

Project: Rond-het-dorp-wegen Lessen: trots op de rondweg!

De casestudies maken inzichtelijk hoe er in verschillende planstadia en op verschillende schaalniveaus wordt omgegaan met het fenomeen rondweg. In de voorbeeldprojecten is de vraag 'Wat gaat er goed en wat kan er beter?' gesteld. Op basis hiervan zijn een aantal 'do's en dont's' voor de ontwikkeling en het ontwerp van rond-het-dorp-wegen in Overijssel te formuleren. Deze lessen gaan over algemene uitgangspunten ten aanzien van rondwegen, ontwerp en werkwijze.

De lessen zijn gegroepeerd rond de algemene aandachtspunten die AtelierOverijssel hanteert als checklist bij haar missie: het verhogen van ruimtelijke kwaliteit op regionale/provinciale schaal.

I Herken en benoem de opgave

Het verbeteren van het regionale netwerk voor wegverkeer is een belangrijke en vaak urgente opgave. Het gaat vaak om ingrepen met veel impact en hoge investeringen. Dat rechtvaardigt een zorgvuldige aanpak. Er is sprake van een (ontwerp)opgave op 3 schaalniveaus:

1) Op de regionale schaal is het de opgave om de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen af te stemmen op het regionale verkeers- en vervoersnetwerk. Nieuwe verstedelijking (wonen, werken, voorzieningen), maar ook inrichting van recreatie- en natuurlandschappen moeten doordacht worden op hun positie en locatie in het regionale verkeers- en vervoersnetwerk. Soms moeten bestaande trajecten worden aangepast of nieuwe schakels worden toegevoegd. Een **regionale visie** op hoofdlijnen, die de gewenste ontwikkelingsdynamiek en het infrastructuurnetwerk op elkaar afstemt, is hier noodzakelijk. In de huidige praktijk blijkt het gat dat er zit tussen het plan waarin de provincie haar verkeers- en vervoersbeleid vastlegt (het PVVP) en de concrete verkeersmaatregelen, die de lokale problematiek rond verkeersveiligheid en leefbaarheid oplossen, te groot.

2) Als voor het toevoegen van een nieuwe schakel of een rondweg wordt gekozen, geldt op de lokale schaal: rondwegen zijn gebiedsopgaven en geen lijnopgaven. Een rondweg snijdt een kern altijd af van zijn omgeving. Er is altijd het vraagstuk van het tussengebied. De ruimtelijke kwaliteit wordt niet alleen bepaald door de vormgeving en inpassing van de weg zelf. Ook de omgeving is bepalend voor de ruimtelijke beleving vanaf de weg. Daarom moet een verkeerstechnisch plan en een wegontwerp altijd worden voorafgegaan door een **landschapvisie** voor de nieuwe weg in zijn omgeving. Deze brengt het karakter, de dynamiek, de opgaven en de potenties van het betreffende gebied in beeld en vormt de brug naar het wegontwerp. De landschapvisie biedt ook aanknopingspunten voor de ruimtelijke ontwikkeling van het tussengebied, tussen de kern en de nieuwe weg. Zo'n landschapvisie is (net als de regionale visie van punt 1) een integraal RO- en VV- product. De omgevingspartijen (gemeente, grondeigenaren) en de wegbeheerder zijn in dit stadium gezamenlijk opdrachtgever voor zo'n landschapvisie.

3) Bij het opstellen van een **wegontwerp** gaat vaak alle aandacht uit naar technische vraagstukken (hoogteligging, boogstralen, geluidswering, dwarsprofielen, kruisingsoplossingen etc.). Terwijl de opgave zou moeten zijn: creëer met de nieuwe weg een nieuw landschap! Het wegontwerp borgt (via diverse 'kunstwerken', tracering, hoogteligging, dwarsprofiel, begeleidende beplanting en waterstructuur) een mooie route, die landschappelijke verschillen uitbuit in plaats van wegpoetst. Kortom: optimaliseer (verschijnings-)vorm en functie. Erken hierbij dat het ruimtelijk ontwerp niet alleen volgend is op het technisch ontwerp maar ook sturend! Het wegontwerp gaat vergezeld van een landschapsplan voor de directe omgeving van de weg (bermen, beplanting, waterberging, geluidsoverlastbestrijding, mitigerende maatregelen).

II Vind de juiste opdrachtgever en zorg voor inspiratie

Voor rondwegen moeten (bestuurlijke) opdrachtgevers-combinaties worden gezocht en gevonden. Omdat het per definitie integrale opgaven zijn (weg en omgeving moeten er beter van worden) gaat het om opdrachtgevers-combinaties van bestuurders met een V&V en een RO-portefeuille. Dit om de 'integraliteit' te borgen en te garanderen dat er over de grenzen van de vakgebieden en de praktijken heen wordt gekeken. Gebruikelijk is dat de gedeputeerde of wethouder Verkeer en Vervoer wegprojecten in zijn of haar portefeuille heeft. Door weg en omgeving in samenhang te beschouwen, is de opgave echter breder dan de lijnopgave. Consequentie hiervan is dat ook de gedeputeerde Ruimtelijke Ontwikkelingen en soms ook de gedeputeerde Landelijk Gebied medeverantwoordelijk zijn.

In het projectteam dienen dan ook medewerkers uit meerdere diensten te participeren. Bovendien geldt aan opdrachtgeverszijde: een opdrachtgever voor een nieuwe schakel in het regionale infrastructuurnetwerk geeft niet alleen een opdracht, hij **heeft** ook een opdracht. Hij heeft de opdracht te zorgen, dat de nieuwe wegverbinding kwaliteit toevoegt in plaats van opsoupeert. De opdrachtgever zou de aanleg van een rondweg niet alleen vanuit de optiek van het oplossen van een verkeersprobleem moeten bekijken, maar juist ook als randvoorwaarde voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Stel de kansen centraal, niet de problemen. Hiervoor is een proactieve, positieve houding ten aanzien van infrastructurele vraagstukken nodig.

III Toon ambitie en formuleer een helder programma van eisen

Ambitie is broodnodig als het om regionale infrastructuur gaat. Het wegenstelsel vormt een veel en intensief gebruikte openbare ruimte. Zorg daarom voor hoogtepunten in het wegontwerp. Investeer in een mooie brug, een royale bomenlaan, goed ingepaste rotonde of een sculpturale wal. De rondweg mag er zijn, laat dat ook zien. Een goed wegontwerp expliceert en prononceert kwaliteiten, contrasten en verschillen in plaats van dat het die wegmoffelt.

In de startnotitie voor een regionale infrastructuurmaatregel (die vaak MER-plichtig is) moeten de doelen helder worden omschreven. Het zou niet langer louter en alleen om verkeersveiligheid (het voorkomen van verkeersslachtoffers) en leefbaarheid (het voorkomen van geluidhinder, fijn stof en extern risico) moeten gaan. Ook de te behalen winst op gebied van ruimtelijke kwaliteit (het inzetten van de cultuurhistorische kwaliteiten, het creëren van een nieuwe identiteit in het tussengebied, de weg als (landschaps)architectonisch object, van een fijnmazig naar een grofmazige relatie tussen kern en landschap) moet worden vastgelegd.

In het programma van eisen moeten functie en verschijningsvorm van het oude wegtracé door de kern niet worden vergeten. De verkeersintensiteit op het oude tracé wordt door de aanleg van een rondweg aanzienlijk verminderd. Dit biedt volop kansen voor de herinrichting van het oude tracé als belangrijke openbare ruimte voor het dorp.

IV Creëer ruimte voor excellent ontwerp

Zoek een goede ontwerper(scombinatie), die bij de opgave past. Ontwerp van regionale infrastructuurschakels – of het nu gaat om hun tracering (landschapsvisie) of over de inrichtingsaspecten (wegontwerp) – is een complexe opgave. Schakel ontwerpers in die bewezen hebben dergelijke opgaven aan te kunnen. Het gaat om integrerend ontwerp: hydrologische, ecologische, technische aspecten, moeten in een ruimtelijk/visueel aantrekkelijke compositie samen worden gebracht. Kwaliteitsontwerp kan overtuigen en partijen die bij het planproces betrokken zijn over de streep trekken.

De weg van de minste weerstand is niet altijd de beste. Kiezen voor een alternatieve oplossing vraagt een helicopterview over tijdgrenzen en buiten gebaande paden.

Buitenstaanders kunnen ideeën en concepten die elders zijn toegepast inbrengen en voor een objectieve spiegel zorgen. Wacht hiermee niet tot de situatie is verkokerd.

Ook het inzetten van (beeldend) kunstenaars bij de inrichting en vormgeving van de regionale infrastructuur kan meerwaarde opleveren. Zij kunnen met name de 'betekenis'-laag van de weginfrastructuur in het landschap verdiepen. Infrastructuur gaat over meer dan zo 'smooth' mogelijk van A naar B zien te komen. 'Onderweg zijn' is een belangrijk bestanddeel van ons culturele patroon geworden. Dat zou je aan de inrichting van en de 'beelden' langs de weg moeten kunnen aflezen.

V Orkestreer een helder en geïnspireerd proces

Het streven naar ruimtelijke kwaliteitswinst moet in het proces worden geborgd.

Bij de realisatie van een (rond)weg zijn veel belangen betrokken. Vaak kennen de verschillende tracés voor- en tegenstanders. Tracébesluiten nemen, betekent moeilijke keuzen maken. Iedereen te vriend houden, is per definitie onmogelijk. Ga niet te snel aan de 'keukentafel' met de direct omwonenden zitten om iedereen mee te laten praten, maar bepaal eerst op het juiste schaalniveau met betrokken partijen (gemeenten, waterschappen, gebiedsbeheerders) de hoofdlijnen van het plan en het programma van eisen. Als er sprake is van vroegtijdige participatie van marktpartijen (bijvoorbeeld in geval van design-, construct- en maintenance contracten), stel dan heldere en controleerbare eisen aan vormgeving en inpassing. Stel zo eerst op bestuurlijk niveau (provincie, gemeenten) de hoofdlijnen en de onderhandelingsruimte voor de uitwerking vast. De landschapsvisie (zie I) is het geëigende product om over de koers van het project een besluit te nemen.

Zorg ook voor een lichte vorm van externe toetsing op de kwaliteit van het project. Bij grote ingrepen is een kwaliteitsteam of supervisor raadzaam die een aantal keren in het proces over de schouder meekijkt. Bij kleinere projecten kan de gemeentelijke welstand – al of niet uitgebreid met een deskundig ontwerper – deze rol spelen.

Borg ook de aandacht voor het ruimtelijk ontwerp in het planproces. Het ruimtelijk ontwerp is bij alle keuzemomenten in het planproces aan de orde. Maak geen keuzes zonder de ruimtelijke consequenties in beeld gebracht en in de afweging te hebben meegenomen.

Ruimtelijk ontwerp is aan de orde in de voorbereidingsfase (regiovisie, landschapsvisie), tijdens het MER-proces, de planvormingfase (wegontwerp) en de planuitvoering.

Gaandeweg de planvorming wordt het ruimtelijk ontwerp gedetailleerder.

Problematisch van het MER-proces is, dat volstaan kan worden met het vergelijken van de effecten die alternatieven voor de ingreep hebben voor bestaande kwaliteit. Ruimtelijke kwaliteit gaat over integraliteit, ook in de tijd: kan de ingreep ook een stimulans betekenen voor de toekomstige kwaliteiten (potenties) van een gebied, is dan de belangrijkste 'check'-vraag. Kan het die op gang brengen? Of op zijn minst: snijdt de ingreep toekomstige kwaliteiten niet de pas af?

Tenslotte een aanbeveling met betrekking tot de rol van de provincie. Er staan nog heel wat regionale infrastructuurprojecten op stapel. Benoem de komende periode van bijvoorbeeld 4 of 5 jaar tot een 'speerpunt'-periode op het punt van de ruimtelijke kwaliteit van regionale infrastructuur. En ontwikkel een stimuleringsbeleid met financiële, inhoudelijke en procesprikkels. Experimenteer in die periode met werkwijzen, samenwerkingsverbanden, aanpakken, ontwerpers en beeldend kunstenaars.