

Op weg naar kwaliteit

advies over ruimtelijke kwaliteit en infrastructuur



provinciaal adviseur 

ruimtelijke kwaliteit 

in zuid-holland 



' Heel het wegennet is een nationaal goed, dat niet alleen zijn praktische betekenis heeft, maar ook van onberekenbare waarde is voor ieders welbehagen in eigen land. Daarom moeten wij aan alle wegen de eisen stellen van schoonheid: schoonheid van de weg zelf en behoud van schoonheid voor het landschap erlangs '
Jac. P. Thijsse, tijdschrift *Wegen*, 1935.

' Iedereen richt zich maar op de auto, maar de weg bepaalt ons landschap. De weg is wat je ziet als je rijdt – and nobody cares ! Innovatie: nul. De openbare ruimte is altijd toebedeeld aan de harde bouwers, aan de techneuten. Die ruimte wil ik terugpakken, die ruimte is van ons allemaal '
Daan Roosegaarde, interview *Volkskrant*, 2013



Op weg naar kwaliteit.



advies over ruimtelijke kwaliteit en infrastructuur



AV-PAZH-08



juni 2014

Inhoud

1 Aanleiding	5
2 Karakteristiek Zuid-Hollandse weg	7
3 Werken aan de weg	11
4 Advies	17
Kernpunten	25

De provinciaal adviseur ruimtelijke kwaliteit in Zuid-Holland (PARK-ZH) heeft een onafhankelijke positie en geeft vanuit die rol gevraagd en ongevraagd advies op het gebied van ruimtelijke kwaliteit.

Het advies 'Op weg naar kwaliteit' vloeit voort uit het werkprogramma van de provinciaal adviseur en betreft een ongevraagd advies gericht aan de provincie Zuid-Holland.



De eerste, de beste.

De 'Zee-strat van 's Gravenhaghe op Schevening' moet waarschijnlijk gezien worden als de eerste provinciale weg in Zuid-Holland. Voltooid in 1665 in opdracht van de Staten van Holland, naar ontwerp van Constantijn Huygens. Het was de eerste geplaveide weg in Holland buiten de bebouwde kom en verbond het oude centrum van Den Haag met het vissersdorp in de duinen: Scheveningen.

4 Bijzonder is dat het tot op de dag van vandaag, 350 jaar na dato, niet alleen een fraaie beeldbepalende laanstructuur in de stad is, maar ook nog steeds een belangrijke functie vervult in de ontsluiting. De ruime dimensionering van de laan getuigt van een vooruitziende blik van Huygens. De rijtuigen hebben plaatsgemaakt voor tram, auto en fiets. De huidige Scheveningseweg maakt inmiddels integraal deel uit van het stedelijk weefsel van Den Haag.

1 | Aanleiding

In een dichtbevolkte provincie als Zuid-Holland speelt infrastructuur een belangrijke rol. Om de steeds toenemende verkeersstromen in goede banen te leiden is de laatste decennia een uitgebreid netwerk opgetuigd van lokale, provinciale en (inter)nationale wegen. Dit netwerk vergt voortdurend onderhoud, aanpassing en uitbreiding. De provincie heeft hierin een belangrijke taak vanwege het provinciale wegennet dat zij beheert en ontwikkelt. Het is daarmee een van de weinige activiteiten waarmee de provincie daadwerkelijk zelf ingrijpt in de ruimte en actief vormgeeft aan de inrichting van stad en landschap.

Wegen maken deel uit van de openbare ruimte van de provincie. Het provinciale wegennet ontsluit de verschillende steden en landschappen van Zuid-Holland. Vanaf de weg ontvouwt zich het zicht op Zuid-Holland in al haar verscheidenheid. De weg vormt daarmee de lijn waarlangs men de provincie beleeft. Vanuit de omgeving gezien speelt de weg ook een belangrijke rol als een verbindende, maar tegelijk ook een doorsnijdende structuur in stad of landschap. De kwaliteit van weg en omgeving zijn daarmee nauw met elkaar verbonden en dienen in samenhang beschouwd te worden.

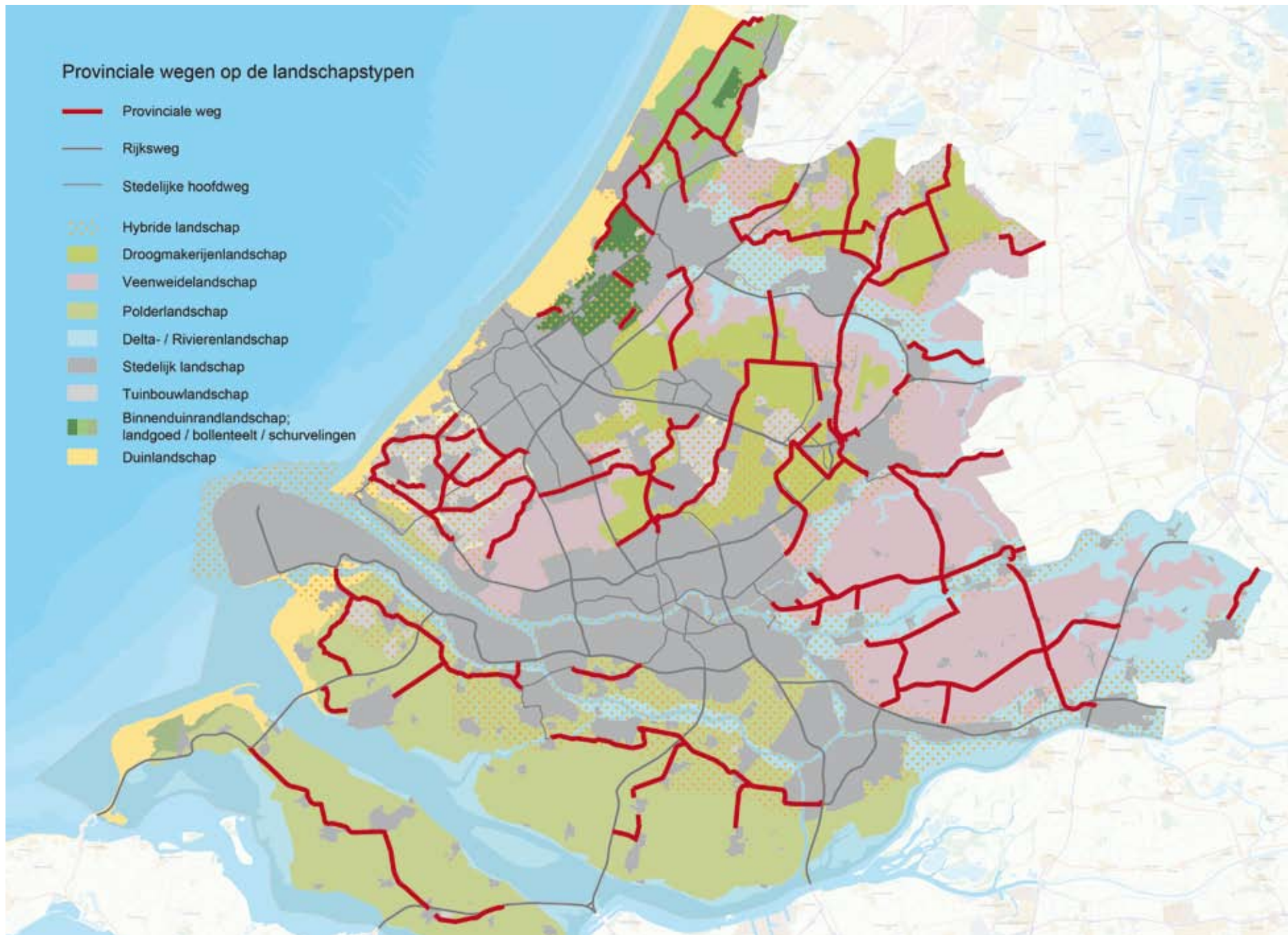
Dit vraagt om een brede en integrale benadering van de infrastructuur opgaven. De praktijk laat zien dat een dergelijke benadering nog zeker geen gemeengoed is en dat hierin nog belangrijke verbeteringen mogelijk zijn. Daarbij heeft de provincie in mijn ogen een belangrijke verantwoordelijkheid voor de ruimtelijke kwaliteit van Zuid-Holland. Juist op het terrein van infrastructuur heeft ze daarbij zelf het stuur in handen en kan zij zelf het goede voorbeeld geven. De aanleiding voor dit advies, is de overtuiging dat met dit 'werken aan de weg' nog een belangrijke kwaliteitsslag is te maken. In dit advies, dat ongevraagd op eigen initiatief tot stand is gekomen, doe ik hiervoor aanbevelingen.

Verkenning

Ter voorbereiding van dit advies heb ik bureau Bosch Slabbers (Tijs van Loon) gevraagd een verkenning te verrichten. Doel van dit vooronderzoek was: het inzichtelijk maken van de actuele opgave rond infrastructuur (zowel kwantitatief als kwalitatief); het inzicht bieden in hoe de ontwerpogave op dit moment binnen de provincie wordt opgepakt (de praktijk) en het verzamelen van bouwstenen (t.a.v. inhoud + proces) voor het uiteindelijke advies. De verkenning is verricht op basis van kaart- en literatuuronderzoek en een reeks interviews met betrokken ambtenaren van verschillende afdelingen. De resultaten zijn tijdens een ambtelijke werksessie besproken en verder aangescherpt. Voorliggend advies is voor een belangrijk deel gebaseerd op de bevindingen uit de verkenning. De rapportage van de verkenning is dan ook te lezen als achtergronddocument bij dit advies (zie: www.pazh.nl).

Opbouw advies

Gestart wordt met een duiding van de karakteristiek van de Zuid-Hollandse weg (H2). Vervolgens komt de praktijk van het werken aan de infrastructuuropgaven binnen de provincie aan bod (H3). Op basis van de bevindingen ten aanzien van de aard van de opgaven en de gehanteerde werkwijze wordt vervolgens een advies geformuleerd (H4).



2 | Karakteristiek van de Zuid-Hollandse weg

Wat kenmerkt de Zuid-Hollandse provinciale weg ?

Tussenpositie

Het wegennet in Zuid-Holland bestaat uit lokale, regionale en rijks-wegen. De provinciale weg neemt dus een tussenpositie in. Dit geldt voor het gebruik (verkeersintensiteit, snelheid), maar ook voor het beeld van de weg en de mate van autonomie ten opzichte de omgeving. Lokale wegen voegen zich doorgaans naar het landschap en de bestaande structuren in een gebied. De lokale weg maakt onderdeel uit van de karakteristieken van het landschap: de weg is tevens dijk, ontginningslint, kreekkrug etc. De snelweg vormt daarentegen een veel autonomere structuur, die zich weinig aantrekt van het landschap waar het doorheen loopt. De snelweg is ook vanwege zijn omvang eerder een landschap op zich. De provinciale weg bevindt zich hier tussen. Ze is autonomer dan de lokale weg, vanwege het belang van een goede doorstroming en een efficiënte verbinding.



Typering wegen

Maar ten opzichte van de snelweg kan de provinciale weg zich nadrukkelijker voegen naar de landschappelijke (hoofd)structuren van een gebied.

Grootste wegendichtheid

Zuid-Holland is niet alleen de dichtstbevolkte provincie van Nederland, maar ook die met de grootste wegendichtheid. Het wegennet in Zuid-Holland bestaat uit rijks-, provinciale en lokale wegen met een totale lengte van zo'n 16.000 km. De lokale wegen nemen hierin uiteraard het overgrote deel voor hun rekening. Daar waar in de meeste provincies de totale lengte aan provinciale wegen groter is dan die van de rijkswegen is dit in Zuid-Holland omgekeerd: ca 760 km aan snelwegen tegenover ruim 700 kilometer aan provinciale wegen.



Wegennet Zuid-Holland

Regionale netwerk van provinciale en rijkswegen

Kenmerkend voor Zuid-Holland is dat het snelwegennet in de provincie een belangrijke functie in de regionale ontsluiting vervult. Daar waar in de meer 'landelijke' provincies de snelwegen primair een functie als nationale verbinding kennen is er in het verstedelijkte Zuid-Holland sprake van een grote mate van verwevenheid van het provinciale en nationale wegennet waar het gaat om het regionale gebruik.

Weg als openbare ruimte

De (provinciale) weg is niet alleen een functionele verbinding maar ook een route waarlangs de provincie zich laat zien. De panorama's vanaf de weg maken oriëntatie mogelijk (zichtlijnen, landmarks, steden en dorpsilhouetten, entrees) en laten de variatie aan landschappen zien (open-besloten, stedelijk-landelijk). De provinciale weg vormt daarmee op regionale schaal een belangrijke openbare ruimte. De kwaliteit van het 'blikveld' vanaf de weg, bepaalt daarmee in belangrijke mate de beleving van een gebied en de waardering die men daar voor opbrengt. Voor de beleving van de kwaliteit van de ruimte van Zuid-Holland speelt de weg dus een cruciale rol.

Lange lijnen door het landschap, korte verbindingen bij de stad Zuid-Holland kent daarbij zeer verschillende gezichten: uitgesproken landelijke gebieden als de Alblasserwaard en Goeree-Overflakkee, maar ook relatief veel sterk verstedelijkte gebieden. Het karakter van de weg verschilt per gebied.

Grofweg de helft van de provinciale wegen bevindt zich in uitgesproken landschappelijke gebieden; de andere helft is te vinden in de meer 'hybride' gebieden van het stedelijk landschap van de Zuid-vleugel. In het stedelijk gebied (bebouwde kom) bevinden zich vrijwel geen provinciale wegen. Hier takt het provinciale wegennet aan op het stedelijke (gemeentelijke) wegennet met rondwegen en doorgaande routes.

In de landelijke gebieden zijn enkele provinciale wegen te vinden die over grotere lengte door eenzelfde landschap lopen en daarmee een duidelijk herkenbare identiteit hebben. De N214 in de Alblasserwaard en de N215 op Goeree-Overflakkee zijn hier voorbeelden van. Vergeleken met andere provincies kent Zuid-Holland echter maar weinig van deze langere doorgaande landschappelijke routes. Een groot aandeel van de provinciale wegen is relatief kort en heeft het karakter van een verbindingstuk tussen andere (rijks- of provinciale) wegen. Vooral in het meer verstedelijkte deel van de provincie,



Regionaal wegennet van rijks- en provinciale wegen



Landschappelijke (groen) en 'hybride' (bruin) wegen.

in de 'hybride' gebieden, is dit kenmerkend. In de meeste gevallen hebben deze wegen geen duidelijk onderscheidend karakter.

Schadebeperking

Met name de meer recentere wegen in het stedelijke gebied kenmerken zich door een vrij moeizame inpassing in de omgeving. De ruimte is dikwijls beperkt en in een poging de aanwezige waarden zo min mogelijk geweld aan te doen wringt de weg zich soms letterlijk in allerlei bochten. Om overlast in de omgeving te beperken zijn vervolgens geluidswallen of -schermen nodig of wordt de weg zelfs ondergronds gebracht. Om het ruimtebeslag te minimaliseren zijn de profielen niet breder dan strikt noodzakelijk en is er weinig ruimte voor groen langs de weg. Vanuit de omgeving gezien wordt hiermee de schade beperkt, vanuit de beleving van de weggebruiker ontstaat echter een moeilijk 'leesbare' weg, zonder zicht op omgeving, met een sterk verkeerstechnische uitstraling en een doorgaans schrale groenstructuur. De weg lijkt zich hier vooral te verontschuldigen voor zijn aanwezigheid, waarbij aandacht voor de kwaliteit van de weg zelf en de aantrekkelijkheid van de route naar de achtergrond verschuift.



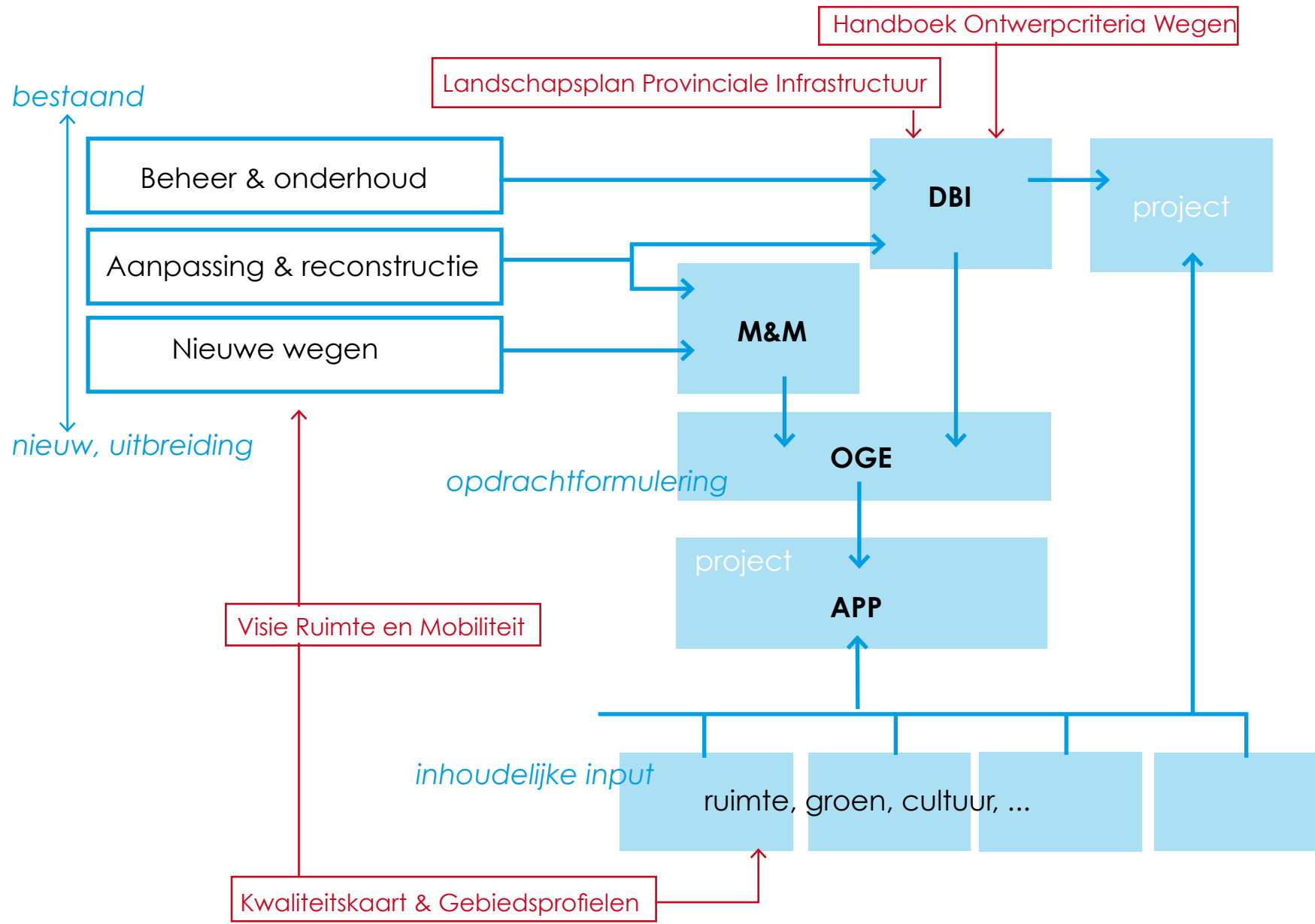
De N470 wringt zich in bochten om de schade te beperken.

Conclusie

Wegen spelen een belangrijke rol in de provincie Zuid-Holland: nergens in Nederland is de wegendichtheid groter. Rijks-, provinciale en lokale wegen vormen een samenhangend netwerk dat niet alleen de ontsluiting en bereikbaarheid regelt, maar waarlangs zich ook het beeld van stad en landschap in Zuid-Holland ontvouwt. Het provinciale wegennet vormt daarmee een belangrijke openbare ruimte op regionale schaal. Kenmerkend voor dit wegennet in Zuid-Holland is dat het bestaat uit enkele lange landschappelijke lijnen en een relatief groot aandeel kortere trajecten in het stedelijk gebied. Bij deze laatste categorie is vanwege de vele belangen en geringe ruimte dikwijls sprake van een moeizame inpassing in de omgeving, waarbij het streven is gericht op het beperken van de schade en veel minder op het creëren van nieuwe kwaliteiten.



Het beeld van de weg wordt steeds vaker vaak beperkt door wallen en schermen



3 | Werken aan de weg

Hoe wordt er binnen de provincie gewerkt aan de infrastructuur opgaven?

3.1 Opgaven en spelers

De ruimtelijke opgaven die samenhangen met het beheer en de ontwikkeling van het provinciale wegennet zijn divers: van zeer bescheiden tot ingrijpend. Afhankelijk van de aard van de opgaven zijn er ook verschillende afdelingen betrokken bij de plannen.

Beheer en onderhoud

Bij het dagelijks beheer en onderhoud van bestaande wegen is de Dienst Beheer Infrastructuur (DBI) aan zet. Hierbij komen kwesties aan de orde als het omgaan met beplantingen, kunstwerken, markering, meubilair etc. Daar waar dit kleinere, minder ingrijpende zaken betreft worden ze door DBI zelf opgepakt.

Aanpassing / reconstructie

Naast het dagelijks onderhoud is er sprake van een planmatige cyclus (om de 6 jaar) van groot onderhoud waarbij zaken aan de orde komen als vervangen van het wegdek, funderingen, revisie van kunstwerken etc. Ook kunnen functionele verbeteringen worden aangebracht zoals profielaanpassingen (verbreding) of de aanleg van parallelstructuren voor langzaam verkeer. Bij complexe projecten kan DBI de afdeling Projecten en Programma's (APP) inschakelen. Voor projecten met een grotere ruimtelijke impact, door grote reconstructies of aanpassingen aan bestaande wegen, is de afdeling Mobiliteit & Milieu (M&M) opdrachtgever en wordt ook de afdeling APP ingezet.

Nieuwe wegen

De afdeling Mobiliteit & Milieu (M&M) is verantwoordelijk voor het beleid ten aanzien van mobiliteit en heeft daarmee met name een initierende rol voor projecten die te maken hebben met een uitbreiding en aanpassing van het wegennet. Hier gaat het dus met name om nieuwe wegen en aanpassingen die verder gaan dan vanuit regulier beheer. Dit zijn de meest ingrijpende opgaven, met dikwijls complexe inpassingsvraagstukken.

De Opdrachtgeverseenheid (OGE) vormt bij bovengenoemde projecten de schakel tussen beleid en project. Dit gebeurt door het, in overleg met M&M of DBI, formuleren van de juiste opdracht zoals die door een projectleider bij APP kan worden opgepakt en uitgevoerd.

Bij de uitvoering van het project kunnen vervolgens ook deskundigen van andere afdelingen worden betrokken (bv Ruimte, Groen, Cultuur). De mate waarin dit gebeurt is afhankelijk van de geformuleerde opdracht en de mate waarin de projectleider hier aanleiding toe ziet. Geconcludeerd moet worden dat aandacht voor ruimtelijke kwaliteit geen vanzelfsprekendheid is in de hierboven beschreven werkprocessen.

3.2 Instrumenten en beleid

Er wordt momenteel gewerkt met een aantal instrumenten die beogen de kwaliteit van het wegontwerp te verbeteren.

Visie Ruimte & Mobiliteit en Programma Mobiliteit

Het mobiliteitsbeleid van de provincie wordt vastgelegd in de Visie Ruimte en Mobiliteit (momenteel in ontwikkeling). In het bijbehorende Programma Mobiliteit wordt beschreven op welke wijze dit beleid wordt uitgewerkt en welke activiteiten de provincie daartoe uitvoert. De actuele infrastructuurprojecten en reserveringen voor toekomstige ontwikkelingen zijn hierin opgenomen.

Kwaliteitskaart en Gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit

De belangrijkste te behouden en versterken kwaliteiten zijn op provinciale schaal weergegeven op de Kwaliteitskaart, welke ook is opgenomen in de Visie Ruimte en Mobiliteit.

De kwaliteitskaart is op regionale schaal nader uitgewerkt en geconcretiseerd in de Gebiedsprofielen. In de gebiedsprofielen zijn de belangrijkste kwaliteiten en ambities voor een gebied in kaart gebracht en wordt een handreiking gegeven voor de wijze waarop met deze

kwaliteiten kan worden omgegaan bij nieuwe ontwikkelingen. De gebiedsprofielen besteden specifiek aandacht aan het thema 'weg door stad en land', waarbij het wensbeeld voor de betreffende (provinciale) wegen in een gebied in beeld wordt gebracht.

De Gebiedsprofielen worden door APP en DBI gehanteerd voor de infrastructurele opgaven in een gebied. Echter niet voor alle gebieden in Zuid-Holland wordt een gebiedsprofiel opgesteld. De belangrijkste landelijke gebieden worden afgedekt maar voor de stedelijke en veel van de 'hybride' gebieden tussen stad en land geldt dat er geen gebiedsprofielen voorhanden zijn.

Landschapsplan Provinciale Infrastructuur

Vanuit DBI is een 'Landschapsplan Provinciale infrastructuur' opgesteld. Het plan omvat een visie op de (landschappelijke) vormgeving van de provinciale wegen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar wegen in een landelijke danwel stedelijke setting. Voor de landelijke gebieden wordt met de beplanting langs wegen ingezet op het versterken van de aanwezige landschappelijke karakteristieken. Voor wegen in het stedelijk dynamische gebied wordt ingezet op het realiseren van een krachtige nieuwe groenstructuur als structurerend element. De visie richt zich uitsluitend op het profiel van de weg zelf: de omgeving wordt niet betrokken in de plannen. Bij de uitwerking van de op zich heldere visie naar de streefbeelden per weg worden echter nadere keuzes gemaakt die niet direct navolgbaar zijn. Het al dan niet toepassen, vervangen of verwijderen van beplanting valt daarmee niet altijd te rijmen met het oorspronkelijke uitgangspunt. De beelden komen ook niet altijd overeen met die van gebiedsprofielen. Daarmee ontbreekt het dus aan duidelijkheid en eenduidigheid over het gewenste beeld op het niveau van de afzonderlijke wegen.

Handboek Ontwerpcriteria Wegen

Het Handboek Ontwerpcriteria Wegen wordt door DBI gebruikt als richtlijn voor de vormgeving van nieuwe en bestaande wegen. Het is een nadere uitwerking van bestaande wet- en regelgeving, landelijke normen en provinciaal beleid, waarbij de nadruk sterk op verkeersveiligheid ligt. De meest optimale eindsituatie wordt beschreven. Deze is niet altijd te realiseren en dan is maatwerk nodig. Voor zover het niet wettelijke eisen betreft is er dan ook ruimte om af te wijken. Het onderscheid tussen 'harde' (wettelijke) eisen en 'zachtere' criteria of richtlijnen is niet duidelijk uit het handboek op te maken, waardoor de beschikbare speelruimte of ontwerpvrijheid voor andere dan verkeerskundige aspecten niet goed inzichtelijk is.



Ligging provinciale wegen i.r.t. gebiedsprofielen: blinde vlekken.

3.3 Hoe werkt het in de praktijk

Binnen de provincie wordt hard gewerkt aan een groot aantal infrastructuurprojecten. In algemene zin is er binnen de provincie een groeiende aandacht voor het belang van ruimtelijke kwaliteit en de noodzaak voor een integrale aanpak van ruimtelijke projecten. Ook bij infrastructuurprojecten is dit geval. In toenemende mate worden (ruimtelijk) ontwerpers betrokken bij de projecten en staat ruimtelijke kwaliteit op de agenda. Toch blijkt ook, uit gesprekken met betrokken ambtenaren en een analyse van gerealiseerde projecten, dat met betrekking tot een goede borging van ruimtelijke kwaliteit bij infrastructuurprojecten er nog belangrijke verbeteringen mogelijk en nodig zijn. In veel van de cases die in de interviews aan de orde kwamen, wordt geconstateerd dat het resultaat beter had kunnen zijn wanneer er voor een andere aanpak was gekozen. Daarnaast zijn ook goede voorbeelden aangedragen, waar uit lering is te trekken. Dit alles leidt tot een aantal constatering over de huidige aanpak van infrastructuurprojecten in relatie tot ruimtelijke kwaliteit.

Sectoraal georganiseerd

De provincie is sectoraal georganiseerd, waarbij thema's als groen, ruimte, mobiliteit en economie zijn verdeeld over verschillende afdelingen, elk met eigen beleid, eigen financiële middelen en eigen bestuurders. Ruimtelijke kwaliteit vergt een integrale benadering van de opgave en daarvoor is een brede, multidisciplinaire betrokkenheid in een vroegtijdig stadium nodig: de verbinding tussen de verschillende sectoren. In de praktijk blijkt dat lastig: infrastructuurprojecten blijven doorgaans lang in de 'mobiliteitskoker' zitten, waardoor een project al sterk ingekaderd kan zijn voordat de verbinding wordt gelegd met de andere sectoren. De betrokkenheid van andere sectoren heeft vervolgens veelal een consulterend karakter, op specifieke onderdelen van het project en komt niet zozeer tot uitdrukking in een werkelijk integrale benadering, van meet af aan.

Verschillende beelden

In het verlengde hiervan valt op dat er bij betrokken ambtenaren verschillende beelden en verwachtingen bestaan bij wat onder integraliteit of ruimtelijke kwaliteit verstaan moet worden. Dit leidt ook soms tot onbegrip en onvrede.

Zo getuigt voor de één het feit dat andere beleidsafdelingen in staat zijn gesteld om 'hun zegje te doen' al van integraliteit, terwijl de ander een meer fundamentele betrokkenheid gedurende het gehele traject voor ogen heeft.

Ook het begrip ruimtelijke kwaliteit wordt niet door iedereen op een zelfde manier 'verstaan'. Zo heeft het voor sommigen vooral te maken met de 'aankleding' van de weg, het verfraaien ervan. Vanuit die perceptie wordt ruimtelijke kwaliteit pas een gespreksonderwerp in een laat stadium van planvorming en zijn cruciale ruimtelijke keuzes (zoals t.a.v. tracering) vaak al gemaakt. De speelruimte is daarmee vaak in sterke mate beperkt. Hierdoor blijven alternatieve, meer integrale (en mogelijk betere) oplossingen zoals die er wellicht zouden zijn buiten beeld.

Het lijkt dus in de praktijk nog te ontbreken aan een breed gedeeld beeld over wat ruimtelijke kwaliteit bij infrastructuurprojecten betekent en hoe een goede integrale samenwerking er uitziet.

Ruimtelijke kwaliteit niet in opdracht




Infra-projecten bewandelen een lange weg door de organisatie, waarbij er dikwijls betrokkenheid van achtereenvolgende afdelingen is. Dit betekent dat er start- en overdrachtmomenten zijn waarbij een project wordt gedefinieerd en ingekaderd in bijvoorbeeld een opdrachtformulering. In de praktijk blijkt ruimtelijke kwaliteit geen expliciet gemaakt onderdeel van deze projectdefinitie of opdracht, waardoor de aandacht hiervoor niet geborgd wordt.

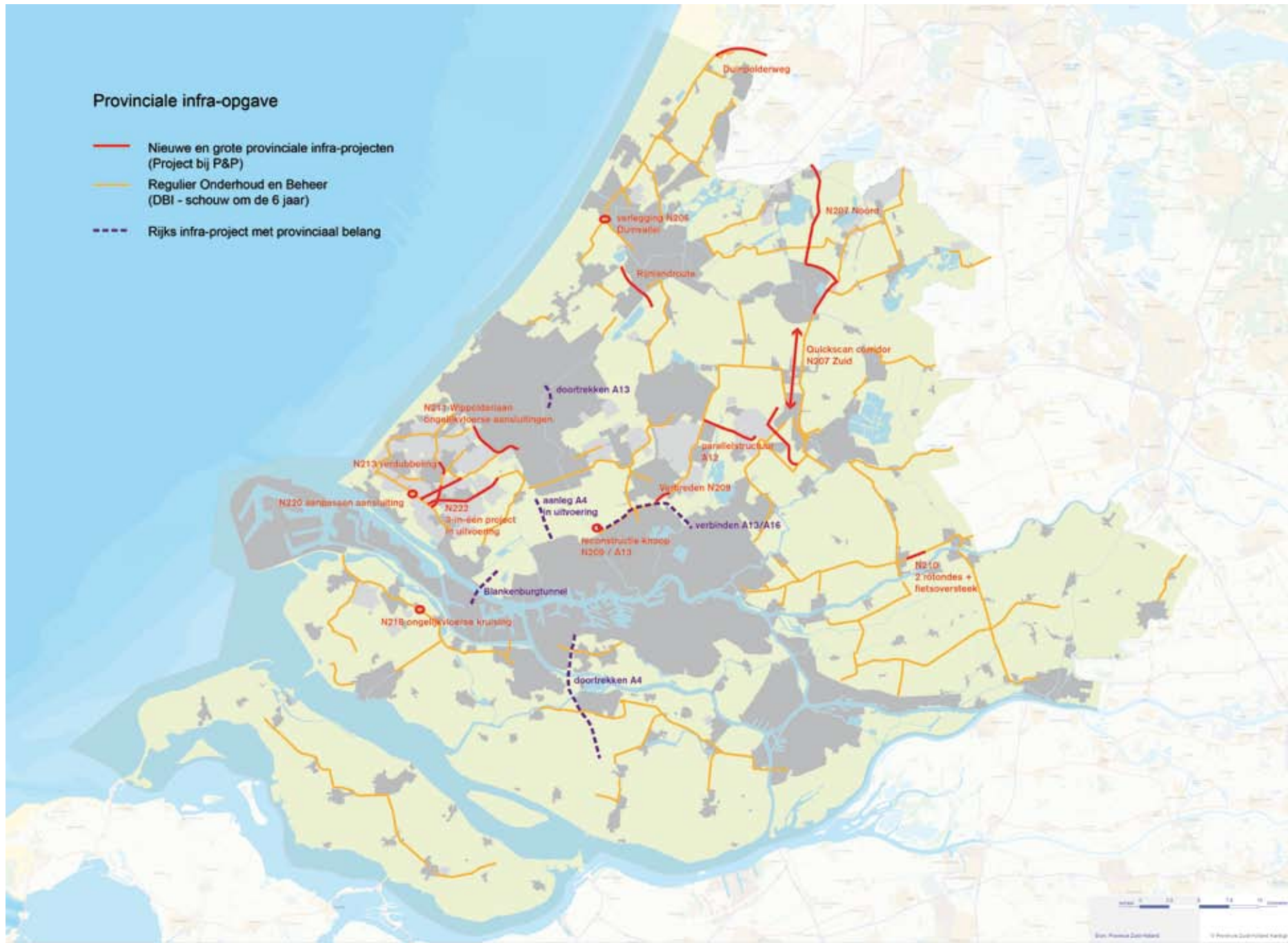
De mate waarin er binnen een project aandacht is voor ruimtelijke kwaliteit is daarmee niet geborgd en sterk afhankelijk van personen en de mate waarin bijvoorbeeld de projectleider hier affiniteit mee heeft.

Focus op geld en tijd

Geld en tijd zijn in sterke mate sturend voor het verloop van infrastructuurprojecten. Beschikbare budgetten zijn geoormerkt vanuit het mobiliteitsbeleid en de planning van projecten volgt uit het mobiliteitsprogramma. De infrastructuuropgaven kennen daarmee een primair sectorale insteek, waarbij de afbakening van het project in principe 'strak' rond het infrastructuurle werk ligt en er geen ruimte is (of lijkt) voor een bredere, integrale blik. Ruimtelijke kwaliteit wordt daarbij al gauw gezien als 'extra' ten opzichte van het project en betrekking hebbend op 'andere' zaken dan de infrastructuur zelf. Wanneer de middelen vanuit het infra-project niet toereikend blijken worden maatregelen die als 'ruimtelijke kwaliteit' zijn gelabeld als eerste geslachtofferd. Zo kan het in de praktijk lastig blijken om kwalitatieve ambities te realiseren omdat de gereserveerde middelen vanuit het mobiliteitsbudget daarvoor te kort schieten.

Provinciale infra-opgave

-  Nieuwe en grote provinciale infra-projecten (Project bij P&P)
-  Regulier Onderhoud en Beheer (DBI - schouw om de 6 jaar)
-  Rijks infra-project met provinciaal belang



Gebrek aan eenduidigheid

Positief is dat er middels een aantal instrumenten (visies, toolboxen) gestuurd wordt op de kwaliteit van het groen langs de provinciale wegen. Er bestaat echter een discrepantie tussen verschillende beleidsvisies en documenten en in de doorvertaling van visie naar praktijk lijken ambities soms te sneuvelen of op zijn minst anders geïnterpreteerd te worden. Daarbij speelt in de praktijk het Handboek ontwerpcriteria wegen een dominante rol. De richtlijnen en principes uit dit handboek kunnen op gespannen voet staan met de gewenste uitgangspunten zoals in de 'groene' visies neergelegd. Daarbij is echter vaak niet duidelijk hoe hard of flexibel de richtlijnen geïnterpreteerd moeten of mogen worden en wat dus de speelruimte is. Het lijkt er op dat in de praktijk de balans vaker naar de strikte toepassing dan naar de flexibele interpretatie doorslaat.

Op de achtergrond bij rijksprojecten

Zuid-Holland kenmerkt zich door een sterke verwevenheid van het rijks- en provinciale wegennet. Ook vanuit het rijk worden belangrijke infrastructurele projecten in Zuid-Holland gerealiseerd (o.a. de Blankenburgtunnel, A13-A16). Het is opvallend dat de bemoeienis van de provincie bij deze rijksprojecten bescheiden is. Vanuit het infrastructurele belang heeft het rijk hier een vanzelfsprekende trekkende rol. De belangen vanuit de omliggende kernen worden behartigd door de gemeenten en bijvoorbeeld de Stadsregio. Hoewel de impact van dergelijke projecten op regionale schaal groot zijn, speelt de provincie hier een rol op de achtergrond.

Conclusie

De infrastructuuropgaven worden binnen de provincie sterk sectoraal benaderd. Aparte afdelingen, beleidsnota's, budgetten en bestuurders maken het in de praktijk lastig om werkelijk integraal aan de infrastructuuropgaven te werken. Daarbij bestaan er verschillende beelden over wat er verstaan moet worden onder integraliteit en ruimtelijke kwaliteit. Er is een flink aantal partijen direct betrokken bij infrastructuurprojecten (DBI, M&M, OGE, APP), waarbij het niet altijd helder is of, wanneer en hoe andere afdelingen en disciplines (b.v. ruimtelijk ontwerpers) worden betrokken. Ruimtelijke kwaliteit maakt doorgaans geen onderdeel uit van de opdracht bij een infrastructuur-project waardoor de aandacht ervoor niet geborgd is. Daarbij wordt er vaak gesproken in termen van inpassing, verfraaiing en aankleding, waardoor het begrip ruimtelijke kwaliteit al snel als 'extra' en ook kostenverhogend wordt gezien.



4 | Advies

Het belang van de weg voor de provincie Zuid-Holland is bijzonder groot. Dat belang gaat nadrukkelijker verder dan alleen de verkeerskundige functionaliteit van de weg. Wegen in het algemeen en de provinciale wegen in het bijzonder, drukken een belangrijk stempel op de ruimte.

Zorg en aandacht voor ruimtelijke kwaliteit is daarbij cruciaal, maar nog niet vanzelfsprekend.

1 - Beschouw infrastructuur-projecten als gebiedsopgaven: weg en omgeving altijd in samenhang

Weg en omgeving kunnen niet los van elkaar worden gezien. De weg vormt immers zowel een verbinding als een doorsnijding van het landschap. Vanaf de weg is er zicht op het omliggend landschap, maar tegelijkertijd bepaalt de weg zelf mede het landschap (bv. door laanbeplanting). De weg kan een barrière vormen voor lokale structuren (water, natuur, ontsluiting), maar ook een 'zichtlocatie' of een entree vormen. Kortom: rondom de weg gaat het altijd om de samenhang tussen deze twee invalshoeken: weg en omgeving. Zorg er dus voor dat de opgaven rond de weg altijd in samenhang met de omgeving bekeken te worden.

Om ruimtelijke kwaliteit te laten ontstaan is het cruciaal dat de infrastructuuropgave wordt gekoppeld aan kwaliteiten, ambities en kansen ten aanzien van groen, water, natuur, recreatie, landbouw, wonen, werken etc. Het is van groot belang dat al in een vroegtijdig stadium een dergelijke integrale benadering wordt gekozen, zodat ook andere (betere, goedkopere) oplossingen in beeld komen die vanuit het sectorale denken niet in overweging worden genomen. Door ontwikkelingen te koppelen (werk met werk maken) kan een meerwaarde ontstaan die vanuit afzonderlijke projecten niet gerealiseerd wordt. Daarbij is het te verwachten dat een goede integrale benadering leidt tot meer draagvlak: in plaats van achteraf stoeien over compensatie en schadepbeperking is het beter aan de voorkant na te denken over de meest optimale oplossing. Een gebiedsgerichte benadering biedt daarmee kansen voor een beter, sneller en mogelijk goedkoper project. Weg en omgeving als een integrale gebiedsopgave behandelen is daarmee dus niet alleen goed voor de omgeving maar ook voor de weg zelf.

Een integrale benadering vraagt om een proces van gezamenlijk optrekken en het delen van verantwoordelijkheid, zowel ambtelijk als bestuurlijk.

2 - Werk aan integrale kwaliteit: niet de mooiste maar de beste

Het is een misvatting te denken dat het bij ruimtelijke kwaliteit gaat om verfraaiing: om het maken van een 'mooie' weg. Ruimtelijke kwaliteit gaat over meer dan mooi alleen. Het gaat om de samenhang tussen de functionaliteit (gebruikswaarde), duurzaamheid (toekomstwaarde) en schoonheid (belevingswaarde) van zowel weg als omgeving. De gebruikswaarde heeft daarbij bijvoorbeeld betrekking op zaken als de doorstroming en verkeersveiligheid van de weg en vanuit de omgeving bijvoorbeeld op het tegengaan van barrièrewerking en doelmatig kunnen gebruiken van aangrenzende gronden. Toekomstwaarde heeft voor de weg zelf o.a. betrekking op de robuustheid van de oplossing, toepassing van duurzame materialen en beheerbaarheid. Voor de omgeving speelt hierbij bijvoorbeeld de ontwikkelruimte voor diverse functies en het duurzaam in stand kunnen houden van ecologische en waterhuishoudkundige structuren. Belevingswaarde is van toepassing zowel gezien vanaf de weg (panorama's, landmarks, identiteit van de weg) als vanuit de omgeving (versterking landschappelijke structuren, leefbaarheid, geluid). Er is dus sprake van een breed palet aan ruimtelijke kwaliteitsaspecten: het gaat niet (alleen) over mooi, maar over goed. Zet dus in op het realiseren van de beste weg in optimale samenhang met zijn omgeving.

	weg	omgeving
gebruikswaarde	veiligheid, doorstroming, ...	barrièrewerking & ontsluiting, grondgebruik; (agrarisch, wonen, werken, ..) ...
toekomstwaarde	robuustheid, duurzaamheid, beheer, ...	ontwikkelruimte, ecologie, waterhuishouding, ...
belevingswaarde	panorama's, landmarks, identiteit weg, ...	versterking landschap, leefbaarheid, geluid, ...

Ruimtelijke kwaliteit: meer dan mooi - integraliteit van weg en omgeving

3 - Benoem ruimtelijke kwaliteit expliciet als doelstelling.

Ruimtelijke kwaliteit ontstaat niet vanzelf en vraagt specifieke aandacht en zorg. Daarom is het van belang om het behouden en ontwikkelen van ruimtelijke kwaliteit expliciet als doelstelling te formuleren. Dit geldt voor het ruimtelijk beleid van de provincie in het algemeen, maar voor de infrastructuur-projecten in het bijzonder. Hier heeft de provincie immers zelf een belangrijke rol als maker en beheerder van het provinciale wegennet. Geef dus het goede voorbeeld.

Hierbij kan lering worden getrokken uit het programma Ruimte voor de Rivier. Naast de waterveiligheidsdoelstelling (de aanleiding voor het programma) is hier bewust en expliciet ruimtelijke kwaliteit als neven-doelstelling benoemd. Dit heeft geleid tot een praktijk waarbij ook verantwoording moet worden afgelegd over de gerealiseerde ruimtelijke kwaliteit binnen de afzonderlijke projecten. Een onafhankelijk kwaliteitsteam speelt een belangrijke rol in de borging van de resultaten. Het benoemen als doelstelling en het borgen van kwaliteit in het proces zijn hier succesfactoren.

Het benoemen van ruimtelijke kwaliteit als doelstelling voor de (provinciale) infrastructurele opgaven, betekent ook dat dit doorwerking moet krijgen in de projectdefinitie en opdrachtformuleringen zoals die in de verschillende stappen van een project aan de orde zijn.



In het programma Ruimte voor de rivier is ruimtelijke kwaliteit benoemt als doelstelling

4 - Ontwikkel een kwaliteitskader voor infrastructuur.

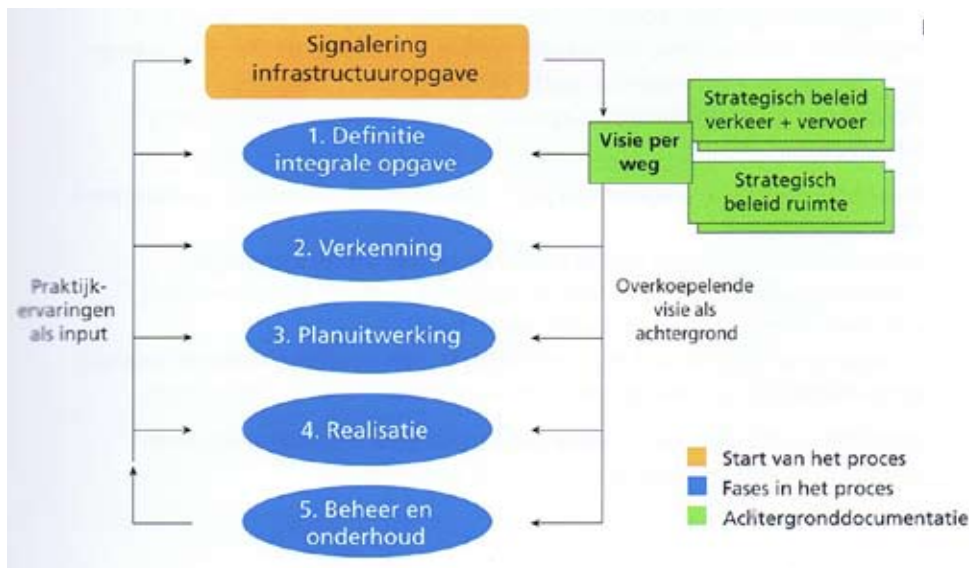
Een goede verankering van ruimtelijke kwaliteit bij infrastructuurprojecten vergt een heldere visie en een andere aanpak dan thans gebruikelijk. De huidige praktijk is sterk sectoraal georganiseerd, terwijl een integrale benadering nodig is. Het is wenselijk een strategisch visiedocument op te stellen waarin de provincie duidelijk maakt hoe zij ruimtelijke kwaliteit in relatie tot de infrastructuuropgaven borgt. Dit vergt verbinding en integratie van de verschillende beleidsterreinen.

De visie benoemt de belangrijkste uitgangspunten en principes en maakt duidelijk welke ruimtelijke kwaliteitsaspecten van belang zijn. De visie kan de opmaat zijn voor eenduidige uitwerkingen per weg (trajecten). Dit laatste is van belang omdat geconcludeerd is dat er soms discrepantie bestaat tussen verschillende visies op dezelfde weg (bv Gebiedsprofiel en Landschapsplan DBI). Een heldere visie, van algemeen naar specifiek (per weg) ondervangt dit. Het Handboek Ontwerpcriteria Wegen is in de huidige praktijk een belangrijk richtsnoer voor de vormgeving van de weg. Hoewel er ruimte is voor maatwerkoplossingen lijkt het in de praktijk vaak toch lastig van de verkeerstechnische standaarden af te wijken omwille van ruimtelijke kwaliteit. Een visie met een heldere formulering van de belangrijkste te hanteren principes met betrekking tot ruimtelijke

kwaliteit bij infrastructuur zal bijdragen aan een meer evenwichtige afweging.

Met het project "Mooi Zuid-Holland Route" heeft de provincie al ervaring opgedaan met het opstellen van een integrale visie op weg en omgeving. De ervaringen uit dit project kunnen goed benut worden, en als inspiratie dienen voor een doorvertaling naar andere wegen. Ook de 'bouwstenen voor een goede weg' zoals verderop aan de orde komen, kunnen hierbij betrokken worden.

Naast de inhoud is ook nadrukkelijk aandacht nodig voor het proces (het 'hoe'). Dit vergt een helder stappenplan waarin voor de verschillende fases van een project inzichtelijk wordt gemaakt hoe een integrale aanpak er uit ziet. Hiervoor kan dankbaar gebruik gemaakt van een recente publicatie van het CROW, waarin een dergelijk stappenplan wordt beschreven (CROW publ 338, 'Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom: van ruimtelijk inpassen naar integraal ontwerp'). Het schema maakt onderscheid naar verschillende stappen: signalering van een opgave, definitie integrale opgave, verkenning, planuitwerking, realisatie, beheer & onderhoud. Per fase wordt beschreven wat de kern van de kwestie en het beoogde resultaat is, hoe je dat doet, wie je daarbij betreft en wat specifieke aandachtspunten vanuit weg en omgeving zijn. Een op de provinciale praktijk toegespitste versie hiervan kan bijzonder nuttig zijn om de slag naar een integrale benadering te maken.



Processchema uit CROW publicatie



5 - Neem het voortouw bij de inpassing rijksinfrastructuur

Meer nog dan de provinciale wegen drukken de snelwegen een belangrijk stempel op het verstedelijkte landschap van Zuid-Holland. Op verschillende plekken in Zuid-Holland wordt gewerkt aan uitbreiding van het rijkswegennet: o.a. de Blankenburgtunnel en de verbinding A13-A16. Het zijn ingrijpende projecten met grote gevolgen voor de omgeving. Des te opvallender dat de rol van de provincie bij dergelijke projecten vrij bescheiden is. Louter vanuit de infrastructuur gedacht is dit wellicht begrijpelijk (want een rijkstaak), maar vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit zeker niet. De impact op stad en land en de gevolgen voor ruimtelijke kwaliteit is bij dergelijke projecten dermate groot dat een voortrekkersrol van de provincie zeer gewenst is. Juist vanuit de tussenpositie tussen rijk en gemeenten zijn dit bij uitstek projecten waar de provincie een belangrijke rol kan spelen in het zorgdragen voor de ontwikkeling van ruimtelijke kwaliteit. Als geen ander mag de provincie in staat worden geacht bij dergelijke projecten de kwaliteit van de weg (rijksbelang) en die van de omgeving (gemeentelijk belang) in samenhang tot ontwikkeling te laten brengen, vanuit het provinciale belang van ruimtelijke kwaliteit.



Blankenburgtunnel en omgeving

6 - Investeer in een leertraject: samen werken aan ruimtelijke kwaliteit

Ruimtelijke kwaliteit vergt integraal werken, de dingen in samenhang beschouwen. In een sterk sectoraal ingerichte organisatie als die van de provincie is dat geen sinecure. Verschillende beleidsterreinen en disciplines onderscheiden zich door specialistische kennis maar ook door stokpaardjes en jargon. Wanneer de verschillende disciplines elkaar niet 'verstaan' leidt dat tot onbegrip, misverstanden en vooroordelen: 'Verkeerskundigen denken alleen maar in richtlijnen en standaardoplossingen', 'Ruimtelijke kwaliteit kost alleen maar geld en vertraagt het proces'.

Het is dus van belang een gezamenlijke taal te ontwikkelen. De gezamenlijke ambitie zit er immers in om een 'goede' weg te maken. Zoals gezegd is dit niet hetzelfde als de 'mooiste' of de 'meest verkeersveilige'. De integrale kwaliteit van de weg en de omgeving wordt bepaald door het samenspel van verschillende kwaliteitsaspecten. Het gaat daarbij om de samenhang tussen de gebruikswaarde (functionaliteit, doorstroming, verkeerveiligheid, tegengaan barrièrewerking, etc.), belevingswaarde (schoonheid weg en omgeving, identiteit, leefbaarheid, geluid etc.) en toekomstwaarde (duurzaamheid, beheerbaarheid, robuustheid, etc.) van zowel weg als omgeving. Samen werken aan de best denkbare weg, vereist dan ook een goede dialoog tussen de verschillende disciplines en de bereidheid om 'over de schutting' te kijken en gezamenlijk aan oplossingen te werken.

Naast een goede borging van ruimtelijke kwaliteit in het werkproces door middel van eerder genoemde visie en stappenplan, is het belangrijk om het integraal werken ook op de werkvloer onder de knie te krijgen. Dit zal een leertraject zijn wat op goede wijze gefaciliteerd dient te worden. Voorgesteld wordt hierbij met pilot-projecten te werken. Werkateliers en masterclasses kunnen worden ingezet ter ondersteuning van dit leertraject. Het te ontwikkelen kwaliteitskader zoals hierboven benoemd kan onderdeel uitmaken van dit traject, waarbij het kan 'meegroeien' met leerpunten en ervaringen uit de pilots.

7 - Benut de kracht van ontwerp gedurende het hele proces

Er zijn geen standaardrecepten voor ruimtelijke kwaliteit. Een goede integrale aanpak en de inzet van de juiste deskundigheid zijn echter belangrijke voorwaarden. In een dergelijke integraal ruimtelijk vraagstuk speelt de ruimtelijk ontwerper (stedenbouwkundige, landschapsarchitect) een sleutelrol in de verbinding tussen de verschillende disciplines en beleidsterreinen. Door ontwerpend onderzoek te verrichten worden kansen en knelpunten in beeld gebracht, door middel van ontwerp worden eisen en wensen vertaald naar ruimtelijke structuren en elementen en wordt het onderlinge verband inzichtelijk gemaakt. Ontwerp speelt daarmee in alle fasen van het project een rol; van regionaal tot lokaal, van concept tot materialisering. Het is zaak om de ontwerpende expertise zoals die bij de provincie in huis aanwezig is te verstevigen en in een vroegtijdig stadium in te zetten bij de opgaven aan de weg.



8 - Organiseer kwaliteitsborging

Bij projecten met een bovengemiddelde omvang of ruimtelijke impact is het raadzaam een vorm van onafhankelijke kwaliteitstoetsing te organiseren. De wereld van infrastructuur wordt gedomineerd door de techniek, de wereld van getallen en normen en een toenemende complexiteit. Om de balans tussen weg en omgeving, tussen de gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde te bewaken wordt in toenemende mate - en met succes - gebruik gemaakt van kwaliteitsteams of supervisors. Een dergelijke vorm van kwaliteitsborging kan een belangrijke rol spelen in de toetsing van de expliciet te benoemen doelstelling van ruimtelijke kwaliteit. Een kwaliteitsteam is bij voorkeur multidisciplinair, onafhankelijk en adviseert de opdrachtgever op grond van een vooraf opgesteld kwaliteitskader (b.v. beeldkwaliteitsplan, landschapsvisie etc.).

Speciale aandacht vergt de kwaliteitsborging bij complexe aanbestedingen. De huidige tendens is om de markt meer vrijheid te geven bij de vormgeving en realisatie van grotere infrastructuur-projecten. Daar waar er vroeger een 'kant-en-klare' oplossing op de markt werd gezet, worden partijen steeds vaker uitgedaagd zelf met (creatieve, goedkopere, betere) oplossingen te komen. Meer oplossingsvrijheid aan de markt geven betekent dat je als opdrachtgever goed na moet denken hoe je de gewenste integrale kwaliteit gaat waarborgen. Het meegeven van heldere kaders aan de voorkant, een aanbestedingsproces dat inzet op een goed ontwerpproces en vakbekwaamheid van de betrokken ontwerpers en een vorm van onafhankelijke kwaliteitsborging zijn hierbij belangrijke randvoorwaarden.

Maak bij projecten dus expliciet op welke wijze kwaliteitsborging wordt georganiseerd. Ontwikkel als provincie visie en beleid op de inzet van een onafhankelijk kwaliteitsoordeel en op de borging van ruimtelijke kwaliteit bij aanbestedingsprocedures.

9 - Bouwstenen voor de goede weg

Ontwerpen aan de weg is maatwerk. Per project zal in een goed integraal ontwerpproces gezien moeten worden hoe de verschillende opgaven op een doeltreffende manier met elkaar in verband gebracht kunnen worden. Het gaat te ver om in dit advies een compleet overzicht van te hanteren principes aan te dragen. Wel wil ik hier specifiek aandacht vragen voor een aantal zaken die in mijn ogen in Zuid-Holland extra zorg verdienen.

- Versterk de lange lijnen door het landschap

In de meer uitgesproken landelijke gebieden van de provincie heeft de provinciale weg een belangrijke betekenis als structuurbepalende lijn door het landschap. Hier kan de weg een bijdrage leveren aan versterking van de bestaande landschappelijke karakteristieken. Continuïteit en herkenbaarheid van de weg in samenhang met het landschap is van groot belang. Versterking van deze lange lijnen vraagt om een heldere visie op het niveau van de grote landschappelijke eenheden die deze wegen doorkruisen. De ervaring die de provincie heeft opgedaan in routeontwerp bij het project 'Mooi Zuid-Holland route' kan hierbij goed worden benut.



De N214 door de Alblasserwaard; een herkenbare lange landschappelijke lijn

- *Ontwikkel nieuwe kwaliteiten in de stedelijke omgeving*

Een belangrijk deel van de provinciale wegen bevindt zich in de zogenaamde 'hybride' gebieden, waarbij er sprake is van een mix aan stedelijke en landelijke karakteristieken. Het betreft vaak kortere trajecten in een sterk verstedelijkte context. In dergelijke meer diffuse gebieden biedt aansluiting zoeken bij bestaande (historische) landschappelijke karakteristieken vaak geen soelaas. In zulke gevallen kan de weg zelf juist een nieuwe kwaliteit worden en een belangrijke structurerende rol krijgen. Benut het wegontwerp in deze gebieden dan ook voor het bewust en gericht ontwikkelen van nieuwe kwaliteiten. De weg als nieuw landschap.



Voorbeeld nieuwe kwaliteit: akoestisch landschap Leidschenveen (BGSV)

- *Maak vanzelfsprekende wegen*

De vormgeving en inpassing van wegen is in een verstedelijkte provincie als Zuid-Holland geen makkelijke opgave. De ruimte is beperkt. Toch is het zaak om bij nieuwe wegen en bij aanpassingen aan bestaande wegen er voor te zorgen dat de weg zelf begrijpelijk en vanzelfsprekend blijft. Zet dus in op een weg die een logische, begrijpelijke route tussen A en B volgt en zich niet van de wijs laat brengen door allerlei lokale eigenaardigheden. In overeenstemming met zijn functie dient een provinciale weg slechts op stedelijk en landschappelijke structuren van regionale betekenis te reageren. Streef naar een zo rustig, continu en herkenbaar mogelijk wegbeeld. Dit draagt niet alleen bij aan de belevingswaarde van de weg zelf, maar zal ook de verkeersveiligheid ten goede komen.



Witte lint: markante beplantingsvorm provinciale weg bij Zutphen (Rietveld & de Lyon).

- Zorg voor zicht op Zuid-Holland

Het provinciale wegennet vormt een belangrijke structuur, waarlangs dagelijks vele mensen zich door de provincie begeven. Het zicht vanaf de weg is daarmee bepalend voor het beeld van Zuid-Holland dat men op zijn netvlies krijgt. Het speelt ook een belangrijke rol in de oriëntatiemogelijkheden. Dat zicht wordt echter in toenemende mate aan het oog onttrokken door wallen, schermen of tunnels. Een autorit wordt daarmee steeds meer een metro-ervaring, waarbij men alleen bij de halte (afslag) 'bovenkomt' en ziet waar men zich bevindt. Als een van de belangrijkste openbare ruimtes van de provincie dient er meer aandacht uit te gaan naar het panorama vanaf de weg als belangrijk kwaliteitsaspect.

- Zorgvuldige en passende vormgeving kunstwerken

Naast de aandacht voor de vormgeving van de weg zelf zoals hierboven benoemd zijn de verschillende 'contactpunten' tussen weg en omgeving van groot belang. Denk hierbij aan de vormgeving van kunstwerken (in de zin van viaducten, bruggen etc.), rotondes en stad- en dorpsentrees.

Voor deze bijzondere plekken geldt dat specifieke aandacht voor de inrichting en vormgeving ervan van belang is, vooral ook in onderlinge samenhang. Een herkenbare vormgeving van deze elementen draagt bij aan de identiteit van de weg.

Aandacht voor een goede vormgeving moet overigens niet worden verward met opvallende architectuur of onnodige opsmuk. Niet iedere brug hoeft een landmark te zijn en van het 'opleuken' van eenvoudige constructies of elementen wordt het vaak niet beter. Zet in op een zorgvuldig gekozen vorm, materialisering en detaillering die past bij het karakter van de plek: terughoudendheid in kleur- en materiaal is daarbij in algemene zin te verkiezen.



Zicht op het landschap



Ecopassage onder provinciale weg in Elst, Utrecht

Samenvattend

'De weg bepaalt ons landschap'; zeker in een provincie als Zuid-Holland speelt infrastructuur een belangrijke rol in de beleving van de ruimte. De weg is daarbij zowel een ruimtelijke structuur die zich in het stedelijke en landelijk gebied nestelt, als een route waarlangs stad en landschap zijn te ervaren. De weg is in feite daarmee de belangrijkste openbare ruimte van de provincie. Een goede vormgeving van weg en omgeving, in samenhang met elkaar, is daarmee van cruciaal belang voor de kwaliteit van de ruimte in Zuid-Holland. Als beheerder van het provinciale wegennet heeft de provincie hierin dan ook een bijzondere verantwoordelijkheid.

De provincie vindt ruimtelijke kwaliteit belangrijk en laat dit ook steeds nadrukkelijker doorklinken in het ruimtelijk beleid. Rondom de infrastructuuropgaven ligt een kans om hierbij ook zelf het goede voorbeeld te geven. Het blijkt dat er ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit bij provinciale infrastructuurprojecten nog belangrijke verbeteringen mogelijk en wenselijk zijn. Meer dan in de huidige praktijk vraagt het om een echt integrale benadering van de opgaven rond weg en omgeving.

In dit advies worden aanbevelingen gedaan om dit 'werken aan de weg' beter en integraler te organiseren en het benoemt een aantal bouwstenen voor de 'goede' weg. Ik hoop hiermee een passend 'reisadvies' te geven voor een traject richting betere verankering van ruimtelijke kwaliteit binnen provinciale infrastructuur-projecten : op weg naar kwaliteit !

Abe Veenstra
Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit in Zuid-Holland

Kernpunten advies

- 1 **Beschouw infrastructuur-projecten als gebiedsopgaven: weg en omgeving altijd in samenhang**
- 2 **Werk aan integrale kwaliteit: niet de mooiste maar de beste**
- 3 **Benoem ruimtelijke kwaliteit expliciet als doelstelling.**
- 4 **Ontwikkel een kwaliteitskader voor infrastructuur.**
- 5 **Neem het voortouw bij inpassing rijksinfrastructuur**
- 6 **Investeer in een leertraject: samen werken aan ruimtelijke kwaliteit**
- 7 **Benut de kracht van ontwerp gedurende het hele proces**
- 8 **Organiseer kwaliteitsborging**

Bouwstenen voor de goede weg

- *Versterk de lange lijnen door het landschap*
- *Ontwikkel nieuwe kwaliteiten in de stedelijke omgeving*
- *Maak vanzelfsprekende wegen*
- *Zorg voor zicht op Zuid-Holland*
- *Zorgvuldige en passende vormgeving kunstwerken*

Literatuur / leestips:

Werkboek de weg als ontwerpogave.
Bosch Slabbers, februari 2014

Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom.
Van ruimtelijk inpassen naar integraal ontwerp.
CROW publicatie 338, januari 2014

Stromen en Verblijven.
Naar een integrale ontwerpvisie op verkeer en openbare ruimte
Jeroen Mensink (red.), CROW, 2013

Mooi Zuid-Holland Route.
De route in woord en beeld met overzicht van ontwikkelingen en kansen.
Provincie Zuid-Holland, Wing, december 2010



provinciaal adviseur

ruimtelijke kwaliteit

in zuid-holland



Abe Veenstra

*Zuid-Hollandplein 1, Postbus 90602, 2509 LP Den Haag
t: (070) 441 68 06
e: a.veenstra@pzh.nl
website: www.pazh.nl*