

# De stad omarmt de ringweg

In zijn laatste jaar als Rijksadviseur voor de steden richt Rients Dijkstra al zijn aandacht op de ringwegen. Die zijn volgens hem niet per se een probleem, integendeel, ze kunnen een bijdrage leveren aan de leefbaarheid van een regio.

TEKST **Onno Havermans en Isabel Banek**

**W**at was Barcelona geweest zonder Olympische Spelen? Een grauwe industriestad, door de eigen ringweg afgesneden van strand en zee en van de groene heuvels in het noorden. Toen de Spelen van 1992 waren binnengehaald, besloot de metropool naar zichzelf te kijken: wat kan beter? Knooppunt voor knooppunt bestudeerden de Catalanen ook de verkeersader die hun stad in tweeën deelde. Ze bouwden brede viaducten over de 25 kilometer lange Ronda de Dalt aan de noordoostzijde en aan de kant van het strand werd de ring overdekt met boulevards, parken en pleinen.

De ingrepen leverden Barcelona tal van nieuwe verbindingen en bouwlocaties op, het leef- en vestigingsklimaat werd aanzienlijk vergroot. Precies dat wil Rients Dijkstra ook voor Nederland. In zijn laatste jaar als Rijksadviseur voor stad en infrastructuur krijgt het bijsterven van ringwegen in de bebouwde kom zijn onverdeelde aandacht. "Het was een van de eerste vraagstukken waarmee ik kwam na mijn aanstelling: waar zitten snelweg en stad elkaar in de weg en hoe kan het beter?", vertelt hij. "Er was eerst weinig belangstelling voor. Nu heeft het ministerie van infrastructuur en milieu me een vrijbrief gegeven hier energie in te stoppen."

Wijken die in de grote Nederlandse steden aan de ringweg liggen, zijn vaak de minder goede buurten. "Loop maar eens langs de achterkanten van de geluidsschermen", spoort Dijkstra aan. "Kijk hoe het eruit ziet, proef de kwaliteit van de omgeving." Treurige strookjes gras, graffiti, matig onderhoud en lage prijzen: waar de wegzijde volgens de Rijksadviseur vaak met veel zorg wordt ontworpen, is dat aan de stadskant meestal anders. "Er zit een behoorlijke spanning tussen de weg en de wijk."

Op veel plekken is het de moeite waard om daar meer aandacht aan te besteden, denkt Dijkstra. Hij ziet tal van mogelijkheden. En niet alle ingrepen hoeven zo groots en meeslepend te zijn als in Barcelona. Naast het bouwen van viaducten, tunnels of een verlaagd wegdek, kan ook het opfleuren van geluidsschermen en meer zorg voor woonwijken naast de snelweg helpen. Dijkstra wil gemeenten en andere

overheden ervan overtuigen om van locatie tot locatie te bekijken welke investering waar het beste tot zijn recht komt.

De snelweg en de stad, zitten die elkaar niet per definitie dwars? Jawel, geeft hij toe. "Aan de ene kant is een ringweg buitengewoon hard nodig, aan de andere kant brengt hij tot in de verre omtrek overlast met zich mee." Dat neemt volgens de Rijksadviseur niet weg dat het beter kan. "Er is altijd een beste variant, een meest leefbare versie."

Bij de bouw van de Utrechtse vinewijk Leidsche Rijn bleek een overkapping de beste manier om de stad met de A2 te vervlechten. Door een dak te construeren boven het stukje snelweg tussen de binnenstad en de nieuwbouwwijk aan de andere kant van de ring, kon aanvankelijk verloren ruimte worden gebruikt voor huizen en recreatief groen. Op de plek waar eerder auto's met honderd kilometer per uur langsoefden, wordt nu een woonwijk gebouwd. Daardoor is verderop in Leidsche Rijn ruimte gecreëerd voor het Máximapark, het grootste stadspark van Utrecht.

## Een heel park

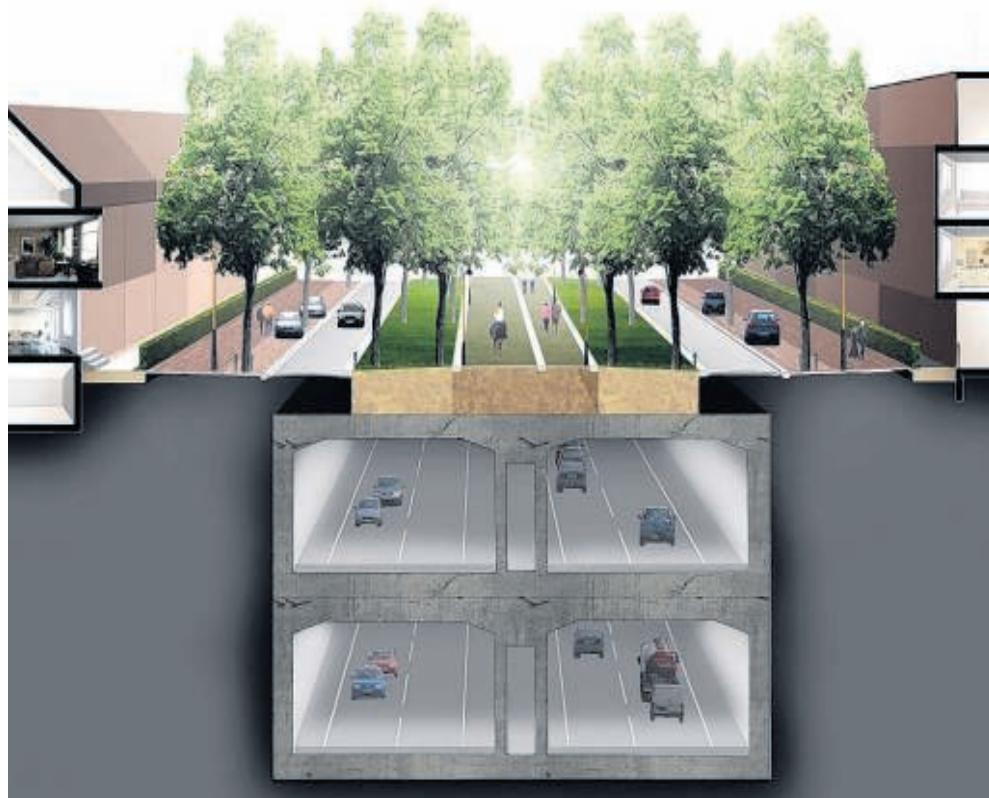
Dijkstra's bureau Maxwan heeft het stedenbouwkundige ontwerp van het project Leidsche Rijn gemaakt. "In plaats van een geluidsscherm met een smalle strook groen waarover je met je hond op en neer kunt lopen, ligt nu verderop in de wijk een groot park in het hart van de buurt." Hij vertelt over zijn presentatie voor een groep projectmanagers van Rijkswaterstaat, toen hij net als Rijksadviseur begonnen was. "Er zaten mensen tussen die hadden meegewerkt aan dit project, maar niemand die wist dat het zo'n verschil maakte. Na afloop kwamen ze naar me toe, vol trots dat ze ook een bijdrage hadden geleverd aan de kwaliteit van die omgeving."

De snelweg is ook in andere steden beter in te passen, daar is volgens Dijkstra geen twijfel over mogelijk. "De vraag is of je er je prioriteit van wilt maken, er in je beleid op wilt aansturen. Daar komt nu aandacht voor." De focus van veel bouwers en bestuurders ligt op bereikbaarheid. "Lange files aan de rand van de stad, daar wordt het ministerie op aangekeken en daar heeft het dus de aandacht op gevestigd."

Andere aspecten van het bouwen van wegen worden uit het oog verloren. Dat heeft volgens



Boston sloopte in 2008 een bestaande snelweg en bouwde de 'Greenway', een lint van zes parken van



De nieuwe snelweg door Maastricht, in een tunnel met groen erop, gaat dit jaar open. BEELD AVENUE2

## ‘De focus ligt nu alleen maar op bereikbaarheid, op snel van A naar B’



in totaal 2,5 kilometer. De parken worden drukbezocht.



Plannen voor het overkappen van de ringweg rond Hamburg.

### Wie is Rients Dijkstra?

Architect en stedenbouwkundige Rients Dijkstra (Zwolle, 1961) studeerde architectuur aan de TU Delft. Na vier jaar te hebben gewerkt voor OMA, het ontwerpbureau van Rem Koolhaas, begon hij in 1994 zijn eigen bedrijf Maxwan in Rotterdam. Het planologie- en architectuurbureau ontwierp in Nederland onder meer het stedenbouwkundig plan voor de Utrechtse vinexwijk Leidsche Rijn en voert in Londen een masterplan uit voor een grote stadsuitbreiding. Ook in Rusland zijn de ontwerpen van

Maxwan te zien, aan de grote ringweg rond Moskou ontwierp het bureau een nieuwe stad voor 320.000 inwoners: Kommunarka. Dijkstra trad in augustus 2012 aan als Rijksadviseur infrastructuur en stad, voor een periode van vier jaar. In het College van Rijksadviseurs (CRa) werkt hij samen met Eric Luiten (Rijksadviseur landschap en water) en Floris Alkemade (Rijksbouwmeester). Het CRa geeft gevraagd en ongevraagd advies aan het kabinet over ruimtelijke kwaliteit.

### ‘Kijk naar Londen, Hamburg of Madrid. Daar wordt hard nagedacht hoe de stad overeind blijft in de internationale concurrentie’

de Rijksadviseur te maken met het gebrek aan samenwerking tussen de verschillende vakdisciplines binnen infrastructuur en ruimtelijke ordening. “In de afgelopen decennia is ieder een radertje in het grotere geheel geworden, omdat specialismen steeds dieper gaan. Je moet steeds meer weten en de verantwoordelijkheden daarvoor wegen zwaarder”, zegt hij. “Risicobeheersing staat voorop.”

Van dat individualisme moeten we af, vindt Dijkstra. Er moet behalve aandacht voor verantwoordelijkheid, geld en risico's, meer ruimte komen voor kwaliteit en het afwegen van verschillende opties.

“Niet alleen het proces, maar ook de inhoud moet in de schijnwerpers staan: hebben de mensen iets aan een boom op die plek? In plaats van: wat zijn de risico's en wie dekt zich hoe in?” Hij pleit voor het terugbrengen van de samenwerking tussen de verschillende specialisten. “Dat vergt veel aandacht en constante bewustwording, maar we moeten een manier vinden om ons daar weer op te trainen.”

### Winst te behalen

Lastig bij het omhoogschuiven van het onderwerp ‘ring en stad’ op de agenda, is dat de effecten van aanpassingen vaak pas op de lange termijn zichtbaar zijn. Geldverkwisting is het allerminst, betoogt de Rijksadviseur, integendeel. Er is op de lange termijn alleen maar winst te maken wanneer Nederland nu aandacht besteedt aan het optimale samengaan van snelweg en stad.

Ten eerste natuurlijk op het gebied van gezondheid. Overkappingen van het wegdek brengen de concentratie fijnstof plaatselijk omlaag. “In Utrecht rennen, lopen en spelen mensen op de overkapte snelweg zonder uitlaatgasen in te ademen.” Misschien lost het uitstootprobleem zich vanzelf op, met de toename van het aantal hybride en elektrische auto's, schonere fossiele motoren en de autodelen. “Maar het gaat ook om geluidshinder. Bovendien kun je wachten totdat alle technologische ontwikkelingen zijn uitgewoed, maar dat betekent dat

je wacht op het oneindige. Dan ben je een timide overheid.”

Daarbij ziet Dijkstra ook een economisch motief. “Het verbeteren van de relatie tussen de stad en de ring gaat niet alleen om duurzaamheid en gezondheid. Stel je eens voor dat je een deel van het woningtekort in steden als Amsterdam, Utrecht en Rotterdam kunt oplossen door de ringwegen eens goed tegen het licht houden”, zegt Dijkstra. “Met de relatief weinige open, groene ruimte die we nog hebben in de Randstad, is dat zo'n waardevolle ingreep.”

Dat is voordeel op voordeel stapelen, volgens de Rijksadviseur. De stad wordt beter gebruikt, waardoor zij levendiger en leefbaarder wordt. Dat levert weer een bijdrage aan de economie. Door aandacht te schenken aan de zone tussen stad en snelweg, versterkt Nederland zijn concurrentiepositie, denkt hij.

### Londen, Hamburg en Madrid

“Misschien is dat nog wel de belangrijkste reden om dit te doen. Kijk wat er in Londen, Hamburg of Madrid gebeurt: daar zijn al die burgemeesters hard bezig om na te denken over wat ze aan de stad kunnen doen zodat die overeind blijft in de globale markt.”

In de concurrentiestrijd om talentvolle werknemers en bedrijven zijn een goed vestigingsklimaat, voldoende goede woningen voor alle typen huishoudens en een prima leefomgeving de sleutels, is zijn overtuiging. “Als je daarop slecht scoort, druppelt een deel van je economische kracht weg naar steden die dat wel doen.” Het kan zijn dat het transformeren van de ringweg op bepaalde plekken te duur blijkt, dat specialisten niet met genoeg zekerheid kunnen zeggen dat de kosten opwegen tegen de baten. Of dat andere projecten het geld harder nodig hebben. Maar het is het onderzoeken waard, vindt Dijkstra.

Afrit na afrit, knooppunt na knooppunt, stapje voor stapje. De Rijksadviseur roept overheden op om de ringwegen te scannen. “Om te kijken welke verbeteringen waar aan te brengen zijn, waar ingrepen het hardst nodig zijn en waar aanpassingen het meeste opleveren.” Dat hoeft niet overal en ook niet allemaal in één keer. “Maar wanneer we er aandacht voor hebben, niet pappen en nathouden maar er eens diep in duiken, dan zullen we zien dat er heel veel kansen liggen.”

De eerste steden hebben zich bij de Rijksadviseur gemeld. Dijkstra is in gesprek met Amsterdam en ook Rotterdam is nieuwsgierig naar kansen voor een renovatie van haar ringweg.

Hoe dat er concreet uit gaat zien? Dat blijft nog ongewis. “Tot 2028 liggen de plannen van het ministerie vast”, stelt hij. “Maar als je in 2029 iets nieuws wilt bouwen, moet je in 2019 met de plannen beginnen. We hebben dus nog drie jaar om in alle rust en eendracht te oefenen, zonder de druk van vragen over tijd, geld en verantwoordelijkheid.”