



geluidswal A2 +++ Bakema, Jaap (1914-1981) +++ Bakker Schut, Frits (1903-1966) +++ Basisbesluit +++

**MOBILITEIT**

# **MET DE RUGGEN NAAR ELKAAR TOE**

**Knooppunt Oudenrijn als icoon van de relatie tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit – dit voorstel uit de hoek van Verkeer en Waterstaat is intrigerend. Het staat symbool voor de ontwikkeling van het hoofdwegennet en de betekenis daarvan voor de ruimtelijke ordening. Het is ook symbolisch voor de inhoud van die relatie. Ze staan met de ruggen naar elkaar toe, op z'n best verdragen ze elkaar maar meestal vinden ze elkaar hinderlijk, is de ervaring van beide kanten. Zo bezien is de keuze voor een icoon ver weg in het weiland treffend.**

Oudenrijn is het eerste knooppunt van hoofdwegen in Nederland. Het werd in 1939 geopend als tweestrooks-rotonde. Het is ook de plek waar de eerste officiële file van Nederland stond, op eerste pinksterdag (29 mei) 1955 toen alle dagjesmensen er tegelijk op uit trokken. Het plaatsen van verkeerslichten bleek een goede noodoplossing om de doorstroming van het verkeer te regelen. Maar door de toenemende drukte was het nodig om er een volwaardig klaverbladknooppunt van te maken. Nadat dit knooppunt in november 1968 gereed was, bleef de automobilist enige tijd gevrijwaard van files. Toch bleek verdere aanpassing op den duur nodig: in 1996 werd de huidige klaverturbine met fly-overs geopend.

### Interactie

De discussie die de CanonRO.nl belegde over de relatie tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening maakt duidelijk dat op nationaal schaalniveau mobiliteitssystemen nogal autonoom zijn. Dat geldt het sterkst voor de “natte waterstaat”, waarbij de bemoeienis van ruimtelijke ordenaars uiterst beperkt is. De Nieuwe Waterweg kan icoon zijn van de veelomvattende maar onvoorziene gevolgen van dit soort sectoraal beleid, waarbij niet de ordening stuurt maar de voldongen feiten sturen. Ook bij de luchtvaart lijkt het sturend vermogen van ruimtelijke ordening erg beperkt. Schiphol, dat ook als icoon is voorgedragen, is dan ook vooral een “icoon van het ongemak” van de relatie tussen mobiliteit en ordening. De steeds maar niet aangelegde A4 in Midden-Delfland is een ander voorbeeld van dat ongemak. Maar op het



***‘Schiphol is vooral een icoon van ongemak’***

lagere schaalniveau van stedenbouw is een ontwikkeling zichtbaar van toenadering en interactie. Het plan van Van Traa voor de wederopbouw van Rotterdam na de Tweede Wereldoorlog is een poging om automobieliteits en stedelijkheid van elkaar te laten profiteren. Je kunt een ontwikkeling van die interactie zien van Maastunneltracé, via de deels overbouwde Utrechtse Baan in Den Haag naar de in een dijk met bebouwing “ingepakte” N14 van Sijtwende in Voorburg. Ook Houten als “fietsstad” is een overtuigend voorbeeld van geïntegreerde mobiliteit.

Interessant in dat opzicht is de rol die de fietsafstand tussen wonen en werken speelde bij het ontwerp van het Algemeen Uitbreidings Plan (AUP) van Amsterdam (1935) en het op de theorie van Christaller gebaseerde ontwerp voor de Noordoostpolder (met kernen op fietsafstand). Bij de latere inrichting van oostelijk Flevoland kwamen de kernen op autoafstand van elkaar te liggen; de stedenbouw van Lelystad (scheiding van verkeerssoorten) en Almere (busbanen) borduurde daarop voort. In deze reeks van plannen zien we dat betrekkelijk weinig terechtkomt van de “weloverwogen samenhang” waarop ruimtelijke ordening mikt. Althans, de werkelijkheid blijkt al gauw een andere dan verondersteld. De wederwaardigheden van het Rondje Randstad illustreren waar veelal de schoen wringt: bij de gewenste interactie tussen infrastructuur en verstedelijking. De



***‘Houten als fietsstad is een overtuigend voorbeeld van geïntegreerde mobiliteit’***

baten komen zelden terecht bij de partij die de kosten maakt. Private partijen willen graag een Rondje aanleggen, mits er voortaan alleen nog maar rond “hun” knooppunten wordt gebouwd.

### Poging tot sturen

Inrichting en ontwerp voor het bovenlokale schaalniveau komt dus maar moeilijk van de grond. Gek genoeg wordt er al wel jarenlang gepoogd te sturen op die samenhang. In de jaren tachtig van de vorige eeuw werden, als opmaat voor de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening, al invloedrijke studies verricht door de toenmalige Rijksplanologische Dienst (RPD). Bijvoorbeeld naar het “Structurerend Effect van Infrastructuur” (Stefin). In de studie “Ruvein” (Ruimtelijke Verkenning Infrastructuur, 1986) werd het belang van onderscheid in hiërarchie van de wegenstructuur al aangegeven. Een idee dat eerst op verzet stuitte maar later ingang vond bij Verkeer en Waterstaat. Met de studie “Ruimpad” werd vervolgens in de jaren negentig de aandacht gericht op het Europese schaalniveau. Daarmee onderscheidde de RPD – die zowel planbureau als beleidsdienst was – zich als ideeënleverancier. Andersom was de interactie mogelijk sterker, en in ieder geval zichtbaarder. Vanuit de hoek van mobiliteit (Verkeer en Waterstaat) werden feiten gesteld waaromheen VROM/RPD ordening moest aanbrengen. Mobiliteit moest geaccommodeerd worden, al was het soms tegen heug en meug.

Maar toch – wie met ordening omgaat raakt ermee besmet, zo lijkt het. Want overduidelijk heeft het tra-

ditionele sectorministerie van Verkeer en Waterstaat een ontwikkeling doorgemaakt naar een meer integrale benadering van het werkveld. Van Oudenrijn als kunstwerk naar promotie momenteel van het geïntegreerde routeontwerp. Met VROM wordt nu gewerkt aan uitbreiding van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) naar het MIRT, Meerjarenprogramma Infrastructuur *Ruimte* en Transport, waarin gebiedsontwikkeling een belangrijke plaats inneemt. Of dat een succes wordt, moet overigens nog blijken, maar in het licht van de geschiedenis is het een logische ontwikkeling.

### Wisselwerking

Kiezen voor iconen heeft het gevaar in zich dat je kiest voor incidenten. Intrigerender kan zijn te letten op lange lijnen van beïnvloeding over en weer, zoals hierboven geschetst. De wisselwerking met de Rijksdienst IJsselmeerpolders (onderdeel van Rijkswaterstaat) is een ander voorbeeld daarvan. Niet alleen was het ontwerp van de polders instructief voor de ontwikkeling van het ordenings- en ontwerpvlak, er waren ook heel duidelijke personele relaties. Diverse figuren die binnen die Rijksdienst zijn opgeklimmen namen later ook belangrijke posities in de ruimtelijke ordening in, zoals Eo Wijers maar ook de grote pleitbezorger voor de Deltametropool Dirk Frieling. Zij brachten de vaardigheid mee hoe je met inrichting en ontwerp op regionaal schaalniveau kunt omgaan. Zij zijn het bewijs dat er méér is dan alleen maar hinder tussen Verkeer en Waterstaat en VROM. Daarvoor moet je dan wel wat dieper graven. Het is zo'n open gesprek met de vakwereld dat de CanonRO.nl zijn waarde geeft. Zonder de input van de vakwereld komt die Canon niet tot stand.

*'Wie met  
ordening  
omgaat,  
raakt ermee  
besmet'*