

## **Parklaan Ede, excellentie door samenwerking**

Else Tutert  
Gemeente Ede/ Deventer  
emg.tutert@deventer.nl

Liesbeth Couwenberg  
Tiem  
Liesbeth.Couwenberg@tiem.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk  
24 en 25 november 2011, Antwerpen**

## Samenvatting

### *Parklaan Ede, excellentie door samenwerking*

Ede werkt aan de ontwikkeling van de kazerneterreinen, spoorzone en het voormalige Enka terrein. Ontwikkelingen aan de oostzijde van Ede (Veluwse Poort genaamd) die veel verkeer gaan genereren. Er is dan ook noodzaak voor een nieuwe ontsluitingsweg, de Parklaan. Deze weg sluit in het noorden aan op de N224 en in het zuiden op de A12.

In 2011 is het functionele ontwerp van de Parklaan vastgesteld. Dit ontwerp is veel meer dan een technische beschrijving van een weg. De Parklaan is namelijk een belangrijk onderdeel van het stedelijk weefsel van Ede; de Parklaan is een herkenbare drager van de structuur. In het functionele ontwerp overheersen beelden die de landschappelijke en monumentale inpassing weergeven. Daarnaast bevat het ontwerp oplossingen op maat voor bewoners en sluit het ontwerp aan bij de wensen van andere wegbeheerders.

De Parklaan is maximaal ingepast in de bestaande omgeving, zonder zijn verkeerskundige functie te verliezen.

Dit artikel gaat in op de factoren die bijgedragen hebben aan het succes van dit ontwerp. Deze succesfactoren zijn:

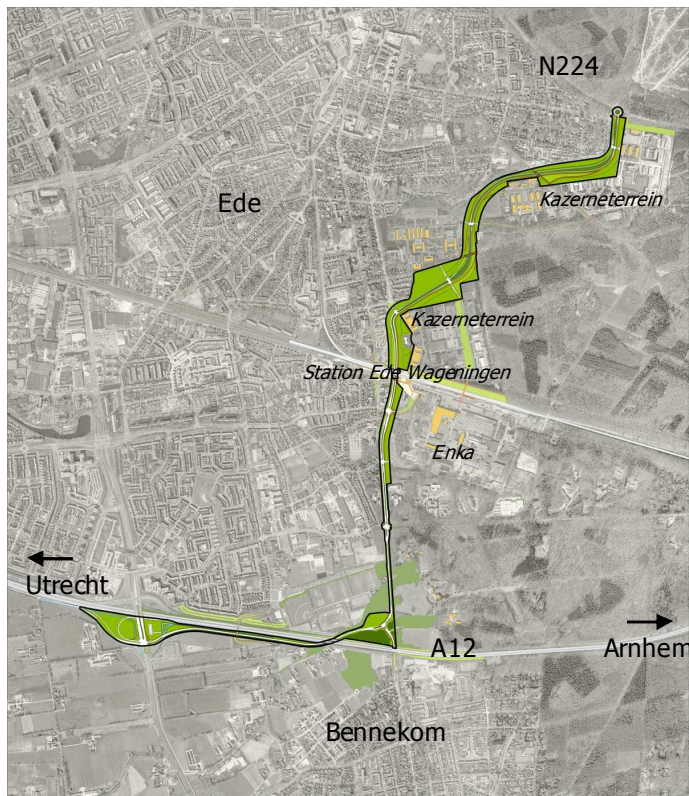
- De Parklaan is vanaf het eerste moment onderdeel van de totale gebiedsontwikkeling Veluwse Poort geweest;
- Vanaf de Masterplan fase is de Parklaan een integrale (verkeer en stedenbouw/ landschap) opgave;
- Het hoge ambitieniveau in het Masterplan zorgt voor creatieve ontwerp oplossingen;
- Compact projectbureau Veluwse Poort werkt snel en effectief;
- Inhoudelijke expertise uit de lijnorganisatie zorgt voor goede verankering in de gemeente;
- Projectmatig werken zorgt voor een integraal ontwerp;
- Goed inzicht in de belangen van de personen en organisaties die een relatie met het project hebben zorgt voor een vlot proces;
- Betrokkenheid van de raad draagt bij aan het integrale ontwerp;
- Door samenwerking met andere wegbeheerders kan de maatschappelijke overlast worden beperkt en kunnen kosten worden bespaard;
- Burgerparticipatie zorgt voor maximaal draagvlak voor gekozen oplossingsrichtingen.

Succesfactoren kunnen echter ook doorslaan naar valkuilen. Dit artikel heeft ook aandacht voor deze valkuilen, waaruit lessen voor de toekomst geleerd kunnen worden.

Conclusie is dat om te komen tot een functioneel ontwerp zoals de Parklaan er veel geïnvesteerd moet worden in de organisatie van het project en de samenwerking en communicatie met belanghebbenden. Dit vergt grote inspanningen van het projectteam en de belanghebbenden. Echter juist door deze samenwerking is een Parklaan ontworpen die goed functioneert en goed is ingepast in de omgeving.

## 1. Inleiding

Veluwe Poort is het nieuwe stadsdeel aan de oostkant van Ede. De komende jaren worden 1850 woningen gebouwd en 50.000m<sup>2</sup> (rijks)monumenten herontwikkeld op de voormalige kazerneterreinen. Aangrenzend aan de kazerneterreinen wordt het voormalige kunstzijdefabriek Enka omgebouwd tot woonwijk met 1400 woningen en bijbehorende voorzieningen en ondergaat de Kop van de Parkweg een serieuze metamorfose. Binnen Veluwe Poort is er ruimte voor ontwikkeling van 60.000m<sup>2</sup> commerciële voorzieningen. Centraal in het nieuwe stadsdeel ligt het intercitystation Ede – Wageningen, dat wordt herontwikkeld, inclusief een nieuwe stationsingang, busstation, fietsenstalling en P&R voorziening.



Veel ontwikkelingen in het oosten van Ede, die het nodige verkeer gaan genereren. Om dit nieuwe stadsdeel goed bereikbaar te maken en om toekomstige knelpunten op het bestaande netwerk te voorkomen wordt een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd. Deze weg, de Parklaan, verbindt Veluwe Poort aan de noordkant met de N224 en aan de zuidkant met de A12.

Figuur 1: Tracé Parklaan

In juni 2011 is het functionele ontwerp van de Parklaan vastgesteld door de Raad van Ede. Hiermee staat de inrichting van de weg vast, waaronder de ligging en vormgeving van de kruispunten, aantal rijstroken, fiets – en voetgangersvoorzieningen en de landschappelijke inpassing zoals de groenstructuur.

De ontwikkeling van deze nieuwe ontsluitingsweg begon als een puur verkeerskundige noodzaak en heeft zich verder ontwikkeld tot meer dan een ontsluitingsweg. De Parklaan vormt de ruggengraat voor bestaande en nieuwe stedelijke gebieden. Het heeft een sterke identiteit, waarbij de relatie tussen Ede en de Veluwe terug te zien is in het ontwerp van de weg.

Het functioneel ontwerp van de Parklaan is door een goede combinatie van functionaliteit en landschappelijke inpassing een excellent voorbeeld van een integraal ontwerp. Dit artikel gaat in op de succesfactoren die hebben bijgedragen aan dit ontwerp. De

organisatie en het proces kennen ook valkuilen, waarvan we kunnen leren. Ook deze valkuilen worden besproken in dit artikel.

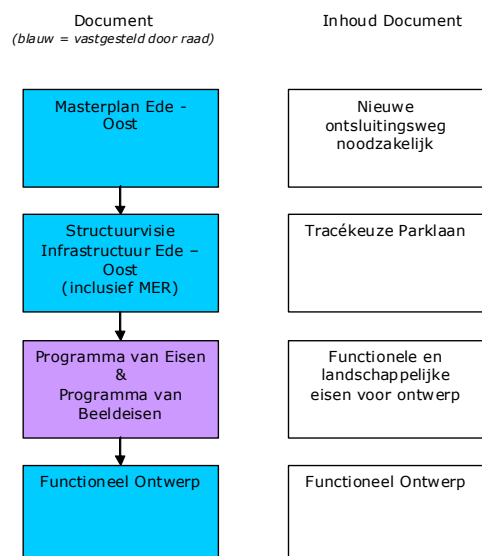
Hoofdstuk twee beschrijft de achtergrond van het project Parklaan. Waarom de Parklaan een excellent project is komt aan de orde in hoofdstuk drie. De hoofdstukken vier en vijf gaan in op de factoren die ervoor gezorgd hebben dat de Parklaan een bijzonder project is. Hierbij gaat hoofdstuk vier in op de organisatie van het project en hoofdstuk vijf richt zich op de manier van samenwerken en communiceren. Naast succesfactoren komen in de hoofdstukken vier en vijf ook de valkuilen aan de orde. Hoofdstuk zes bevat de conclusie. Het laatste hoofdstuk is een overzicht van geraadpleegde literatuur en bronnen.

## 2. Achtergrond planproces

In 2005 is het Masterplan Ede – Oost vastgesteld. Hierin wordt de ambitie voor de te ontwikkelen gebieden neergelegd. In het kader van het masterplan heeft ook de verkeersanalyse plaatsgevonden. Prognoses lieten zien dat, wanneer Veluwe Poort niet wordt voorzien van een eigen verkeersstructuur en aansluiting op de A12, het huidige wegennet qua capaciteit op de proef wordt gesteld, maar dat tevens de milieueffecten te hoog oplopen. Een extra ontsluitende infrastructuur was dus randvoorwaarde voor de ontwikkelingen.

Er volgde een uitgebreide afweging van alternatieven. Wat begon met 3060 verschillende alternatieven, werd teruggebracht tot 6 alternatieve tracés. Deze tracés zijn vervolgens onderzocht in een milieueffectrapportage. Vervolgens is in 2008 door de gemeenteraad van Ede een keuze gemaakt voor een tracé. Bij deze keuze zijn naast de milieueffecten ook o.a. financiële en verkeerskundige effecten meegenomen. Daarnaast hebben ruimtelijke ambities en kwaliteit en procedurele belemmeringen een rol gespeeld in de keuze.

Het tracé van het voorkeursalternatief is vervolgens vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur Ede – Oost. Hiermee was de planvorming afgerond en startte het ontwerpproces. Functionele, verkeerskundige eisen zijn vervolgens vastgelegd in een programma van eisen. Tegelijkertijd zijn de eisen aan de landschappelijke inpassing vastgelegd in een programma van beeldeisen. Beide programma's zijn als uitgangspunt gesteld bij het opstellen van het functioneel ontwerp. Dit ontwerp is op 30 juni 2011 vastgesteld door de gemeenteraad van Ede. Met de technische en juridische uitwerking kan nu worden gestart.



Figuur 2: Schematische weergave planproces Parklaan

### **3. Waarom is de Parklaan een excellent project?**

#### *3.1 Functionaliteit*

De Parklaan voorziet in een extra verbinding van Veluwe Poort naar de A12 en zorgt daarbij voor een ontlasting van bestaande wegen. Het is een gebiedsontsluitingsweg waar doorstroming van het verkeer centraal staat. De weg heeft een beperkt aantal kruispunten en directe aansluitingen van aanliggende bestemmingen worden zoveel mogelijk vermeden. Het ontwerp is gebaseerd op geprognosticeerde intensiteiten voor het jaar 2020. Waarbij nog een doorkijk is meegenomen naar de toekomst, in het geval de intensiteiten nog hoger worden. Waar de restcapaciteit in 2020 beperkt was, zijn er nog aanpassingen aan het ontwerp gedaan, om er zeker van te zijn dat er een toekomstvast ontwerp ligt. Een functioneel ontwerp dus, met wegvakken, kruispunten, fietspaden etc.

#### *3.2 Inpassing*

Maar er is meer dan asfalt. Bij het ontwerp is nadrukkelijk aandacht voor de ruimtelijke inpassing. De Parklaan is een belangrijk onderdeel van het stedelijk weefsel van Ede, een herkenbare "drager" van de structuur. Het gebied rond het tracé is zeer gevarieerd:

- in het noorden loopt het tracé langs de Veluwe bossen, waar Ede zijn bekendheid mede aan te danken heeft;
- in de stationsomgeving ligt de weg in een hoogstedelijk gebied vol bedrijvigheid;
- en aan de zuidzijde grenst de Parklaan het agrarische landschap.

Deze karakteristieken van de omgeving zijn leidend voor de vormgeving van de Parklaan. Zo kent de Parklaan een groene aankleding die is afgestemd op de directe omgeving. Nagenoeg het gehele tracé kent een groene middenberm. In het noordelijk deel zijn de kruispunten vormgegeven door middel van LARGAS<sup>1</sup> oplossingen, waardoor ook de kruispunten zo goed mogelijk zijn afgestemd met de omgeving. Daarnaast is er zoveel mogelijk gebruik gemaakt van hoogteverschillen voor fraaie uitzichten, zichtlijnen en "beweging" van de weg. Tijdens de ontwerpfasen is voortdurend rekening gehouden met bestaande bomen en groenstructuren op en langs het tracé van de Parklaan. Het is niet alleen de landschappelijke inpassing die de Parklaan bijzonder maakt, maar ook de aansluiting bij de karakteristieke monumentale gebouwen langs de Parklaan, zoals de Mauritskazerne. Dit kazernegebouw ligt nu nog verscholen achter de hekken van het voormalige defensie terrein, maar krijgt straks een gezicht aan de Parklaan.

In een vroeg stadium is er met belanghebbenden en direct omwonenden gecommuniceerd. Daar waar mogelijk zijn gemaakte opmerkingen en wensen verwerkt in het functioneel ontwerp.

#### *3.3 Samenvattend*

Het functioneel ontwerp is veel meer dan een technische beschrijving van een weg. Naast dwarsprofielen overheersen in het functionele ontwerp referentiebeelden van o.a. verlichting, wegen met laanbeplanting en sfeerbeelden. In elke detailuitwerking is al nadrukkelijk de groeninpassing te zien, waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen

---

<sup>1</sup> Langzaam rijden gaat sneller

bestaand en nieuw groen en grasgebieden en waterpartijen. In plaats van grijze tekeningen in het ontwerp, zien we dus groene beelden. Daarnaast heeft de aanliggende omgeving, zoals de kazerneterreinen, een gezicht gekregen langs de Parklaan. En tenslotte zijn de wensen van o.a. bewoners in een vroeg stadium meegenomen in het ontwerp. De Parklaan is maximaal ingepast in de bestaande omgeving.



Figuur 3: verkeerskundig ontwerp (links) versus functioneel ontwerp (rechts) met onderscheid in bestaand en nieuw groen

#### **4. Parklaan als onderdeel van Veluwe Poort**

De volgende vraag is dan wat de succesfactoren zijn die hebben bijgedragen aan het functionele ontwerp van de Parklaan. Het antwoord ligt o.a. in de organisatie van het project, de Parklaan als onderdeel van het plan Veluwe Poort.

##### *4.1 Masterplan*

In 2005 is het Masterplan Ede Oost / Spoorzone (nu Veluwe Poort geheten) door de Raad van Ede vastgesteld. Dit Masterplan omschrijft het ambitieniveau van alle ontwikkelingen binnen Veluwe Poort en vormt het kader voor alle deelprojecten.

De Parklaan begon als een verkeerskundige noodzaak. Een ontwikkeling zo groot als Veluwe Poort genereert veel verkeer. Studies als onderdeel van het Masterplan lieten zien dat het gebruik en optimalisatie van bestaande infrastructuur onvoldoende oplossend vermogen heeft. De belasting van de bestaande infrastructuur en haar directe omgeving blijft bestaan en de bestaande knelpunten worden niet opgelost. Na deze constatering begon de zoektocht naar het tracé van een nieuwe ontsluitingsweg, zodat deze knelpunten wel worden opgelost. Deze tracékeuze is nooit los gezien van de rest van de ontwikkelingen. Zowel ruimtelijk als ook financieel is de nieuwe ontsluitingsweg vanaf het begin verbonden met de gebiedsontwikkeling van Veluwe Poort.

Succesfactor: Parklaan vanaf eerste moment onderdeel van gebiedsontwikkeling Veluwe Poort.

Uitgangspunt bij de tracékeuze is dat de weg het karakter van een Parklaan krijgt, waarbij de kwaliteit schuilt in de landschappelijke inbedding van de infrastructuur. De Parklaan wordt in het Masterplan dan ook omschreven als een mooie weg, waar gras en

boomgroepen domineren en waar op een aantal plekken de militaire geschiedenis van Ede zichtbaar wordt. Vanaf het eerste moment is de Parklaan dus meer dan een weg, en dus ook meer dan een verkeerskundig project. Het is een gezamenlijke stedenbouwkundige/ landschappelijke en verkeerskundige opgave.

Bach [1] gaat in zijn boek in op de intrigerende wisselwerking tussen stedenbouw en verkeer. Hij beschrijft het dilemma tussen stedenbouw en verkeerskunde als het kip en het ei dilemma. Hij stelt daarbij dat hoe meer de (deel) disciplines begrijpen wat ze samen moeten regelen, waar de overlappen liggen en wie wanneer de trekkersrol moet vervullen (en overdragen), des te groter is de kans op maatschappelijk verantwoorde en boeiende ontwerpen. Bij de Parklaan is dit gelukt, vanaf het begin is de Parklaan een gezamenlijke opgave, waardoor de kip-ei discussie vervalst. De trekkersrol verschilt wel per fase, en verschilt zelfs per wegvak en/of kruispunt. Zo kent het ontwerp een zwaarbelast kruispunt, waarbij de ruimte beperkt is. Bij het ontwerp van dit kruispunt lag de nadruk op het verkeerskundige ontwerp en was er minder ruimte voor landschappelijke inpassing. Terwijl het ontwerp van het zuidelijke gedeelte van de Parklaan veel meer bepaald is door de landschappelijke inrichting. De weg heeft hier bijvoorbeeld een gedeeltelijk verdiepte ligging gekregen, zodat de weg beter aansluit bij de omgeving.

Succesfactor: Vanaf de Masterplan fase is de Parklaan een integrale (verkeer en stedenbouw/ landschap) opgave.

De Parklaan is dus meer dan een functionele weg. Het Masterplan heeft een hoog ambitieniveau. Dit hoge ambitieniveau is leidend geweest bij de nadere uitwerking van de Parklaan. Continu heeft de gewenste landschappelijke inpassing centraal gestaan bij de uitwerking van het functioneel ontwerp. Vanwege de ruimtelijke en financiële kaders heeft creativiteit in het zoeken naar ontwerp oplossingen centraal gestaan. Uiteindelijk is een toekomstvast ontwerp vastgesteld voor een goed functionerende Parklaan die landschappelijk goed is ingepast in de omgeving.

Succesfactor: Hoog ambitieniveau in Masterplan zorgt voor creatieve ontwerp oplossingen.

Het met het Masterplan vastgestelde ambitieniveau schept ook verwachtingen bij direct betrokkenen. Tijdens het hele ontwerpproces moeten keuzes gemaakt worden om dit ambitieniveau te kunnen realiseren met name binnen de vastgestelde financiële en ruimtelijke kaders. Wat in het Masterplan nog een abstracte lijn op de kaart is, is bij het functioneel ontwerp een concreet vormgegeven weg. Het maken van keuzes kan leiden tot onbegrip en teleurstellingen bij direct belanghebbenden.

Valkuil: Hoog ambitieniveau in Masterplan schept verwachtingen, dat verder in het proces tot onbegrip en teleurstelling bij belanghebbenden kan leiden.

#### *4.2 Projectbureau Veluwe Poort*

Vanwege de opgave en complexiteit is begin 2010 het projectbureau Veluwe Poort opgericht. Dit projectbureau is onderdeel van de sector ruimtelijke ontwikkeling en

beheer (ROB) in Ede. Het projectbureau is klein en compact. Het wordt geleid door een projectdirecteur die rapporteert aan de directeur ROB. Projectmanagers zijn verantwoordelijk voor de diverse deelprojecten. Vanwege de omvang en complexiteit van het project Veluwe Poort maakt een financieel manager, een planner en een communicatieadviseur onderdeel uit van het projectbureau. Het projectbureau heeft een stuurgroep waarin de relevante wethouders en directieleden zitting hebben. Specialisten uit de lijnorganisatie (zoals verkeer, landschap, stedenbouw, lucht en geluid, natuur, etc.) vormen samen met de projectmanager het projectteam. Doordat specialisten bij meerdere projecten van Veluwe Poort betrokken zijn is inhoudelijke afstemming geborgd.

Een projectorganisatie zoals hierboven omschreven is een bewuste keuze geweest. Ten eerste omdat de organisatie zo simpel en klein is, waardoor er direct gecommuniceerd wordt en er dus snel en effectief gewerkt wordt. Ten tweede wordt er maximaal gebruikt gemaakt van de inhoudelijke expertise die binnen de gemeente Ede aanwezig is, wat zorgt voor een goede verankering in de gemeente. Dit laatste is belangrijk omdat een project als Veluwe Poort nooit op zich staat, het heeft raakvlakken met beleidsterreinen maar ook andere projecten binnen de gemeente.

Het projectbureau is fysiek aanwezig in hetzelfde gebouw als de rest van de sector, waardoor de projectorganisatie dicht bij de lijnorganisatie zit en de fysieke werkplekken geen belemmering zijn om even bij elkaar langs te lopen. Daarnaast kent het projectbureau, dat ook gebruikt wordt door de medewerkers uit de lijnorganisatie.

Succesfactor: Compact projectbureau Veluwe Poort werkt snel en effectief.

Succesfactor: Inhoudelijke expertise uit lijnorganisatie zorgt voor goede verankering in de gemeente.

De bijzondere positie van een projectbureau, naast de bestaande lijnorganisatie, vraagt van alle betrokken medewerkers extra investering in communicatie en samenwerking. Naast speciale bijeenkomsten, projectgroepen en werkateliers moet veel geïnvesteerd worden in persoonlijke relaties. Door een persoonlijk benadering, tussentijds bijpraten met projectmanager en projectteamleden ontstaat wederzijds begrip en inzicht in belangen.

Valkuil: Projectorganisatie versus lijnorganisatie vraagt extra inspanning op het gebied van communicatie om betrokkenheid bij het project te behouden.

## **5. Procesaanpak**

Een goede organisatiestructuur, zoals in hoofdstuk vier beschreven, is niet het enige wat een project tot een succes maakt. Wijnen e.a. [2] omschrijven dat veel vraagstukken en problemen niet meer vanuit een discipline c.q. een organisatorische eenheid te beantwoorden en op te lossen zijn. De erkenning van de noodzaak tot samenwerken zal haar intrede moeten doen binnen de krachtenvelden rondom projecten en binnen het projectteam en haar projectmanager zelf. Bij de Parklaan heeft de omgeving van het



project en vooral de manier waarop hiermee gecommuniceerd is een leidende rol gespeeld.

### *5.1 Projectmatig werken*

Vanaf het moment dat de structuurvisie afgerond was, werd ook de Parklaan een apart project, met een projectmanager en een projectteam. De projectmanager is verantwoordelijk voor het proces en samen met het team voor de inhoud. Het projectteam bestaat onder andere uit een verkeerskundige, landschapsarchitect, stedenbouwkundige, ontwerper civiele techniek, beleidsmedewerker beheer, projectrealisator, ecooloog, adviseur geluid en luchtkwaliteit, verkeerskundig en civiel ontwerper.

Een infrastructuur project, met een grote bijdrage vanuit alle disciplines. Dit projectmatig werken is één van de succesfactoren van de Parklaan. Door deze manier van werken is er een integraal ontwerp ontstaan. Zo is er niet gekozen voor een functioneel verkeerskundig ontwerp, maar is de landschappelijke inpassing gelijk meegenomen bij het functionele ontwerp. De landschapsarchitect zat letterlijk naast de verkeerskundig ontwerper. Deze manier van werken bevordert de creativiteit van alle disciplines.

Succesfactor: Projectmatig werken zorgt voor een integraal ontwerp.

Werken binnen een projectteam met meerdere disciplines vraagt van vakmensen speciale vaardigheden. Het belang van het project staat centraal, waarbij de belangen van de diverse disciplines zo optimaal mogelijk met elkaar geïntegreerd moeten worden. Ruimtelijke en financiële kaders vragen veel creativiteit. De kunst is om doelen en belangen vanuit de diverse vakdisciplines op de juiste manier af te wegen. Op een aantal plaatsen in het functioneel ontwerp van de Parklaan zijn bijvoorbeeld keuzes gemaakt waarbij de landschappelijke inpassing consequenties heeft gehad voor het verkeerskundig ontwerp en andersom. Projectmatig werken vraagt van projectleden hun vak te plaatsen in de context van het project en dus integrale afwegingen te maken samen met andere vakgenoten. Dit betekent dat de doelstellingen vanuit de eigen vakdiscipline "los gelaten" moeten worden.

Valkuil: Projectmatig werken vergt speciale vaardigheden van medewerkers.

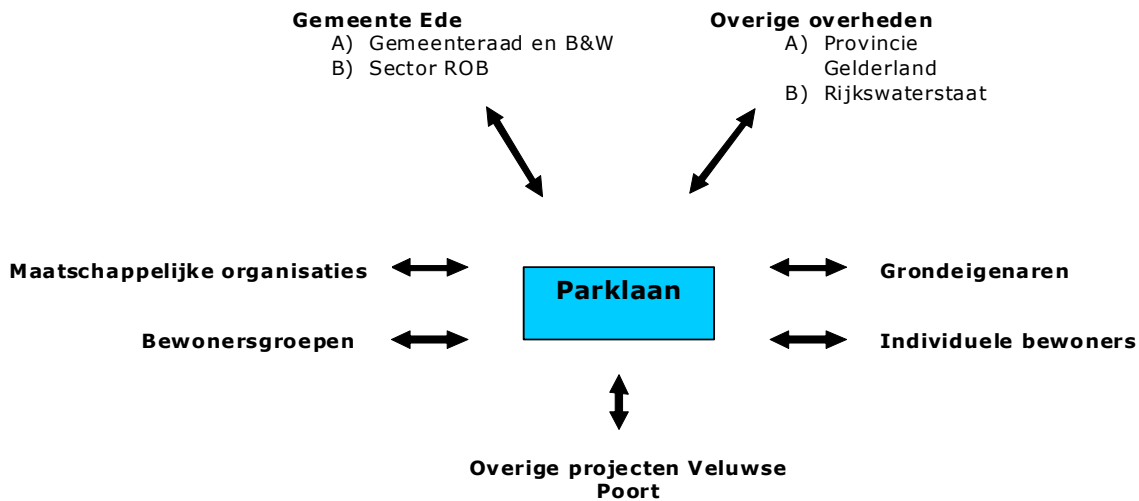
### *5.2 Samenwerken en communiceren*

#### *Projectomgeving*

Goede communicatie is een essentiële voorwaarde om het project Parklaan soepel en vlot te laten verlopen. Vanwege de samenhang met andere projecten en ontwikkelingen binnen Veluwe Poort zijn grote vertragingen niet wenselijk. Dit betekent niet alleen dat er perspectief geboden moet worden op een eindbeeld dat inspeelt op de ambities van betrokkenen. Maar ook dat een positief beeld, imago of icoon van Veluwe Poort moet worden gecreëerd.

De projectomgeving is een dynamische omgeving, waar veel partijen bij zijn betrokken. Figuur 4 geeft een overzicht van de betrokken doelgroepen. Binnen de gemeente Ede is naast de ambtelijke organisatie, ook het bestuur en de politiek betrokken. Omdat de

Parklaan aansluit op een rijksweg (A12) en twee provinciale wegen (N224 en N781) is communicatie en samenwerking met de verantwoordelijke wegbeheerders een belangrijke voorwaarde. Tenslotte heeft de nieuwe Parklaan invloed op de bestaande leef- en woonomgeving van veel burgers. Zowel georganiseerde als niet georganiseerde groeperingen zijn daarom betrokken bij het ontwerpproces. Tijdens het totale proces moet continu zicht zijn op wederzijdse belangen van alle betrokken partijen.



Figuur 4: Projectomgeving Parklaan

**Succesfactor:** Goed inzicht in de belangen van de personen en organisaties die een relatie met het project hebben zorgt voor een vlot proces.

De Parklaan heeft impact op de woon- en leefomgeving van groot aantal direct aanwonenden en heeft daarmee beperkt draagvlak. De tracékeuze wordt door een groot deel van de belanghebbenden dan ook steeds weer ter discussie gesteld. Bij de besluitvorming van het functioneel ontwerp is publiciteit gezocht en is geprobeerd raadsleden op andere gedachten te brengen. In een latere fase kunnen bezwaar en beroepsprocedures worden gevolgd. In de projectplanning moet hier rekening mee worden gehouden.

**Valkuil:** Beperkt draagvlak kan leiden tot vertraging in het proces.

#### *Politieke betrokkenheid*

De Parklaan kent een lang proces van besluitvorming. In 2005 zijn in het Masterplan de ambities vastgesteld. Uiteindelijk zijn in 2008 zes tracévarianten meegenomen in een milieueffectrapportage. Vervolgens is in 2008 het voorkeurstracé vastgesteld. Het functioneel ontwerp is uiteindelijk in de zomer van 2011 door de raad vastgesteld.

Deze doorlooptijd is langer dan de termijn van een gemeentelijk bestuur. Het zijn dus deels andere partijen en andere raadsleden die aangeschoven zijn bij het vaststellen van het functioneel ontwerp. Tijdens dit ontwerpproces is de raad op een aantal momenten betrokken middels diverse presentaties en discussies. Tijdens deze bijeenkomsten zijn de raadsleden geïnformeerd over de reeds gemaakte keuzes in het voortraject en de

achtergrond van deze keuzes. Maar de raadsleden zijn ook uitgebreid geïnformeerd over de nog te maken keuzes en de achtergrond van deze keuzes. Door betrokkenheid van de raad en het inzicht van de raadsleden in het ontwerpproces worden gemaakte keuzes niet ter discussie gesteld en wordt een integraal ontwerp gedragen.

Succesfactor: Betrokkenheid van de raad draagt bij aan het integrale ontwerp.

#### *Samenwerking met andere wegbeheerders*

De Parklaan krijgt ter hoogte van de provinciale weg N781 een aansluiting op de A12. Hier raakt de Parklaan dus twee andere wegbeheerders, de provincie en het rijk. Samen met deze wegbeheerders is een programma van eisen voor de nieuwe aansluiting opgesteld, hierin staan de uitgangspunten waaraan het ontwerp moet voldoen.

Tegelijkertijd met de Parklaan werkt Rijkswaterstaat de komende jaren aan de verbreding van de A12 tussen Ede en Grijsoord. Hiervoor heeft Rijkswaterstaat een eigen project(organisatie) opgericht. Dit rijksproject kent zijn eigen dynamiek en planning. Om overlast voor omwonenden te minimaliseren en om kosten te besparen is het streven om de aansluiting van de Parklaan op de A12 gezamenlijk uit te voeren. Hiervoor moeten beide projectplanningen op elkaar worden afgestemd en moeten goede afspraken worden gemaakt over de afstemming, communicatie, financiën etc.

Succesfactor: Door samenwerking met andere wegbeheerders kan de maatschappelijke overlast worden beperkt en kunnen kosten worden bespaard.

Het samen realiseren van een aansluiting brengt ook risico's met zich mee. Het kan er toe leiden dat door een vertraging in het ene project het andere project ook vertraging oploopt. In de planfase zijn de projecten daarom inhoudelijk wel op elkaar afgestemd, maar zijn de processen (o.a. bestemmingsplan voor Parklaan en tracébesluit voor A12) afzonderlijk doorlopen.

Valkuil: Samenhang met andere projecten kan er toe leiden dat afzonderlijke projecten onacceptabele vertragingen oplopen.

#### *Burgerparticipatie*

Het planproces voor de Parklaan biedt kansen om te experimenteren met burgerparticipatie en op zoek te gaan naar de ruimte en rol die belanghebbenden daar in kunnen hebben. Burgerparticipatie wordt in principe altijd toegepast. Enkel op het moment dat het andere communicatiedoelstellingen (met prioriteit) tegenwerkt kan van het uitgangspunt afgeweken worden. In dat geval wordt tijdig en helder gecommuniceerd over deze keuze en de redenen daarvoor. De wettelijke kaders voor inspraak worden altijd gevolgd.

Bij burgerparticipatie gaat het o.a. om meedenken en zelf initiatief nemen. De belangrijkste ergernis van burgers die de Nationale Ombudsman op basis van de klachten van burgers over burgerparticipatie heeft vastgesteld, is dat de politiek al besloten heeft [3]. Bij het functioneel ontwerp van de Parklaan is ruim voor de besluitvorming over het ontwerp al met belanghebbenden gecommuniceerd. Eerste (haalbare) ontwerpen zijn gepresenteerd tijdens informatiebijeenkomsten waarvoor belanghebbenden specifiek zijn

uitgenodigd. Tijdens deze bijeenkomsten werden de schetsen toegelicht en vooral gevraagd waar de mogelijke problemen liggen. Ook zijn er keuzes voorgelegd aan de bewoners: "dit is de situatie, wat vindt u de beste oplossing?". Voor deze bijeenkomsten is duidelijk onderscheid gemaakt in de onderwerpen waar geen discussie over mogelijk is (bijvoorbeeld de kruispuntvormen) en waar meedenken wel mogelijk is (bijvoorbeeld inpassing). Na deze avonden zijn de ontwerpen waar mogelijk aangepast en uitgewerkt. Deze ontwerpen zijn vervolgens gepresenteerd tijdens openbare informatiebijeenkomsten voor bewoners en belanghebbenden.

Succesfactor: Burgerparticipatie zorgt voor draagvlak voor gekozen oplossingsrichtingen.

Valkuil: Burgerparticipatie kan leiden tot verwachtingen die uiteindelijk niet gerealiseerd worden.

## **6 Conclusie**

Het functioneel ontwerp van de Parklaan is meer dan een technisch ontwerp en beschrijving van een weg. Maximale inpassing in de bestaande omgeving staat centraal in het ontwerp. Waarbij uitgebreid aandacht is voor de landschappelijke inpassing en de wensen van belanghebbenden. Om te komen tot een functioneel ontwerp zoals de Parklaan moet veel geïnvesteerd worden in de organisatie van het project en samenwerking en communicatie met belanghebbenden. Dit vergt grote inspanningen van het projectteam en belanghebbenden. Echter juist door deze samenwerking is een Parklaan ontworpen die goed functioneert en goed is ingepast in de omgeving.

## **7 Literatuur en bronnen**

[1] Stedenbouw en verkeer, een selectie uit de gereedschapskist van Bach, CROW, augustus 2006

[2] Projectmatig werken, G. Wijnen, W. Renes, P. Storm, het Spectrum, 1996

[3] <http://www.binnenlandsbestuur.nl/vakgebieden/publieke-zaken/burgerparticipatie-8-ergernissen-van-burgers.129834.lynkx>

Functioneel Ontwerp Parklaan, Projectgroep Parklaan, Veluwe Poort, gemeente Ede, 10 mei 2011

Masterplan Ede – Oost/ Spoorzone, kwaliteitsimpuls voor stad en regio, gemeente Ede, Palmboom en van den Bout, 26 mei 2005

Structuurvisie Infrastructuur Ede – Oost, gemeente Ede, oktober 2008

[www.veluwsepoort.nu](http://www.veluwsepoort.nu)