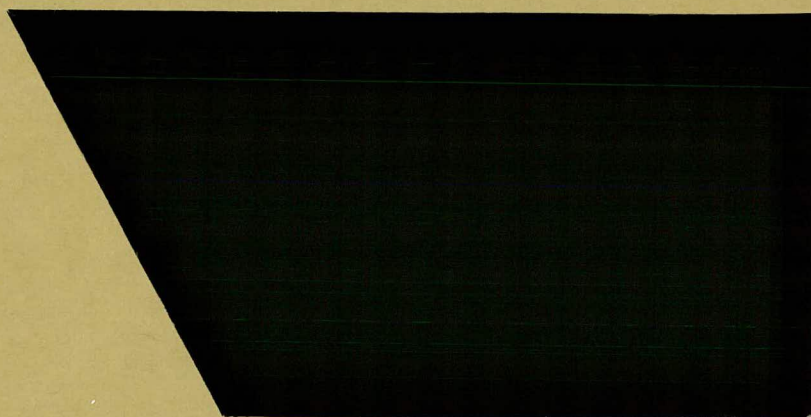


DI 236062



C7608





## **Discussienotitie ontwerp- ateliers 'Visie Wegen naar de Toekomst'**



*Den Haag, 21 augustus 1997*



# Discussienotitie ontwerpateliers 'Visie Wegen naar de Toekomst'

## 1. Inleiding

In mei 1996 is op initiatief van Rijkswaterstaat het innovatietraject 'Wegen naar de Toekomst' (WnT) gestart. Doel van het WnT-project is inzicht te krijgen in innovatieve oplossingen voor de (toekomstige) hoofdinfrastructuur en deze vervolgens zodanig uit te werken dat ze in de praktijk toepasbaar worden.

Het project WnT bestaat uit zes deelprojecten. Vijf deelprojecten<sup>1</sup> richten zich primair op specifieke technische innovaties. Het zesde deelproject Visie Wegen naar de Toekomst (Visie WnT) heeft tot doel een visie te ontwikkelen voor de hoofdinfrastructuur in het jaar 2027. Deze visie fungeert als 'overkoepelende' visie voor de vijf deelprojecten.

Er is voor gekozen om de Visie WnT te ontwikkelen op regionaal niveau in interactie met deskundigen, gebruikers en stakeholders op basis van concrete projecten. Deze werkwijze biedt ruimte voor interactie met de omgeving en voor inbreng van direct betrokkenen, hetgeen kan bijdragen aan draagvlak voor beleidsmaatregelen die voortvloeien uit de visie. De basis voor de visie wordt dus gelegd in een zestal regionale ontwerpateliers, waarin steeds een onderdeel van de toekomstige hoofdinfrastructuur wordt vormgegeven. De regionale ontwerpateliers worden georganiseerd door de betrokken regionale directie.

Op dit moment worden de ontwerpateliers voorbereid. Belangrijk onderwerp van de voorbereiding is het definiëren van een gemeenschappelijke basis voor de verschillende regionale ontwerpateliers. In deze basis dient het volgende te worden vastgelegd:

- De ontwerpomgeving(-en) voor het betreffende onderdeel van de hoofdinfrastructuur;
- De thematiek die aan de orde moet komen;
- De aanpak en werkwijze in de ontwerpateliers.

Door vanuit eenzelfde basis te werken kunnen de resultaten van de ateliers in een later stadium de bouwstenen vormen voor een Visie op verschillende thema's.

Teneinde tot een gemeenschappelijke basis te komen is de workshop Ontwerpateliers Visie Wegen naar de Toekomst georganiseerd samen met de betrokken regionale directies. Deze notitie bevat informatie over de stand

---

<sup>1</sup> Communicatie Voertuig Wal, Infra op Maat, Onderhoudsvrije Weg, Alternatieve Vervoer Systemen en Automatische Voertuig Geleiding.

van zaken betreffende de voorbereiding van de ontwerpateliers, en biedt als zodanig voorzetten voor gerichte discussie en uitwerking.

*Programma 26 augustus*

9.30 - 9.45 uur	Inleiding op het project Visie Wegen naar de Toekomst
9.45 - 10.00 uur	Positionering workshop en programma
10.00 - 10.20 uur	Aanpak ontwerpateliers/ontwerpopdrachten toelichting op de 'input' van de ontwerpopdrachten
10.20 - 10.30 uur	pauze
10.30 - 11.45 uur	Subgroepen (opgedeeld per maatschappelijk beeld, voorzien van concrete opdracht)
11.45 - 12.30 uur	Presentatie + discussie per subgroep
12.30 - 13.15 uur	Bepaling contouren ontwerpopdrachten
13.15 - 13.30 uur	Afsluiting



## 2. Aanpak Visie Wegen naar de Toekomst

### 2.1. Fasering visie

Het project Visie WnT bestaat uit drie fasen:

- de voorbereidingsfase;
- de atelierfase;
- de uitwerkingsfase.

In de *voorbereidingsfase* worden de verschillende ontwerpateliers voorbereid. De inhoudelijke voorbereiding bestaat uit de selectie van een aantal concrete (regionale) projecten en de opstelling en vaststelling van de ontwerpgegevens. Daarnaast vindt in deze fase de organisatie van de ateliers plaats.

De *atelierfase* bestaat uit de feitelijke organisatie en begeleiding van de ateliers. Van de ateliers worden verslagen opgesteld welke de input vormen voor de volgende fase.

De resultaten van de ateliers worden in de *uitwerkingsfase* door B&A en Goudappel Coffeng uitgewerkt tot een themagewijze visie. Dit is tevens het eindproduct van dit project.

### 2.2. Samenhang tussen ontwerpateliers

De organisatie van de regionale ontwerpateliers ligt volledig bij de betreffende regionale directie, hierin ondersteund door het kernteam Visie WnT. Dit betekent ook dat de invulling van de ateliers een eigen kleur zal krijgen, mede in relatie tot de aard van het project. Gelet op de gewenste diversiteit en creativiteit is dit ook nadrukkelijk de bedoeling. Echter, om het resultaat bruikbaar te laten zijn voor het eindresultaat van het project Visie is het wel van belang dat de kaders waarbinnen wordt gewerkt van tevoren goed worden vastgesteld.

In de gekozen werkwijze worden in de uitwerkingsfase, op basis van de resultaten van de ateliers, themagewijze visies opgesteld. Het gaat daarbij om een soort 'overview' van de resultaten van de ateliers, waarbij de overeenkomsten en de verschillen op een bepaald thema de basis vormen voor een Visie. Voorwaarde hiervoor is wel dat elk van de thema's dan ook in de ateliers aan de orde komt. Een belangrijk onderdeel van de voorbereiding is het vaststellen van deze thema's.

Een tweede onderdeel dat van belang is voor de samenhang, is de maatschappelijke context, waarbinnen wordt gewerkt. Het in de regionale ontwerpateliers te bespreken wegonderdeel maakt deel uit van een groter net-

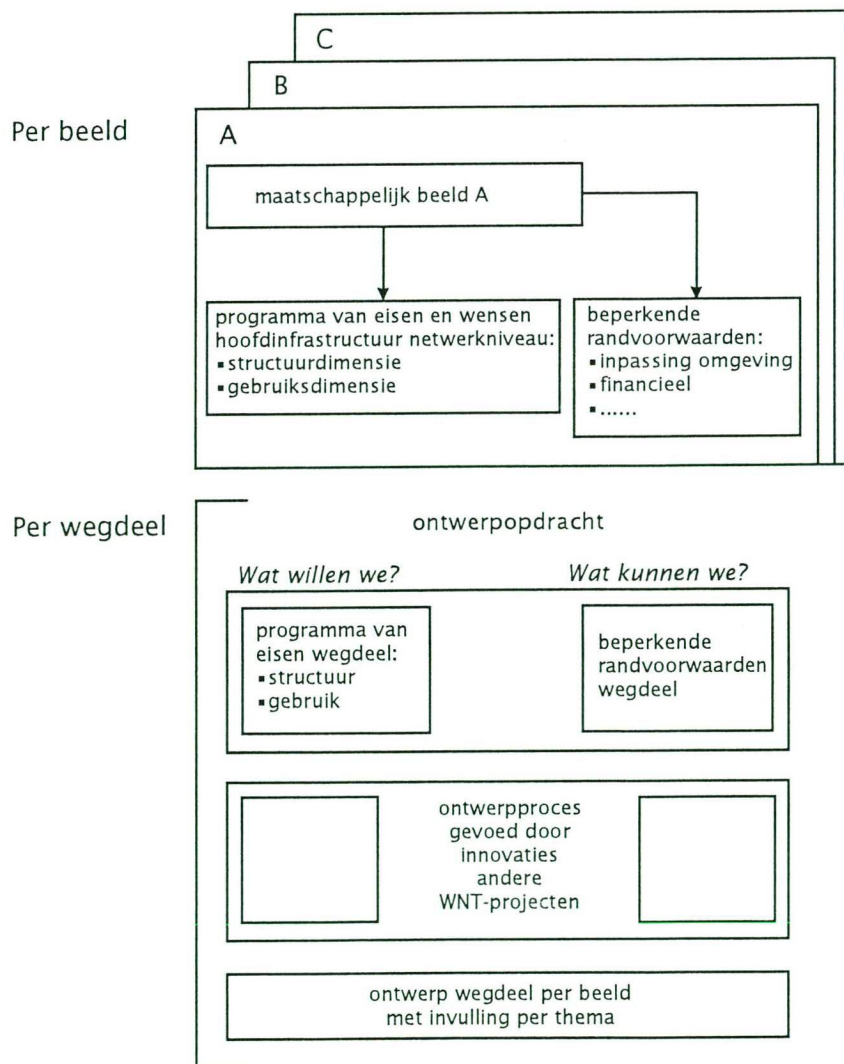
werk, dat op zijn beurt weer functioneert binnen een zekere maatschappelijke context. Daar over toekomstige maatschappelijke ontwikkelingen veel onzekerheden bestaan wordt niet gewerkt met één beeld maar met meerdere onderling samenhangende beelden.

### 2.3. Totstandkoming regionale ontwerpdrachten

In de regionale ontwerpateliers wordt gewerkt vanuit een ontwerpdracht. De regionale ontwerpdrachten komen tot stand in drie stappen:

1. beschrijven (drie) maatschappelijke beelden van Nederland in 2027;
2. per maatschappelijk beeld onderscheiden van structuurkenmerken, gebruikerswensen en maatschappelijke randvoorwaarden voor aanleg en gebruik van het hoofdwegenet;
3. regionale vertaalslag van stap 2 door operationaliseren gebruikerswensen en maatschappelijke randvoorwaarden voor een concreet wegdeel in de vorm van een programma van eisen.

Een en ander is gevisualiseerd in de volgende figuur.



De eigenlijke ontwerpopdracht zal (in algemene zin) luiden:

*“Ontwerp in 2027 het wegdeel waarbij het spanningsveld tussen de gebruikerswensen en de maatschappelijke randvoorwaarden wordt opgelost. In het ontwerp moet aandacht besteed worden aan vijf thema’s en kan gebruik gemaakt worden van allerlei innovatieve (technische, organisatorische, beleidsmatige) oplossingen”.*

Hieronder gaan we nader in op de drie stappen in het totstandkomingsproces van een regionale ontwerpopdracht.

*Stap 1 Beschrijven drie maatschappelijke beelden van Nederland in 2027*  
Stap 1 van het totstandkomingsproces is op dit moment vrijwel afgerond. In overleg met het Kernteam Visie en op basis van bestaande lange termijn verkenningen zijn een drietal maatschappelijke beelden ontwikkeld. Deze bestaan uit een beschrijving van het maatschappelijk kader in Nederland in 2027, uit een netstructuur van het hoofdwegennet en een globale invulling van de beperkende randvoorwaarden. De randvoorwaarden geven inzicht in de tolerantie (opnamecapaciteit) van de omgeving in het invloedsgebied van de infrastructuur. De maatschappelijke randvoorwaarden worden beschreven aan de hand van kwaliteitskenmerken die betrekking hebben op vernippering, ruimtegebruik, geluid etc.

In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op de drie maatschappelijke beelden.

*Stap 2 Onderscheiden gebruikerswensen hoofdwegennet per maatschappelijk beeld*

Per maatschappelijk beeld moeten gebruikerswensen van het hoofdwegennet worden onderscheiden. Onder *gebruikerswensen* worden de kwaliteitseisen verstaan die vanuit te onderscheiden marktsegmenten in termen van betrouwbaarheid, reistijd, kosten en comfort aan het hoofdwegennet worden gesteld.

Welke gebruikerswensen van het hoofdwegennet stroken met de drie maatschappelijke beelden zal onderwerp van bespreking zijn tijdens de workshop. Daarvoor wordt de onderstaande tabel gebruikt.



	spitsperiode			
gebruikers P.v.E. wegdeel .....	vrije doorstroming		vertraging	
	onbetaald	betaald	betrouwbaar	onbetrouwbaar
internationaal goederen				
internationaal zakelijk				
regionaal wo-we				
regionaal recreatief				
lokaal wo-wi				
openbaar vervoer				

*Stap 3 Regionale vertaalslag*

De regionale vertaalslag bestaat uit de confrontatie van de concrete wegde- len met de gebruikerswensen en maatschappelijke randvoorwaarden van de drie toekomstbeelden. Per wegdeel vindt dus driemaal een vertaalslag plaats<sup>2</sup>: van elk toekomstbeeld worden de gebruikerswensen en maatschap- pelijke randvoorwaarden geoperationaliseerd voor het concrete wegdeel.

Deze vertaalslag is het eerste onderdeel van het ontwerpatelier. Daarbij is het mogelijk gebruik te maken van een vragenformulier welke geordend is naar de twee onderdelen. De lijst zou per atelier op maat gemaakt moeten worden met vragen als: 'wat is de bereidheid van de marktsegmenten (weggebruikers) om te betalen voor het gebruik van de infrastructuur', 'zijn er mogelijkheden om de prijs te differentiëren over de dag', 'welke conse- quenties heeft dit voor de vormgeving (capaciteit) van de infrastructuur?'.

De regionale vertaalslag moet resulteren in een programma van eisen waar- aan het eigenlijke ontwerp moet voldoen.

<sup>2</sup> Tenminste als uitgangspunt wordt genomen dat in alle regionale ontwerpateliers de drie toekomst- beelden worden behandeld. Het is denkbaar, en mogelijk wenselijker, om per ontwerpatelier het aantal behandelde toekomstbeelden te beperken tot twee.



## 3. Maatschappelijke beelden en netwerken

In dit hoofdstuk volgt een beknopte beschrijving van de drie maatschappelijke beelden die als toekomstig maatschappelijk referentiekader fungeren in de ontwerpateliers. Elk van deze beelden is opgebouwd uit met elkaar samenhangende kenmerken op de belangrijkste maatschappelijke terreinen. De beelden zijn geheel gebaseerd op bestaande lange termijn verkenningen<sup>3</sup>. Tevens wordt in globale termen geschetst welke kenmerken van de Nederlandse hoofdinfrastructuur bij elk maatschappelijk beeld plausibel zijn.

### 3.1. Maatschappelijke beelden 2027

#### Nederland als Europese regio

##### *Het Europa van de regio's*

Economische activiteiten concentreren zich in een beperkt aantal economische/demografische zwaartepunten in Europa. De zwaartepunten van rond de eeuwwisseling weten hun positie te handhaven, zo niet uit te breiden. Verschillen in economische groei tussen Europese regio's worden steeds groter (sterke en zwakke regio's).

##### *Angelsaksische sturingsopvatting*

De (nationale en Europese) overheden richten zich op het scheppen van voorwaarden voor een optimale economische ontwikkeling. De rol van de overheid beperkt zich tot de kerntaken: hoofdinfrastructuur en kennisinfrastructuur, onderwijs en veiligheid.

##### *Burgers*

De individualiseringstrend, reeds ingezet ver voor de eeuwwisseling, zet zich voort. Economische eenwording laat landsgrenzen vervagen. Burgers ontlenen hun identiteit steeds vaker aan de Europese regio waar ze wonen en/of werken. Niet alleen bedrijven maar ook burgers zijn 'footloose'.

##### *Ruimtelijk ordening*

De 'vervoercorridor' als ruimtelijk structuur begrip is sterk ontwikkeld (vergelijk stromenland Nld. 2030). Rijksoverheden van de West-Europese landen werken succesvol samen waar het gaat om het tot stand brengen van een Trans-Europees vervoernetwerk. Belangrijke vestigingsplaatsfactoren (bereikbaarheid, kwaliteit kennispotentieel en beschikbaarheid woonmilieus) zijn vooral beschikbaar langs de hoofdvervoerassen

<sup>3</sup> Visie WnT documenten, Ruimpad, Nederland 2030, Creops.

### *Economische oriëntatie*

Nederland houdt het midden tussen een kennisland en distributieland. Ge-  
lijk aan de ontwikkelingen elders in West-Europa, is Nederland in staat ge-  
weest aan te haken bij de snelle ontwikkeling op het gebied van ICT.

### *Mobiliteit*

De totale mobiliteit is sterk toegenomen. De factor afstand wordt steeds  
onbelangrijker; beperkende factor in het tijdruimte budget is de hoeveelheid  
tijd. Snellere vervoerwijzen ("save time, buy distance") kunnen de beperkin-  
gen voor een deel teniet doen. Naast snelheid zijn comfort en betrouwbaar-  
heid (van de reistijd) in belang gestegen. De prijs van mobiliteit is in zijn  
algemeenheid explosief gestegen.

## **Wirrel/warrel Nederland**

### *Technologie als stuwende kracht*

De hoogdynamische economische ontwikkelingen in Nederland (en West-  
Europa) worden voor een belangrijk deel bepaald door de enorme stuw-  
kracht die uitgaat van de ICT. Nederland is bij uitstek een kennisland dat  
aansluiting weet te houden andere kenniseconomieën in de rest van de we-  
reld.

### *De overheid als "holle boom"*

Overheden hebben na de eeuwwisseling in snel tempo terrein prijs moeten  
geven aan een florerend bedrijfsleven. Dat bleek heel goed in staat het ver-  
trouwen van burgers te winnen door adequate dienstverlening op tal van  
voormalige overheidsterreinen. De samenleving drijft op het zelfsturend  
vermogen van burgers en bedrijven. Want de overheid is een overheid die  
sterk aan gezag heeft ingeboet en een groot deel van haar legitimiteit van  
handelen kwijt is aan niet-statelijke organisaties.

### *Burgers: super-individualisme*

Burgers worden sterk meegezogen door de mega-trends liberalisering, globalisering en de ontwikkelingen in informatietechnologie - en geven daar in zekere zin ook aan toe. Maatschappelijk succes vraagt om een sterke individuele ontplooiingsdrang en - misschien nog wel belangrijker - een ruime hoeveelheid creativiteit<sup>4</sup>. Neveneffect van competitieve krachten in de samenleving is het ontstaan van een tweedeling. Deze omvat meer dan de traditionele tweedeling tussen erkenden en niet-werkenden; het gaat om kansarme versus kansrijke, de geïnformeerden en niet-geïnformeerden of 'globalen' versus 'lokalen'.

### *Ruimtelijke ontwikkeling*

Zelfs ruimtelijke ontwikkelingspatronen zou men hoog dynamisch kunnen noemen. Pogingen tot een sturend ruimtelijk beleid zijn opgegeven met als belangrijkste consequentie dat ruimtelijke deconcentratietendensen zich in ongebreidelde vorm doorzetten<sup>5</sup>. De grens tussen stad en platteland verwaagt. Nieuwe tuinsteden voor de welvarende klasse - bij voorkeur in het groen(e Hart) - komen op.

### *Mobiliteit*

Op zichzelf zijn burgers verre van ingetogen waar het gaat om hun verplaatsingen. Enerzijds is er een onvermijdelijke tendens tot toename van mobiliteit als gevolg van hoog-dynamische economische ontwikkelingen, (burgers en bedrijven zijn foot-loose) en de verdere scheiding van wonen, werken en recreëren (woon-werk afstanden zijn zeer variabel). Anderzijds is er ook sprake van een zekere verzadiging in de mobiliteitsbehoefte onder invloed van het substitutie-effect wat uitgaat van de ICT - versterkt door een toenemende congestie. Per saldo is sprake van meer economisch noodzakelijke mobiliteit (incl. woon-werk verkeer) en een zekere afvlakking van het vrijetijdsverkeer.

## **Nederland stadsland**

### *Verduurzaming*

Burgers en bedrijven hebben een duidelijk andere attitude ten opzichte van milieu en economie dan de burgers van rond de eeuwwisseling. Voor deze mentaliteitsverandering was ook alle aanleiding. De confrontatie met de werkelijkheid van na de eeuwwisseling was hard (o.a. milieurampen, overvol raken leefomgeving, opraken fossiele brandstoffen, tweedeling in de samenleving), en maakte burgers bewust van het feit dat op een aantal terreinen omslagen geforceerd moesten worden richting 'verduurzaming'. Burgers halen veel waardering uit niet-materiële zaken zoals: gemeenschapszin (familie, vrienden), spirituele ontplooiing, verzorging (gezinsleven en familie) en ecologisch bewustzijn.

<sup>4</sup> Vgl. "just do it", Global scenario's 1995-2020, Shell (1996), p. 7.

<sup>5</sup> Vgl. Paletsscenario Ruimpad, 1997.

### *De overheid als hoeder van duurzame groei*

De overheid (zowel Europees als regionaal) heeft van burgers en bedrijven een duidelijk mandaat voor het bewaken en bevorderen van duurzame economische ontwikkeling. De economische groei (gematigd, zo'n 2% per jaar), staat ten dienste aan leefbaarheid, zorg en kwaliteit van het bestaan. Kernthema's van beleid zijn:

1. duurzame technologie-ontwikkeling en kennisindustrie (energie, schone logistiek);
2. leefbaarheid (compacte stad, duurzame mobiliteit);
3. werkgelegenheid.

### *Ruimtelijke beeld*

Terwille van een duurzame leefomgeving (zowel macro (Nederland als micro (de eigen leefomgeving)) streven overheden naar een zo duurzaam mogelijk verplaatsingspatroon van burgers binnen hun 'daily activity system'. Dit betekent dat de schaal waarop de dagelijkse activiteiten zich afspelen 'krimpt' omdat de functies 'wonen', 'werken' en 'recreëren' in toenemende mate weer geïntegreerd worden<sup>6</sup>.

### *Mobiliteit*

De ingetogenheid van burgers in hun 'daily activity system' wordt enigszins gecompenseerd door een relatief grote vraag naar (midden)lange afstandsverplaatsingen. Het sociale netwerk van burgers is – mede als gevolg van de betrekkelijk omvangrijke verhuismobiliteit – groot. Burgers zijn namelijk tot op zekere hoogte 'footeloose'. Bepalend voor hun woonplaats is de nabijheid tot hun werkplaats. Omdat het werk hooggespecialiseerd is en er tevens een sterke ruimtelijk-functionele specialisatie is ontstaan, ontstaat een kriskras patroon van verhuizingen (tijdelijke migratie) over betrekkelijk grote afstanden (op Europese schaal).

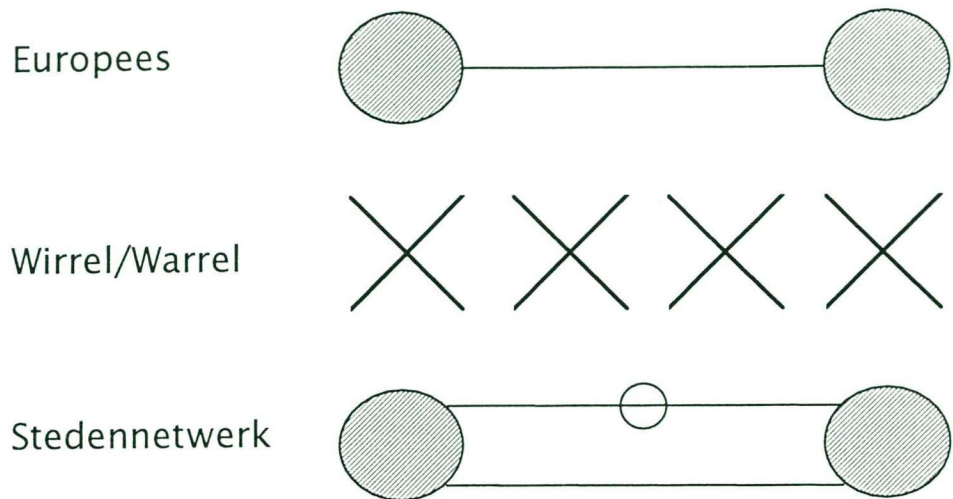
## **3.2. Kenmerken hoofdinfrastructuur**

Bij de drie toekomstbeelden past een netwerkbeeld voor de Nederlandse hoofdinfrastructuur in 2027. In onderstaande figuur zijn de netstructuren van de drie maatschappelijke beelden (gesimplificeerd) weergegeven.

---

<sup>6</sup> Vergelijk Parklandschapscenario, Ruimpad, 1997.

## Netstructuur



### *Het Europese netwerk*

Nederland is voorzien van een aantal zware (multi-modale) internationale vervoersassen (corridors) die de Randstad verbinden met andere Europese zwaartepunten.

Voorstelbaar is een stervormig net van 4 of 6 op Randstad (internationale transferpunten) gerichte hoge snelheids corridors voor internationaal transport. Aangevuld met één of twee tangents (b.v. A4, A50).

Lange afstandspersonenverkeer vindt niet meer plaats in zelfstandig te bedienen voertuigen. Wel is het mogelijk in het eigen voertuig te blijven zitten. Invoegen (inchecken) vindt plaats op de snijpunten met het regionale hoofdnetwerk (elke 50 kilometer). Voor dit lange afstandsverkeer zijn geen inhaalstroken meer nodig.

Goederen hebben een eigen snelle infrastructuur (rail en weg) die altijd beschikbaar is. De exploitatie is in handen van derden. Het Rijk is eigenaar van de infrastructuur en gebruikt huur van exploitant en/of tarieven van gebruikers voor beheer en onderhoud. Aangenomen mag worden dat goederen-transporten efficiënt omgaan met energie en ruimte en dat er dus sprake zal zijn van brede vrachtauto's (dubbele containers) en lange konvoeien. Aansluitingen op de goederencorridors zijn er alleen maar nabij de overslagcentra.

Indien daarvoor de ruimte is zal langs dezelfde tracés ook regionaal verkeer kunnen worden afgewikkeld.

### *Het Wirrel/warrel netwerk*

De netwerkstructuur van het Wirrel/warrel netwerk is er een waarbij het onderscheid tussen de hoofdinfrastructuur en de onderliggende infrastructuur

tuur vervaagd. Het schaalniveau is nationaal en de vervoerinfrastructuur is gespreid.

Als gevolg van de grote spreiding van wonen en werken is er grote behoefte aan een fijnmazig netwerk waarover vooral korte ritten worden gemaakt. Betrouwbaarheid (doorstroming) is essentieel, belangrijker dan hoge snelheden. Superindividualisatie leidt tot een grote toename (en verscheidenheid) van individuele voertuigen. Infrastructuur moet dan ook geschikt zijn voor vele typen voertuigen (fiets, stadsvoertuig, auto, snelle koeriers en logge vrachttransporten).

De meerwaarde van het transport van omvangrijke goederen over de weg is zeer laag en dit transport wordt dan ook nauwelijks gefaciliteerd. Vrachtverkeer over de hoofdwegen gebruikt de restcapaciteit van de infrastructuur voor personenverkeer (daluren, 's nachts).

Personenverkeer over lange afstand (Europees, Intercontinentaal) gaat met HSL/lucht. Goederen voor de lange afstand met rail en water. Pakketdiensten zijn belangrijk en krijgen alle ruimte, maar deze voertuigen vragen niet meer ruimte dan personenautoverkeer.

De combinatie van snel (koeriers) en langzaam vergt een aangepast dwarsprofiel van de hoofdwegen. Doorstroming en veiligheid vragen bovendien om ongelijkvloerse kruisingen/knopen. Uitdaging is het ruimtebeslag van dwarsprofiel en knopen te minimaliseren.

Een probleem lijkt te zijn hoe lange ritten worden gemaakt waarvoor een hoge snelheid belangrijk is (bijvoorbeeld pakketdiensten). Is een combinatie mogelijk met rail (goed georganiseerde hoogfrequente shuttles?).

#### *Het stedennetwerk*

De netwerkstructuur van het stedennetwerk kenmerkt zich door redelijk geconcentreerde vervoerassen tussen stadsgewestelijke regio's, en een gespreid (OV) netwerk binnen de regio's.

Het accent ligt op snelle en hoogfrequente OV-assen tussen grote en middelgrote steden (Randstadrail, magneetbanen, gekoppelde een- of meerpersoonscabines/stadsvoertuigen). Op- en overstappunten in steden worden gevoed door radiaal gerichte stedelijke OV-systemen die in de steden de ruimte hebben gekregen door de traditionele auto en vrachtauto te weren. In de steden zijn hoge snelheden niet acceptabel en ook niet nodig (frequentie en doorstroming zijn veel belangrijker). Lopen is herontdekt als een prettige en inspirerende manier van verplaatsen voor afstanden tot 1 à 2 kilometer. Woon-werkafstanden zijn kort. Zakelijk verkeer over langere afstanden vinden altijd plaats met vormen van collectief vervoer. Een 'hoge-snelheidsautoweg' is dan ook niet nodig.

Aangezien het interstedelijke OV slechts 50% van alle regionale verplaatsingen voor haar rekening neemt, blijft er nog een zeer omvangrijk aantal autoforensen over die nabij de steden om veel ruimte vragen. Uitdaging is om er voor te zorgen voor een soepele (geautomatiseerde) overstap van autoweg naar de stedelijke OV-systemen. Duurzaamheid vraagt om efficiënt ruimte-

gebruik en de uitdaging is om de (huidige) infrastructuur geschikt te maken voor zowel de grote aantallen autoforensen als voor goederentransport en distributie. In deze tijd waar duurzaamheid en efficiency hoog in het vaandel staan ligt het voor de hand dat infrastructuur voor personenverkeer en goederentransport gecombineerd wordt met infrastructuur voor de transport van water, afval, energie etc. Dergelijke combinaties kunnen veel voordeel bieden; door vrachttransport over gewapend betonnen kokers te laten rijden wordt veel op onderhoud bespaard. Naast transport van water, afval e.d. zijn de kokers een veiliger alternatief voor de buizen die bedrijven als gasunie en Shell in de grond hebben liggen. Ontwerpvrijheden zijn er zowel fysiek (ondergronds) als organisatorisch (ruimte verdelen over perioden van de dag).





## 4. Regionale ontwerp opdrachten

**N**aast de drie maatschappelijke beelden (inclusief globale invulling structuur- en gebruikersdimensie en beperkende randvoorwaarden) worden de regionale ontwerp opdrachten bepaald door de gekozen weggedelen. In het ontwerpproces moet daarnaast aandacht besteed worden aan een vijftal thema's. In dit hoofdstuk gaan we nader in op de zes regionale weggedelen en de vijf thema's.

### 4.1. Weggedelen

Op verzoek van het Kernteam Visie hebben de verschillende regionale directies aangegeven welke weggedelen geschikt zijn voor behandeling in een ontwerp atelier. In onderstaande tabel zijn de gekozen weggedelen op een rij gezet. De belangrijkste karakteristieken worden daarbij aangegeven.

Wegdeel hoofdweginfrastructuur:	Belangrijkste karakteristieken:
1. A58 Breda - Eindhoven	<ul style="list-style-type: none"><li>• Verbindingsweg tussen landsdelen/stedelijke gebieden</li><li>• Exclusief A2 en A67</li></ul>
2. A7 Groningen - grens	<ul style="list-style-type: none"><li>• Achterlandverbinding (Bremen, Hamburg)</li><li>• Blauwe stad ?</li><li>• Ontsluiting (N)Oost Groningen (Veendam)</li></ul>
3. A2 / A67 Kerensheide/Maastricht - Bocholtz	<ul style="list-style-type: none"><li>• Achterlandverbinding</li><li>• Stedelijk/regionaal (Maastricht-Zuid Limburg)</li></ul>
4. A2 / A12 / A27 Ring Utrecht	<ul style="list-style-type: none"><li>• Stedelijk (Utrecht)</li><li>• Knooppunt (nationaal-regionaal)</li><li>• Leidsche Rijn (VINEX)</li><li>• Achterlandverbinding (A'dam/Den Haag - Emmerich)</li><li>• Uitwisselpunt water/weg/OV ?</li><li>• Relatie met SVV3??</li></ul>
5. A1 Amersfoort - Enschede e.o.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Verbinding landsdelen</li><li>• Achterlandverbinding</li><li>• Inpassingsgevoelig</li></ul>
6. A15 Ridderkerk - KAN-gebied	<ul style="list-style-type: none"><li>• Verbinding landsdelen</li><li>• Achterlandverbinding</li><li>• Inpassingsgevoelig (voorbij KAN)</li><li>• Gebundelde infra (Transportcentrum Valburg)</li></ul>

### 4.2. Thema's

In het ontwerpproces spelen vijf thema's een belangrijke rol. Deze thema's behandelen een breed scala aan aspecten die samenhangen met de aanleg en het gebruik van het hoofdwegenet in 2027. Deelnemers aan de ontwerpate-

liers zijn vrij om accenten te leggen in de keuze van de thema's en daarmee samenhangende subthema's. De thema's waar het om gaat zijn in het vervolg van deze paragraaf beschreven.

*Thema beheer: van wie is de weg?*

In dit thema gaat het om de vraag bij welke instantie het beheer van de hoofdinfrastructuur komt te liggen. Hoe wordt omgegaan met privatisering en decentralisatie. Aandachtspunten zijn de schaal, de samenhang (corridorbenadering?), de randvoorwaarden, de financiering (gebruiksbelasting?).

*Thema functionaliteit: voor wie is de weg?*

In het huidige SVV wordt sterk geredeneerd vanuit de functies achterlandverbinding en hoofdtransportas. De nadruk ligt op lange-afstandsverkeer. Daarnaast is sprake van regionaal medegebruik. Hoe wordt hiermee op termijn omgegaan? Huidige tendensen gaan naar een meer functionele benadering op basis van doelgroepen: vrachtverkeer, zakelijk verkeer, lange-afstandsverkeer, overig regionaal verkeer. Hoe wordt hiermee omgegaan? (congestiemanagement) Hoe worden vanuit de gewenste functionaliteit eisen geformuleerd ten aanzien van de gewenste verkeersafwikkeling en hoe worden deze eisen vertaald in maatregelen.

*Thema techniek: wat kunnen we met de weg?*

De technische mogelijkheden om de bestaande ruimte (functioneel) beter te benutten nemen snel toe. In dit thema gaat het om de vraag hoe met deze mogelijkheden effectief kan worden omgegaan, mede in relatie tot doelgroepen. In eerste instantie gaat het dan om dynamisch verkeersmanagement op langere termijn (met begrippen als dynamisch wegprofiel, dynamisch snelheidsregime, informatievoorziening, rekeningrijden, automatische voertuiggeleiding). Daarnaast gaat het ook om de vraag op welke wijze kan worden omgegaan met nieuwe vormen voor snelwegen (bijvoorbeeld dubbeldekswegen) of nieuwe vormen voor knooppunten en aansluitingen.

*Thema ruimtelijk kader: waar laten we de weg?*

In dit thema gaat het vooral om de interactie tussen de infrastructuure ontwikkeling en de ruimtelijke ontwikkeling. Hierbij komt de inpassing van de weg nadrukkelijk aan de orde. Daar waar de wegen tangentieel ten opzichte van de stedelijke bebouwing lagen, komt de hoofdinfrastructuur door de ruimtelijke ontwikkeling weer meer radiaal te liggen. Hoe wordt met dit dilemma omgegaan: overkluizen of verleggen? Ook de relatie met de landschappelijke ontwikkeling is relevant: wat nemen we van de weg waar? Hoe wordt de weg ervaren vanuit het landschap? Welke kaders kunnen worden gesteld aan verdieping en ondertunneling? Op welke wijze maken we de infrastructuur onderdeel van het stedelijk landschap.

*Thema uitwisseling: hoe komen we van en op de weg?*

In dit thema gaat het om verplaatsingsketens en de rol van de hoofdinfrastructuur daarin. Het optimaliseren van collectief gebruik van vervoermiddelen (carpool, collectief vervoer) door verbetering van de uitwisseling op knooppunten. Daarnaast staat de interactie tussen eigen vervoer en gebruik van collectief vervoer in verplaatsingsketens centraal.



## 5. Ontwerpateliers in de praktijk

In het laatste hoofdstuk van deze discussienotitie gaan we in op de praktische kant van de ontwerpateliers. Aan de orde komen de volgende onderwerpen: deelnemers ontwerpateliers (paragraaf 1), planning (paragraaf 2) en voorlopig programma (paragraaf 3).

### 5.1. Deelnemers ontwerpateliers

Het succes van de ontwerpateliers wordt voor een belangrijk deel bepaald door de samenstelling van de deelnemersgroep. Wij streven naar een groeps grootte van maximaal 18 à 20 deelnemers. De ervaring leert dat het met grotere groepen meer moeite kost om het gewenste groepsproces te bereiken. De samenstelling van de deelnemersgroep dient vooral evenwichtig te zijn. Representativiteit (zijn zoveel mogelijk belanghebbenden en betrokkenen aanwezig?) speelt daarbij een ondergeschikte rol. Zonder specifiek in te willen gaan op de deelnemers aan de ontwerpateliers (dit is een zaak van het kernteam Visie en de regionale directies), spelen de volgende punten een rol:

- Een mix van disciplines (verkeer- en vervoerdeskundigen, ruimtelijke ordenaars, stedenbouwkundigen, landschapsarchitecten, ontwerpers etc.) bevordert het creatieve proces. Binnen de disciplines dient tevens te worden naar evenwicht tussen projectbetrokkenen en beleidsbetrokkenen, beleidsonafhankelijken (afkomstig van universiteiten, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties etc.) en 'leken' (gebruikers/burgers), generalisten en specialisten;
- Het verdient aanbeveling te zoeken naar deelnemers die aantoonbare ervaring hebben in het deelnemen aan creatieve sessies. Deze deelnemers zijn in staat om ver 'vooruit' – en los van bestaande kaders en beleidslijnen – te denken

#### *Deelname leken*

De deelname van leken in de ontwerpateliers is een apart punt van aandacht. Onze ervaring met leken (dat wil zeggen: niet-vakmatig/ beleidsmatig betrokkenen; burgers of gebruikers van infrastructuur) is tweërlei:

- leken kunnen verrassende inzichten inbrengen in het project;
- tussen de belevingswereld van leken enerzijds en vakmatig en beleidsmatige betrokkenen anderzijds zitten grote verschillen. Deze verschillen leiden tot een ander perspectief op problemen en oplossingsrichtingen.

Bij de verschillende ontwerpateliers zullen ook leden van het kernteam visie aanwezig zijn. Vooralsnog zullen zij als deelnemer participeren. De ateliers worden begeleid door een onafhankelijk voorzitter: de heer Marc Tassoul. Voor de overige begeleiding en verslaglegging zullen medewerkers van B&A Groep en Goudappel Coffeng aanwezig zijn.

## 5.2. Planning

De zes ontwerpateliers worden georganiseerd in week 38-44. Bij de planning van de ateliers is rekening gehouden met de volgende uitgangspunten:

- niet meer dan één atelier per week;
- herfstvakantieplanning (regio Noord week 42, regio Midden-Zuid week 43).

Atelier	week	Dagindeling
Noord-Brabant	38	maandagavond, dinsdag
Oost-Nederland	39	maandagavond, dinsdag
Limburg	40	maandagavond, dinsdag of woensdagavond, donderdag
Utrecht	41	maandagavond, dinsdag of dinsdagavond, woensdag of woensdagavond, donderdag
Noord-Nederland	43	donderdagavond, vrijdag
Zuid-Holland	44	maandagavond, dinsdag of woensdagavond, donderdag

## 5.3. Voorlopig programma

De ontwerpateliers nemen drie dagdelen in beslag; een avond en aansluitend een ochtend en een middag. Het voorlopige programma ziet er als volgt uit:

Avond		
17.30 uur	ontvangst met broodjes/hapjes	
19.00-22.00 uur	'Experts aan het woord'	<ul style="list-style-type: none"> <li>• briefing ontwerpopdracht</li> <li>• reacties en bespreking deelnemers</li> <li>• Formulering programma van eisen</li> </ul>
Ochtend		
9.00-12.30 uur	'Creatieve slag'	in subgroepjes worden de ontwerpopdrachten uitgewerkt, tussentijds vindt terugkoppeling plaats
Middag		
13.30-16.30 uur	'Oost-West, thuis-best'	plenair en in subgroepjes wordt de stap naar implementatie gemaakt

