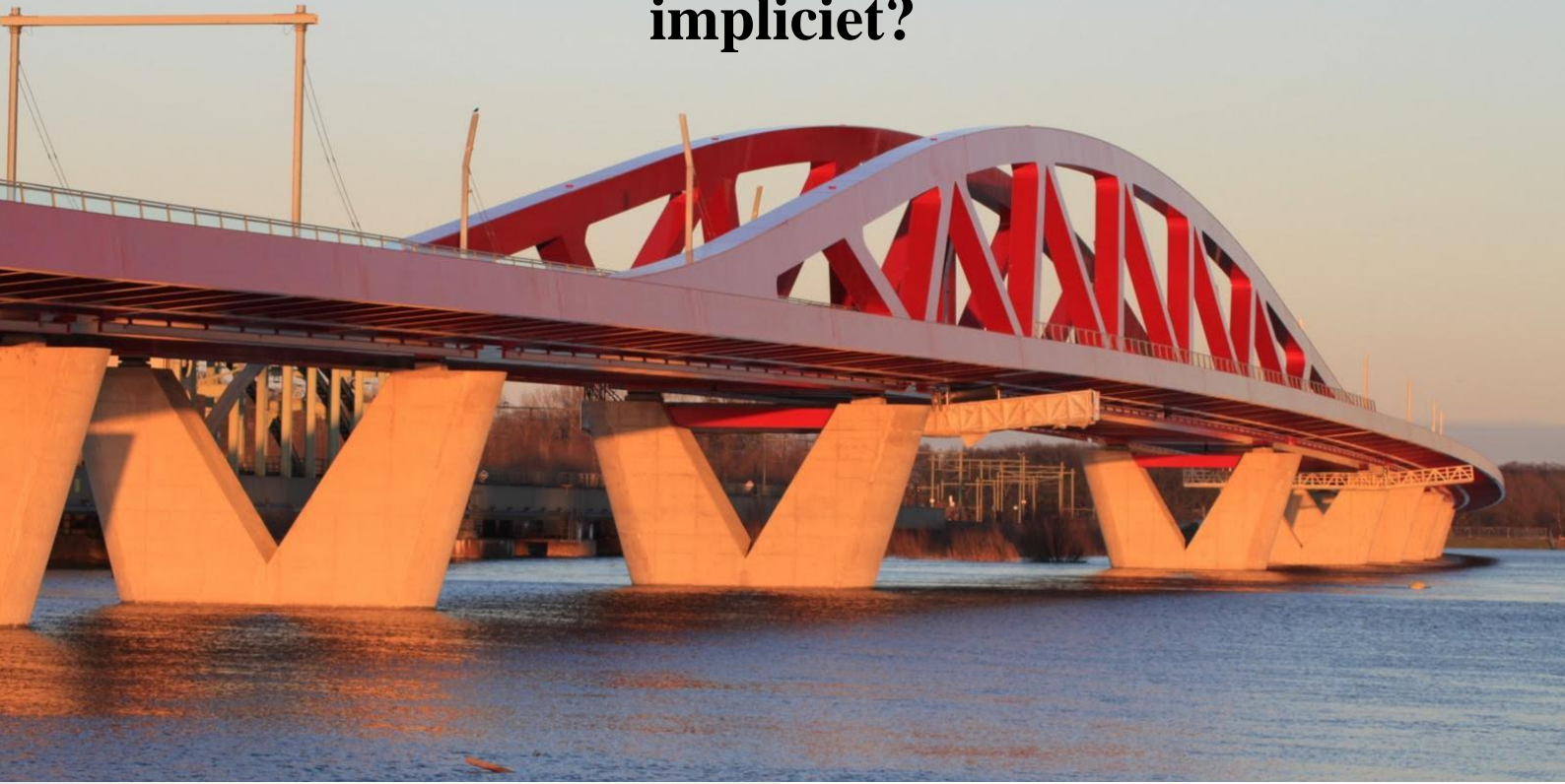


# Duurzaamheid bij gebiedsgerichte infrastructuurprojecten: expliciet of impliciet?



---

**Een duurzaam referentiekader voor vergelijking tussen  
infrastructuurprojecten op het gebied van gebiedsgerichte benadering en  
duurzaamheid**



L.B.A Lankhorst

Voorkant: De brug van de Hanzelijn over de IJssel bij Zwolle. Links onder: Voorontwerp N340. Rechts onder:  
Een impressie van de bypass ontwikkelingen.

---

L.B.A. Lankhorst

Master Thesis  
January 2012

Leon Lankhorst  
s1934430  
llankhorst@hotmail.com  
l.b.a.lankhorst@student.rug.nl

Supervisors:  
Dr. Ir. T. Tillema  
Dr. F. Niekerk  
N. Heeres Msc

Master Thesis  
Environmental & Infrastructure Planning  
Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen  
Rijksuniversiteit Groningen



**university of  
 groningen**

## Voorwoord

---

Met dit onderzoek is een periode van twee en een half jaar studie aan de Rijksuniversiteit Groningen afgerond. Ik hoop met dit onderzoek een goed beeld te hebben gegeven over duurzame ontwikkeling en gebiedsgerichte benadering op het ruimtelijke niveau. Tijdens het onderzoek is veel aandacht besteed aan de doelstelling en de daarbij horende hoofd- en deelvragen. Het onderzoek stond vooraf niet honderd procent vast. Hierdoor heeft het onderzoek zich tijdens het proces ontwikkeld tot wat het nu is. Het onderzoek heeft langer dan een half jaar geduurd en ben ik blij dat het er op zit. Echter heb ik met genoegen gewerkt aan deze scriptie en het onderwerp motiveerde mij dan ook.

Voor het kunnen afronden van dit megaproject wil ik enkele mensen enorm bedanken voor hun inzet. De eerste dank gaat uit naar Dr. Taede Tillema, Dr. Femke Niekerk en Niels Heeres Msc. Het onderzoek was niet gelukt zonder jullie begeleiding, hulp en inzichten. Expliciet wil ik Niels nog noemen voor de verhelderende feedback gesprekken en het altijd beschikbaar willen zijn voor eventuele vragen tijdens het onderzoek. Ik hoop dat deze scriptie een aanvulling mag zijn voor je proefschrift.

Daarnaast wil ik de mensen van de casestudies bedanken voor het mogen afnemen van de interviews. Dank voor de input en de tijd die jullie vrij hebben gemaakt voor de gesprekken. Verder wil ik Wendy bedanken voor de taalkundige verbeteringen. Hierdoor kwam de scriptie er professioneler uit te zien en leest het ook makkelijker. Dank daarvoor. Daarnaast wil ik Nicole bedanken voor het opbrengen van begrip dat ik op bepaalde momenten aan mijn scriptie moest werken en voor het altijd willen aanhoren van mijn verhaal over de scriptie.

Als allerlaatste wil ik mijn ouders heel erg bedanken voor het feit dat ik mijn studies kon doen in Velp en uiteindelijk Groningen. Zonder jullie begrip en steun was dat niet gelukt. Deze scriptie is dan ook aan jullie.

Leon Lankhorst

Januari, 2012  
Wijhe/Groningen

## Samenvatting

---

### *Aanleiding*

Met dit onderzoek wordt geprobeerd de helderheid te vinden in de rol van duurzaamheid bij gebiedsgerichte infrastructuurprojecten. Voordat de gebiedsgerichte benadering geïntroduceerd werd binnen de planning van infrastructuur dient eerst teruggedaan te worden naar de geschiedenis van de planning rondom infrastructuur.

Binnen de planning van infrastructuur die spoor, weg of water gericht was, kende aan het eind van de vorige eeuw identieke problemen. De watersector kampte met de overstromingen van 1993 en 1995. De spoorsector had met de HSL-Zuid en de Betuweroute twee railtrajecten die budgettair ver overschreden waren en projecten binnen de wegensector kampte met problemen als het NIMBY-effect en stonden steeds vaker op gespannen voet met de omgeving. De projecten werden gezien als lijninfrastructuurprojecten ‘ansich’ zonder dat er gekeken is naar de mogelijkheden voor het gebied als geheel.

In 1992 werd op een conferentie in Rio de Janeiro het uitvoeringsrapport, Agenda 21, gepresenteerd door de Verenigde Naties. Het rapport geeft aan hoe op lokaal niveau duurzame ontwikkeling kan ontstaan. Deze duurzame ontwikkeling kan ontstaan door een samenhang van drie dimensies: ecologie, sociaal en economie. Door een integrale aanpak kunnen de kansen en mogelijkheden van een gebied versterkt en duurzaam gemaakt worden. Deze integrale aanpak is door de overstromingen midden jaren negentig binnen de watersector snel overgenomen. Kansen dienden gezien te worden door water ruimte te geven en niet meer de dijken te blijven verhogen. Overstromingen hebben impact op de economie door opgelopen schade. Maar water heeft ook invloed op de sociale cohesie van het gebied. Door een integrale aanpak kunnen kansen benut worden en is duurzaamheid het eindresultaat. Door de commissies Duijvenstein en Elverding krijgt deze integrale aanpak steeds meer aandacht binnen de spoor- en wegensector. Er werd gesteld dat een integrale aanpak ofwel een gebiedsgerichte aanpak vele problemen binnen deze sectoren weg kan nemen.

Hierdoor is met gebiedsgerichte benadering een aanpak gevonden in de lijn van duurzame ontwikkeling. Echter heeft de gebiedsgerichte benadering verschillende uitwerkingen binnen de drie sectoren. Afgevraagd moet worden welke rol duurzaamheid daarin precies speelt en welke zwakke en sterke punten te zien zijn binnen de gebiedsgerichte projecten, maar ook in hoeverre de gebiedgerichte benadering wordt toegepast. En wat valt te zeggen over het verschil tussen de drie sectoren. Het doel van het onderzoek is helderheid krijgen in de gebiedsgerichte aanpak en de rol van duurzaamheid daarbinnen. De volgende vraag is daarbij opgesteld als hoofdvraag: *In hoeverre wordt de gebiedsgerichte benadering binnen de sectoren spoor, weg en water toegepast en in welke mate spelen duurzaamheidoverwegingen daarbij een rol?*

Om deze vraag te kunnen beantwoorden zijn drie verschillende cases gekozen: de Hanzelijn, de bypass bij kampen en de provinciale weg N340. Door het doen van literatuuronderzoek, interviews en documentanalyse is een referentiekader opgesteld voor het meten van duurzaamheid en de mate van gebiedsgerichte benadering bij gebiedsgerichte infrastructuurprojecten.

### *Theorie*

De gebiedsgerichte benadering is een concept dat niet nieuw is. In 1983 werd het concept al geïntroduceerd binnen milieubeleidsplannen. Later in de jaren negentig van de 20<sup>e</sup> eeuw werd de gebiedsgerichte benadering ook binnen het waterbeleid geïntroduceerd. Door de overstromingen in 1993 en 1995 werd een duurzaam waterbeheer neergezet doormiddel van het programma, Ruimte voor de Rivier. De lijn van gebiedsgericht plannen werd langzamerhand ook doorgezet binnen de spoor- en wegensector. De gebiedsgerichte benadering is daarmee een middel geworden dat op ruimtelijk niveau duurzame ontwikkeling kan realiseren.

Het concept gebiedsgerichte benadering kan opgedeeld worden naar inhoudelijke en procesmatige kwaliteiten. Kenmerkend voor de inhoudelijke kwaliteiten zijn vooral de invalshoeken met de

dimensies ecologie, economie en sociaal. Economisch gaat het vooral om de verbetering van de bereikbaarheid van de gebieden. Maar ook zijn aspecten als meervoudige economische functies en multifunctioneel ruimtegebruik belangrijke aandachtspunten voor duurzaamheid. Daarnaast is het vestigingsklimaat ook belangrijk voor het gebied. Door een aantrekkelijk klimaat kunnen bedrijven en kantoren zich vestigen in het gebied. Deze aspecten geven economische stimulansen aan het gebied.

Vanuit ecologische perspectieven zijn de ontwikkelingen van natuur in het kader van ecologische hoofdstructuren en biodiversiteit relevant. Daarnaast zijn aspecten als duurzaam waterbeheer, klimaatbestendigheid, duurzame energie en milieukwaliteiten belangrijk. Met duurzaam waterbeheer kan in het kader van klimaatbestendigheid waterbergingsgebieden ontwikkeld worden. Daarnaast kan een gebied met het gebruik van alternatieve hulpbronnen energieneutraal zijn. Tevens brengen duurzame milieukwaliteiten een verbetering aan de leefomgeving van het gebied. Het houden aan wettelijke normen als geluidshinder en waterkwaliteit is niet genoeg voor een duurzaam resultaat. Met leefomgeving kan een link worden gemaakt met de sociale dimensie. De leefomgeving wordt verbeterd door open ruimte die blauw en groen gericht zijn in een gebied te ontwikkelen. Daarnaast is veiligheid een andere relevant aspect binnen de sociale dimensie. Burgers willen zich veilig voelen in het gebied waar men woont. Veiligheid en leefomgeving spelen hierdoor een belangrijke rol binnen de sociale dimensie.

Naast de inhoudelijke kwaliteiten spelen ook proceskwaliteiten een rol binnen de gebiedsgerichte benadering. Een relevant aspect is de governance structuur. Deze governance structuur moet aangeven in hoeverre een project gebiedsgericht te noemen is. Gebiedsgerichte projecten zijn bottom-up projecten en daarbij past een duurzame bestuursvorm. Door uiteenlopende partijen met verschillende achtergronden te betrekken in het planningsproces moet een duurzaam resultaat behaald worden. Vroege betrokkenheid van direct belanghebbenden in het planningsproces is een ander relevant detail. Het gaat daarbij om partijen te betrekken die de directe gevolgen ondervinden van het proces. Door deze te betrekken bij het proces kunnen zij een plan op detail verbeteren. Hoe groter de tevredenheid onder de partijen over de uitkomst hoe duurzamer het eindresultaat zal zijn.

Als gevolg op de inhoudelijke en procesmatige kwaliteiten zijn de volgende punten als relevant beschouwd voor het referentiekader dat duurzaamheid moet gaan meten bij gebiedsgerichte infrastructuurprojecten.

Inhoud	Proces
<p><i>Economie</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Multifunctioneel grondgebruik</li> <li>• Economie en vestigingsklimaat</li> <li>• Baten voor burgers</li> </ul> <p><i>Ecologie</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ecologische structuur</li> <li>• Milieukwaliteiten</li> <li>• Duurzaam waterbeheer</li> <li>• Duurzame energie</li> <li>• Duurzaam bouwen</li> </ul> <p><i>Sociaal</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Veiligheid</li> <li>• Leefomgeving</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Governance structuur</li> <li>• Vroege betrokkenheid van direct belanghebbenden</li> <li>• Consensus over de uitkomst tussen de betrokken partijen</li> </ul>

#### Cases

De Hanzelijn, de bypass bij Kampen en de N340 zijn de gekozen cases die een beeld dienen te geven in hoeverre deze gebiedsgericht en duurzaam te noemen zijn. Daarnaast dient bepaald te worden welke rol duurzaamheid daarbij gespeeld heeft. De duurzame punten van de Hanzelijn liggen bij het vestigingsklimaat, veiligheid en consensus. Voornamelijk de nieuwe stations bij Dronten en Kampen-Zuid dragen daaraan bij. De verwachte ontwikkelingen voor nieuwe bedrijven en kantoorgebouwen zijn hoog. Daarbij komt ook dat het draagvlak voor deze nieuwe stations groot was onder de bewoners. Hierdoor scoort consensus over het resultaat van het proces dan ook hoog. Daarbij komt

ook dat kruisingen voorkomen zijn in het traject. Dit komt met name ten goede aan de veiligheid. Hierdoor zijn de dimensies economie en sociaal vrij duurzaam aangelegd. Echter loopt de ecologische dimensie achter op de andere twee dimensies. Hier en daar vindt, in samenwerking met Staatsbosbeheer, compensatie plaats van verloren natuurkwaliteiten en worden er duurzame ecoducten aangelegd. Daarnaast wordt de impact op de natuur zo min mogelijk gehouden en wordt er gehouden aan de wettelijke normen. Hierdoor is de ecologische dimensie ondergeschoven aan de andere dimensies.

De N340 toont met de ecologische dimensie gelijkenissen met de Hanzelijn. Daarin is met name de impact op de natuur zo beperkt mogelijk gehouden. Wel is geprobeerd om zo veel mogelijk onder de wettelijke norm te blijven, zodat de leefbaarheid zo hoog mogelijk blijft. De pluspunten zijn het multifunctioneel grondgebruik, veiligheid en het proces. Het grondgebruik heeft een overlapping met de veiligheid. Het grondgebruik heeft met name betrekking op de ongelijkvloerse kruisingen. Hierdoor is een hogere veiligheid gerealiseerd en is het verlies aan natuur zo laag mogelijk gebleven. Door de betrokkenheid van direct belanghebbenden is het ontwikkelingsplan door deze belanghebbenden op detail verbeterd. De provincie heeft gezorgd voor de betrokkenheid met de lokale inwoners.

De bypass bij Kampen kan gezien worden als een zeer duurzaam project. De maximale score is behaald op de ecologische kwaliteiten, duurzaam waterbeheer, veiligheid, betrokkenheid en het vestigingsklimaat. Met name veiligheid en waterbeheer vullen elkaar sterk aan. Verder wordt er 300 hectare nieuwe natuur ontwikkeld in het kader van de Ecologische Hoofdstructuur. Dit getuigt ook van een zeer duurzame aanpak. Verder is met de lokale betrokkenen een nieuw alternatief plan bedacht voor de inrichting van de bypass. Door deze betrokkenheid is een governance structuur ontstaan die door de overheden als goed is ervaren. Daarnaast valt op te merken dat de economische overwegingen voor het project niet de boventoon voeren. Dit in tegenstelling bij spoor- en wegprojecten.

### *Conclusie*

*Wat is de rol van duurzame ontwikkeling op het niveau van ruimtelijke planning en hoe verhoudt dit zich tot gebiedsgericht plannen?*

Als gekeken wordt naar de rol van duurzame ontwikkeling op het niveau van ruimtelijke planning dan dient geconcludeerd te worden dat duurzame ontwikkeling gerealiseerd kan worden door een gebiedsgerichte aanpak. Door een samenhang te nemen tussen sociale, ecologische en economische doelstellingen, zonder daarbij een andere doelstelling in zijn ontwikkeling te belemmeren, kan duurzaamheid worden gerealiseerd. De ruimtelijke functies die ontwikkeld moeten worden dienen goed op elkaar afgestemd te worden. De gebiedsgerichte aanpak kijkt naar deze kansen voor het gebied door verschillende sectoren en actoren te betrekken, om zodoende de kansen voor economie, sociaal en ecologie zo goed mogelijk te realiseren.

*Uit welke elementen bestaat de gebiedsgerichte benadering en hoe kan dit gemeten worden?*

De gebiedsgerichte aanpak bestaat daarbij uit een inhoudelijke kant en een proceskant. De inhoudelijke kant heeft betrekking op sociale, economische en ecologische kwaliteiten van een gebied. De proceskant heeft betrekking op de governance structuur, betrokkenheid en consensus. Zonder een goed proces kunnen de sociale, economische en ecologische kansen wellicht binnen een gebied niet goed tot uiting komen. Een goede afstemming tussen de inhoudelijke kant en de proceskant is daarin belangrijk.

*In hoeverre zijn gebiedsgerichte projecten duurzaam te noemen binnen de spoor-, weg- en watersector en welke vergelijkingen kunnen er gemaakt worden?*

De bypass is het duurzaamste infrastructuurproject. De inhoudelijke kwaliteiten en proceskwaliteiten liggen hoger dan bij de andere projecten. Dit komt met name doordat de bypass met water de veiligheid van het gebied wil verbeteren. Water kan meerdere functies hebben, waardoor het meerdere ontwikkelingen met zich mee kan brengen. Denk daarbij aan de versterking van de ecologie en biodiversiteit, veiligheid, waterberging, recreatie en beleving. De Hanzelijn en de N340 zijn minder duurzame infrastructuurprojecten. Deze projecten zijn aangelegd vanuit economische doelstellingen en de impact op de ecologische dimensie wordt zoveel mogelijk binnen de perken gehouden. Echter is er

wel sterke afstemming met de sociale dimensie. De kwaliteit van de leefomgeving en veiligheid staan voorop. De spoor- en wegsector komen in dit onderzoek sterk met elkaar overeen.

*In hoeverre wordt de gebiedsgerichte benadering binnen de sectoren spoor, weg en water toegepast en in welke mate spelen duurzaamheidoverwegingen daarbij een rol?*

Bij alle drie infrastructuurprojecten wordt de gebiedsgerichte benadering toegepast. Bij de bypass wordt de aanpak het meest toegepast. Daar worden uiteenlopende sectoren en actoren betrokken bij het project. Het project is ook bestempeld als een gebiedsontwikkelingsproject. Hierbij wordt het hele gebied centraal genomen en worden alle mogelijke kansen benut. Bij de Hanzelijn en de N340 is dat niet het geval. Daarvoor is het infrastructuurproject geografisch gezien van een te grote omvang. Er vindt wel gebiedsgerichte benadering plaats, maar niet in de vorm als bij de bypass. Het hele gebied wordt namelijk niet centraal genomen als ontwikkeling. Bij de Hanzelijn en de N340 wordt vooral langs het traject gekeken waar de kansen benut kunnen worden. Daarnaast is de focus bij deze infrastructuurprojecten, ecologisch gezien, vooral protectiegericht en niet ontwikkelingsgericht. Hierdoor wordt binnen de gebiedsgerichte aanpak de ecologische dimensie bij de bypass meer betrokken dan bij de Hanzelijn en de N340.

De term duurzaamheid wordt niet nadrukkelijk benoemd voorafgaand aan het project. Dit komt doordat duurzaamheid verwarring met zich mee kan brengen. Wel wordt bij de bypass nadrukkelijker aandacht geschonken aan duurzaamheid dan bij de andere twee infrastructuurprojecten. Dit komt omdat het project gerealiseerd gaat worden in het kader van klimaatbestendigheid en veiligheid. Door gebiedsgerichte benaderingen wordt bij de bypass impliciet duurzaamheid als resultaat behaald en dat geldt ook voor de N340. Bij de Hanzelijn wordt de gebiedsgerichte benadering niet toegepast vanuit het kader van duurzaamheid. Gebiedsgerichte benadering wordt toegepast om knelpunten langs het traject te voorkomen. Duurzaamheid komt meer terug bij CO<sub>2</sub> reductie en het gebruik van duurzaam materiaal bij duikers.



## Inhoudsopgave

---

<b>Voorwoord .....</b>	<b>3</b>
<b>Samenvatting .....</b>	<b>4</b>
<b>Inhoudsopgave.....</b>	<b>8</b>
<b>Lijst van figuren .....</b>	<b>10</b>
<b>Hoofdstuk 1: Een introductie in de planning van infrastructuur en duurzame ontwikkeling....</b>	<b>11</b>
1.1 Inleiding.....	11
1.2 Onderzoeksdoel .....	13
1.3 Onderzoeksvragen .....	14
1.4 Onderzoeksmethoden.....	14
1.5 Structuur en leeswijzer.....	15
<b>Hoofdstuk 2: Duurzame ontwikkeling en gebiedsgericht plannen vanuit een theoretisch perspectief .....</b>	<b>17</b>
2.1 Inleiding.....	17
2.2 Duurzame ontwikkeling.....	18
2.3 Ruimtelijke kwaliteit.....	21
2.4 Gebiedsgerichte aanpak .....	22
2.5 Synthese.....	25
<b>Hoofdstuk 3: Naar een concretere uitwerking van duurzaamheid in gebiedsgerichte projecten.</b>	<b>27</b>
3.1 Inleiding.....	27
3.2 Inhoudelijke kwaliteiten .....	28
3.3 Proceskwaliteiten .....	31
3.4 Referentiekader voor duurzaamheid bij gebiedsgerichte infrastructuurprojecten .....	32
<b>Hoofdstuk 4: Methodologie achter het duurzame referentiekader voor gebiedsgerichte projecten.....</b>	<b>35</b>
4.1 Inleiding.....	35
4.2 Motivatie geselecteerde cases en bepaling schaalniveau.....	35
4.3 Interviews en documentatie .....	36
4.4 Verantwoording criteria.....	37
4.5 Verantwoording gekozen methodiek.....	39
4.6 Voorbeeld van score bepaling.....	40
<b>Hoofdstuk 5: Casestudie: Provinciale weg N340 .....</b>	<b>44</b>
5.1 Inleiding.....	44
5.2 Doelstellingen .....	45
5.3 Uitwerking .....	45
5.4 Score toekenning en motivatie.....	48

5.5	Resultaatanalyse.....	49
<b>Hoofdstuk 6:</b>	<b>Casestudie: De Hanzelijn.....</b>	<b>51</b>
6.1	Inleiding.....	51
6.2	Doelstellingen voor aanleg Hanzelijn.....	52
6.3	Uitwerking.....	52
6.4	Score toekenning en motivatie.....	57
6.5	Resultaatanalyse.....	58
<b>Hoofdstuk 7:</b>	<b>Casestudie: IJsseldelta-Zuid; de bypass bij Kampen .....</b>	<b>59</b>
7.1	Inleiding.....	59
7.2	Procesverloop en doelstellingen .....	60
7.3	Uitwerking.....	62
7.4	Score toekenning en motivatie.....	64
7.5	Resultaatanalyse.....	65
<b>Hoofdstuk 8:</b>	<b>Resultaatvergelijking tussen de infrastructuurprojecten gericht op duurzaamheid en gebiedsgerichte benadering .....</b>	<b>67</b>
8.1	Inleiding.....	67
8.2	Duurzaamheidsvergelijking.....	67
8.3	Vergelijking op het gebied van gebiedsgerichte benadering .....	68
8.4	Samenhang en trend.....	69
<b>Hoofdstuk 9:</b>	<b>Conclusies op het onderzoek naar de mate van gebiedsgerichte benadering en rol duurzaamheid .....</b>	<b>71</b>
9.1	Inleiding.....	71
9.2	Beantwoording deelvragen .....	71
9.3	Conclusie op mate gebiedsgerichte benadering en rol duurzaamheid .....	73
9.4	Reflectie en aanbeveling verder onderzoek .....	74
<b>Referenties.....</b>		<b>76</b>
	Websites.....	79
	Interviews .....	79
<b>Appendices .....</b>		<b>80</b>

## Lijst van figuren

---

### *Hoofdstuk 1*

- Figuur 1.1: Duurzaamheid als ‘speelbal’ binnen de sectordriehoek  
Figuur 1.2: Schematisch onderzoeksoverzicht

### *Hoofdstuk 2*

- Figuur 2.1: Enkele visuele weergaves van duurzame ontwikkeling  
Figuur 2.3: Realiseren van duurzame ontwikkeling bij infrastructuurplanning. Afwegingen tussen economische, sociaal-culturele en ecologische dimensies  
Figuur 2.4: Typering en relaties van infrastructuurplanning, niveau van integratie, het aantal (verschillende) actoren en ruimtelijke dimensies. De dikke lijn representeert de regionale focus, waarbij de dunnen lijn de lokale focus weergeeft

### *Hoofdstuk 3*

- Figuur 3.1: Samenhang is gelegen tussen de dimensies ecologie, economie en sociaal. Door drie dimensies samen te nemen moet duurzame ontwikkeling ontstaan. Op het ruimtelijke niveau is deze samenhang een gebiedsgerichte benadering dat bestaat uit een inhoudelijke kant en een proceskant.  
Figuur 3.2: Referentiekader opgedeeld naar inhoud en proces

### *Hoofdstuk 4*

- Figuur 4.1: Referentiekader ingedeeld naar inhoud en proces  
Figuur 4.2: Overzicht scoringstabel  
Figuur 4.3: Fictief duurzaam referentiekader van de Hanzelijn

### *Hoofdstuk 5*

- Figuur 5.1: Conceptontwerp N340. Opwaardering huidig tracé  
Figuur 5.2: Tracéalternatieven. Huidig tracé N 340 = tracé 1 (ombouwalternatieven, nulplusalternatieven en netwerkalternatieven). Lange Omleiding = tracé 2 (met noord en zuid variant bij Witharen). Middellange omleiding = tracé 3 met delen van 1 en 2  
Figuur 5.3: Referentiekader N340

### *Hoofdstuk 6*

- Figuur 6.1: Brug van de Hanzelijn over de IJssel bij Zwolle  
Figuur 6.2: Nieuwe kantorenlocaties langs de Hanzelijn  
Figuur 6.3: Hanzelijn in aanbouw en Rijksweg A50  
Figuur 6.4: Referentiekader Hanzelijn

### *Hoofdstuk 7*

- Figuur 7.1: Impressie IJsseldelta-Zuid  
Figuur 7.2: Een kleine impressie van de ontwikkelingen bij het bypass ontwikkelingsproject  
Figuur 7.3: Referentiekader bypass

# Hoofdstuk 1: Een introductie in de planning van infrastructuur en duurzame ontwikkeling

---

## 1.1 Inleiding

### *Problemen binnen de planning van de spoor, weg- en watersector*

In de laatste 50 jaar van de vorige eeuw werd de planning van weginfrastructuur vooral bedreven vanuit een lijngeoriënteerde planningswijze. Er moest voldaan worden aan de groei van autonome processen als automobilitiestoename. Hierdoor werd infrastructuur los gezien van de omgeving waarin het zich bevond. Deze sectorale planningswijze heeft in laatste decennia tot vele problemen geleid. Dit kwam mede doordat de weerstand over de negatieve effecten van infrastructuur vanuit de maatschappij almaar groter werd. Burgers werden tevens mondiger en zijn tegenwoordig kritisch betrokken bij besluitvormingsprocessen. De hoogste overheid heeft daardoor niet meer het hoogste woord. Hierdoor is er een verandering ontstaan in de rolverdeling tussen (rijks)overheden en andere partijen.

Een ander probleem is dat grote belangen steeds meer op gespannen voet komen te staan met elkaar, waardoor het kan leiden tot Not In My Backyard (NIMBY)<sup>1</sup> gedreven gedrag. Daarbij komt ook dat er een toenemende schaarste is aan ruimte en dat de invloed van de Europese Unie op de regelgeving ook steeds meer toeneemt (Arts, 2007; Struiksmā *et al.*, 2008). Een voorbeeld is de gecompliceerde vertaling van Europese regelgeving naar de Nederlandse regelgeving. De planning van infrastructuur is daarmee veel complexer geworden (Van der Heijden, 1996). Deze kan niet meer los worden gezien van zijn omgeving en is er vraag naar een systeeminnovatie binnen de planning van infrastructuur (Priemus, 2007a).

Ook binnen het waterbeleid zijn identieke problemen te vinden zoals in de planning van weginfrastructuur (Struiksmā *et al.*, 2008). Een bekend geval waren de overstromingen van de Rijn en de Waal in 1993 en 1995. Door de druk van de stijgende waterspiegel, volkshuisvesting, meer infrastructuur, industrie en landbouw is er een grotere druk komen te staan op het watersysteem. Hierdoor is de beschikbare grond voor deze sectoren kleiner geworden en is een optimale inpassing complexer geworden. Vanuit het traditionele watermanagementbeleid was de aanpak tegen overstromingen vooral protectiegericht. De aanpassingen werden gedaan vanuit een technische ingenieursgedachte die gefocust was op het bouwen van dijken. Het gevolg was dat jaar naar jaar de dijken verhoogd moesten worden door het blijvende gevecht tegen het water. Uiteindelijk ging het niet om het indammen van het watersysteem met hoge dijken, maar om te kijken naar andere functies die water kan hebben. Waterprojecten kunnen niet meer los gezien worden van de omgeving, omdat water geen grenzen kent. Een benadering die grensoverschrijdend opereert zou beter van toepassing zijn.

Binnen de spoorsector zijn ook vergelijkbare problemen te herkennen. Priemus (2007b) geeft daarbij als voorbeeld de twee grote infrastructuurprojecten in Nederland: de Betuwelijn en de Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL-Zuid). Deze twee projecten hebben te maken gehad met flinke weerstanden voordat beide projecten daadwerkelijk gerealiseerd konden worden. De problemen hadden voornamelijk betrekking op de enorme vertragingen in het proces en de daaruit resulterende kostenoverschrijdingen. Zo was de HSL-Zuid op 3 miljard euro geraamd in plaats van de 6 miljard die het uiteindelijk geworden is. Daarnaast stelde Priemus (2007b) dat ambtenaren teveel gefocust zijn geweest op het realiseren van 'hun' project en daardoor niet goed omgegaan zijn met risico's en onzekerheden van het project. Hierdoor is het totaalplaatje uit het oog verloren gegaan. Ook zijn de omgevingseffecten niet meegenomen of verkeerd behandeld in het begin van het proces. Dit heeft ook uiteindelijk geleid tot kostenoverschrijdingen. Deze omstandigheden zijn niet alleen uniek binnen

---

<sup>1</sup> Vrij vertaald betekent NIMBY, niet in mijn achtertuin. Deze uitdrukking is een term binnen de ruimtelijke ordening. Het gaat daarbij om mensen die wel gebruik willen maken van bepaalde voorzieningen, maar geen hinder van willen ondervinden. Voorbeelden daarvan zijn windmolens, kerncentralens en vuilstortplaatsen. Bij de planning van deze voorzieningen wordt er vaak weerstand ondervonden van lokale inwoners. De voorzieningen staan te dicht in hun leefomgeving. Naast NIMBY bestaan ook termen als NIABY (Not In Anybody's Back Yard), NUMBY (Not Under My Back Yard) denk daarbij aan CO<sub>2</sub>-opslag onder de grond en BYFYBY (But Yes For Your Back Yard).

Nederland. Om dit in perspectief te stellen, ambtenaren in het buitenland mis informeren ook parlementsleden, het publiek en media-instanties om toestemming te krijgen voor het bouwen van infrastructuurprojecten (Flyvbjerg *et al.*, 2003). Zoals gebleken is er teveel nadruk gelegd op lijninfrastructuurprojecten ‘ansich’ en is er niet gekeken naar mogelijkheden voor het gebied als geheel. Ook hierin zijn problemen te herkennen die overeenkomen met de problemen uit de weg- en watersector.

#### *Relatie duurzame ontwikkeling en gebiedsgericht plannen*

Gestimuleerd door de problemen met de eindigheid van fossiele brandstoffen, CO<sub>2</sub> uitstoot en ‘global warming’ kwam er in 1992 op een conferentie in Rio de Janeiro concretere aandacht voor duurzame ontwikkeling. In dat jaar werd de nadruk gelegd op de toepassing en uitvoering van duurzame ontwikkeling. In het rapport, Agenda 21, werd een link gelegd tussen ecologische, sociologische en economische doelstellingen (U.N. 1992). Kort gezegd heeft dit geresulteerd in duurzaamheid als een balans tussen ecologie/ milieu (planet), sociaal (people) en economie (profit). Door de overstromingen van 1993 en 1995 werd deze benadering al snel overgenomen binnen de planning van watermanagement (Struiksmā *et al.*, 2008). Binnen de planning van de weginfrastructuur kwam dit pas later. Een van de redenen was dat overstromingen zorgden voor levensbedreigende situaties en dat deze crisismomenten direct opgelost en voorkomen dienden te worden. Daarnaast konden overstromingen zorgen voor directe effecten op de sociale cohesie van een gebied en konden de negatieve effecten op economische waarden groot zijn. Aan de andere kant deden kansen op het gebied van multifunctioneel ruimtelijk gebruik langs rivieren zich vaker voor dan langs weginfrastructuren (Struiksmā *et al.*, 2008). Het werken met integrale benaderingen werd al snel in verschillende nationale beleidsdocumenten opgemerkt als een transitie van de technocratische stijl naar een meer integrale participatieve stijl (Van der Brugge *et al.*, 2005). Het gaat daarbij niet om het watersysteem in te dammen met hoge dijken, maar om te kijken naar een meer integrale benadering. De gedachte is namelijk dat water ook andere belangrijke functies heeft binnen onze samenleving. Water heeft een economische en ecologische functie en water is tevens belangrijk voor de landbouwsector en heeft een sociale waarde.

Door de commissies Duijvenstein<sup>2</sup> en Elverding<sup>3</sup> kwam er meer aandacht voor de gebiedsgerichte benaderingen bij weginfrastructuurprojecten. Het paste in de lijn van de transitie van toelatingsplanologie naar ontwikkelingsplanologie (De Roo, 2001). Deze laatste term is nu ook wel vervangen door de term gebiedsontwikkeling (VROM, 2009). Commissie Elverding (2008) stelde dan ook dat de toepassing van een gebiedsgerichte aanpak veel problemen binnen infrastructuurprojecten weg kon nemen, waardoor er beter met de problemen binnen infrastructuurprojecten om zou kunnen worden gegaan. Eerder in de Nota Mobiliteit (V&W en VROM, 2004) stelde de Nota hierover dat het gebiedsgerichte integrale ontwikkelingen zou ondersteunen waarin alle betrokkenen in zouden participeren. Verder stelde de Nota dat het zou inzetten op een verdere bundeling van infrastructuurplanning. Mobiliteit wordt dan geconcentreerd op de hoofdzakelijke verbindingen, waarbij de gebiedsgerichte aanpak dan werd voorgesteld als te volgen strategie binnen complexe vraagstukken. Belangrijk hierbij was de ontwikkeling langs infrastructuurlijnen. Ook de barrière met ecologische doeleinden mocht niet meer worden voorkomen. Er was dus een belangrijke samenhang van het gebiedsgericht ontwerpen in samenhang met de omgeving en de integrale aanpak met andere sectoren (VROM, 2004). Voor deze beleidsintegratie bestaan twee vormen, namelijk interne en externe integratie (Struiksmā & Tillema, 2009). Hierin is externe integratie gebaseerd op een samenwerking met andere beleidssectoren. Denk hierbij o.a. aan water, verkeer en vervoer, milieu, landbouw, recreatie en natuur. De interne integratie is meer gefocust op beleidsprocessen die gericht waren op integratie van diverse onderdelen binnen een bepaalde sector van het overheidsbeleid.

<sup>2</sup> De Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (TCI, of ook wel Commissie Duivesteijn) werd op 19 november 2003 benoemd door de Tweede Kamer om onderzoek te doen naar de verbetering van de besluitvorming en de controle van de uitvoering van grote infrastructuurwerken. Op 30 augustus in het jaar 2004 werd een rapport uitgebracht van het onderzoek.

<sup>3</sup> Commissie Elverding is een commissie die op 7 november 2007 geïnstalleerd werd door minister Camiel Eurlings van Verkeer en Waterstaat. De minister wilde doormiddel van deze commissie een analyse krijgen van de werkelijke oorzaken van de vertragingen van grote infrastructuurprojecten en de mogelijke oplossingen voor het versnellen van besluitvormingsprocessen. Op 21 april 2008 presenteerde de commissie haar bevindingen.

Met de gebiedsgerichte aanpak is een aanpak gevonden in de lijn van duurzame ontwikkeling. Deze is een antwoord geworden op de problemen die zijn ontstaan doordat projecten aangepakt zijn vanuit één tot enkele beleidsdoelstellingen van een bepaalde sector. De toepassing werd eerst gedaan binnen het watermanagementbeleid, door de overstromingen van de Rijn en de Maas midden jaren negentig. Het gevolg daarvan was dat er steeds meer een trend waar te nemen was naar gebiedsgerichte benaderingen. Eerder was er sprake van een zogenaamde lijnopgave binnen de planning van infrastructuur in plaats van een gebiedsgerichte opgave.

### *Probleemschets*

De gebiedsgerichte aanpak is een benadering die nog niet heel lang bestaat. Veel studies hebben het licht al laten schijnen over deze aanpak en nationaal gezien is de gebiedsgerichte aanpak al wel vrij bekend. Het kan worden gezien als een strategische visie-uitwerking van duurzaamheid naar een concreter ruimtelijke niveau en wordt toegepast op verschillende sectoren. Het MIRT-projectenboek<sup>4</sup> (V&W, 2011) stelt hier het volgende over:

*‘Bij een gebiedsgerichte aanpak gaat om het verbinden van opgaven van uiteenlopende gebieden als wonen, werken, water, bereikbaarheid, recreatie en natuur en het afstemmen van investeringen op deze terreinen. Belangrijk is hier echter het realiseren van een ruimtelijke kwaliteit’.*

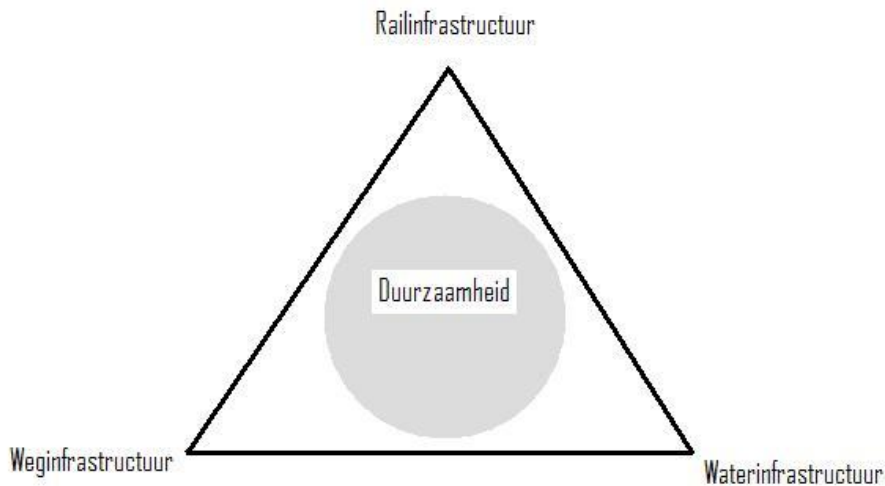
Met ruimtelijke kwaliteit dient een duurzaam resultaat behaald te worden bij een gebiedsgericht project. Binnen de gebiedsgerichte aanpak wordt onderscheid gemaakt tussen de inhoudelijke kant en proceskant. Daarbij gaat het inhoudelijk om de synergie tussen de sociale, ecologische en economische dimensies (Hooimeijer *et al*, 2001). De proceskant is meer gericht op een duurzame bestuursvorming ook wel ‘governance’ genoemd (Jordan, 2008). Integrale gebiedsgerichte aanpak en duurzaamheid zijn daarmee onlosmakelijk met elkaar verbonden. Maar zoals eerder werd verondersteld, waren er identieke problemen te vinden binnen de spoor-, weg- en watersector. De gebiedsgerichte aanpak is een benadering die hierbij toegepast kan worden en heeft verschillende uitwerkingen. De vraag is dan welke rol duurzaamheid daarbinnen speelt. En hoe wordt er vanuit de sectoren spoor, weg en water gekeken naar duurzaamheid en in hoeverre wordt de gebiedsgerichte benadering toegepast? De uitwerking kan verschillend zijn. In dit onderzoek zal duurzaamheid dan ook de leidraad worden. Want welke zwakke en sterke punten zijn er te herkennen per sector? Door een vergelijking te maken en een kijkje te nemen ‘over de schutting’ kunnen vergelijkingen worden gemaakt tussen de cases en een antwoord worden gevonden op deze vragen.

## **1.2 Onderzoeksdoel**

Het doel van dit onderzoek is helderheid krijgen in de gebiedsgerichte aanpak en de rol van duurzaamheid daarin. Het een en ander is al bekend over de gebiedsgerichte aanpak, maar sinds duurzaamheid vaak terugkeert op de agenda is het een belangrijke term geworden binnen de academische wereld en de praktijk van de planologie. Met dit doel moet helder worden hoe er met duurzaamheid binnen de gebiedsgerichte aanpak om wordt gegaan binnen drie verschillende cases. In figuur 1.1 is een simpel overzicht weergegeven. De verschillende casusprojecten gaan misschien verschillend met duurzaamheid om. Het kan daarom gezien worden als een speelbal. Hoe er met duurzaamheid wordt omgegaan en hoe dit zich uiteindelijk vertaald heeft in de verschillende sectoren zal duidelijk worden uit het onderzoek. Uiteindelijk kunnen er conclusies en aanbevelingen getrokken worden uit de vergelijkingen die zijn gemaakt met de resultaten van de referentiekaders van de verschillende casusprojecten. Met deze resultaten wordt in beeld gebracht in hoeverre een project gebiedsgericht te noemen is en in hoeverre het project duurzaam te noemen is.

---

<sup>4</sup> MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport. Het is een projectenboek dat een overzicht biedt van de ruimtelijke opgaven, programma’s en projecten van nationaal belang. Het is een integrale weergave, omdat opgaven op de gebieden van ruimtelijke ordening, werken, wonen, mobiliteit, water, industrie, natuur en landschap in het boek beschreven staan. Daarmee is het boek een vertaling van het rijksbeleid en geeft het een beschrijving van individuele projecten in Nederland. Het projectenboek verschijnt jaarlijks, sinds 2007, op prinsjesdag.



Figuur 1.1: Duurzaamheid als 'speelbal' binnen de sectordriehoek

### 1.3 Onderzoeksvragen

De volgende onderzoeksvragen hebben betrekking op de analyse van het onderzoek. Zoals eerder gesteld, is het doel om te kijken hoe duurzaamheid wordt toegepast binnen de gebiedsgerichte aanpak en hoe hiermee wordt omgegaan binnen de verschillende cases. Benchmarking kan worden toegepast om een soort referentiekader op te stellen voor de cases. Hierdoor kunnen er vergelijkingen tussen de cases gemaakt worden aan de hand van dit referentiekader. Belangrijk daarin zijn de inhoudelijke kant en de proceskant. Vanuit de inhoudelijke kant zijn sociale aspecten, effect op de omgeving en economische aspecten belangrijk vanuit de invalshoek van duurzaamheid. Vanuit de proceskant is 'governance' het onderwerp. Worden de actoren betrokken in het proces? Zo ja, is dit in een netwerk of worden ze op een andere participatieve manier betrokken bij het project? Om inzicht te krijgen in deze situaties zijn de volgende onderzoeksvragen opgesteld. Met als hoofdvraag:

- *In hoeverre wordt de gebiedsgerichte benadering binnen de sectoren spoor, weg en water toegepast en in welke mate spelen duurzaamheidoverwegingen daarbij een rol? (Hoofdstuk 9)*

De hoofdvraag wordt ondersteund met de volgende deelvragen:

- *Wat is de rol van duurzame ontwikkeling op het niveau van ruimtelijke planning en hoe verhoudt dit zich tot gebiedsgericht plannen? (Hoofdstuk 2)*
- *Uit welke elementen bestaat de gebiedsgerichte benadering en hoe kan dit gemeten worden? (Hoofdstukken 3 en 4)*
- *In hoeverre zijn gebiedsgerichte projecten duurzaam te noemen binnen de spoor-, weg- en watersector en welke vergelijkingen kunnen er gemaakt worden? (Hoofdstukken 5, 6, 7 en 8)*

### 1.4 Onderzoeksmethoden

Het onderzoek bestaat uit een theorie- en een empiriegedeelte. Voor het theoriegedeelte is gebruik gemaakt van een literatuur- en documentonderzoek. Hierbij wordt gebruik gemaakt van beschikbare wetenschappelijke artikelen en documenten. Daarmee moet duidelijk worden hoe het onderwerp gelegen is binnen de theoretische context. Met deze insteek wordt ook het referentiekader helder. Het referentiekader is een vorm van 'benchmarking'. Camp (1989) stelt hierover:

*"Benchmarking is systematisch onderzoek doen naar de prestaties en de onderliggende processen en methoden van een of meer leidende referentie-organisaties op een bepaald gebied, en de vergelijking van de eigen prestaties en werkmethode met deze "best practice", met het doel om de eigen prestaties te plaatsen en te verbeteren."*

Duurzaamheid zal daarin de leidraad worden, waarbij de inhoudelijke kant en de proceskant belangrijk zijn. Van daaruit worden criteria opgesteld die verder worden getoetst in het empiriegedeelte. De drie casusprojecten worden getoetst aan deze criteriapunten. Het zijn criteriapunten die geïdentificeerd zijn uit de literatuur. Door een vergelijking te maken tussen deze casusprojecten wordt het duidelijk hoe duurzaamheid een rol heeft gespeeld in deze projecten en waar men de nadruk op heeft gelegd binnen de betreffende sectoren. Hierdoor kunnen lessen voor de toekomst worden getrokken uit de casusprojecten met betrekking tot de gebiedsgerichte aanpak en duurzaamheid.

Voor het empiriegedeelte zijn interviews gehouden. Met het interview zal een gesprek worden afgenomen met personen die betrokken zijn bij de casusprojecten. Zij zullen geselecteerd worden op basis van kennis en expertise die zij hebben over het casusproject. Verder zullen deze personen representatief zijn bij organisaties waar zij werkzaam en intensief betrokken zijn bij het casusproject. Met deze gedachte moet er inzicht verkregen worden over de cases met betrekking tot de duurzame gebiedsgerichte aanpak.

Tevens zal het empiriegedeelte bestaan uit drie casusprojecten. Er is gekozen om projecten te kiezen uit de sectoren spoor, weg en water. Een voorwaarde was dat projecten te maken hebben gehad met een gebiedsgerichte benadering. Voor het waterproject is gekozen voor de bypass in Kampen in het kader van het 'Ruimte voor de Rivier' programma. Het programma moet ervoor zorgen dat gebieden rond en langs de rivieren, Rijn, IJssel en Maas niet overstromen door klimaatverandering. De rivierengebieden doorkruisen verschillende provincies en gemeenten. Door de lokale politiek en bewoners te betrekken moet er tot een bevredigende uitkomst gekomen worden. Dit vraagt om een gebiedsgerichte benadering. Dit aspect is ook van toepassing geweest in Kampen. Deze kenmerken maken het interessant om dit casusproject verder te onderzoeken op gebiedsgerichte en duurzame aspecten.

De provinciale weg N340 is gekozen als wegproject. Dit is een verbindingsweg tussen Zwolle en Ommen. Kenmerkend aan dit project zijn de individuele burgers, belangengroepen en andere organisaties die betrokken zijn bij het project. Door deze betrokkenheid wil Provincie Overijssel tot juiste beslissingen komen over de toekomst van de N340 en het omliggende gebied waarin de N340 ligt. Deze aspecten maken het interessant om te kijken naar de gebiedsgerichte aanpak in dit project en de mate waarin gekeken is naar duurzame ontwikkelingen. Door de betrokkenheid van vele partijen zou gedacht zijn dat er rekening is gehouden met duurzaamheid. Dit onderzoek zal dit uitwijzen.

Naast deze twee projecten is ook de Hanzelijn gekozen als casusproject, maar dan vanuit de spoorsector. Doordat de lijn bijna geheel nieuw is opgeleverd zijn enkele nieuwe stations ontwikkeld. Daarnaast doorkruist de spoorlijn verschillende provincies, gemeenten en landschappen, waarbij rekening gehouden diende te worden met de natuurlijke inpassing. Daarom is de Hanzelijn interessant om te gebruiken voor het onderzoek. Als laatste heeft de Hanzelijn ook weer een link met de bypass bij Kampen. De methodes in het onderzoek is het doen van casestudies. De casestudies zijn een test op de theorie die wordt opgesteld vanuit de literatuur van wetenschappelijke artikelen en documenten.

## 1.5 Structuur en leeswijzer

In deze paragraaf wordt aandacht gegeven aan de structuur van de thesis. Het theoriegedeelte zal uiteen worden gezet in het tweede, derde en het vierde hoofdstuk na de introductie die hoofdstuk één zal bevatten. Belangrijk aan het theoriegedeelte is de verdere uitwerking voor het onderzoek. In de theorie wordt vastgelegd welke criteria belangrijk zijn voor de casusprojecten m.b.t. duurzaamheid. De theoretische context zal solide moeten zijn om de casusprojecten te kunnen analyseren aan de hand van een referentiekader. Zoals eerder gezegd zal dit in een vorm van een 'benchmark'-idee zijn. In het empiriegedeelte zal de nadruk worden gelegd op de drie casusprojecten.

Het theoriegedeelte zelf zal bestaan uit twee onderdelen. Belangrijk hierin is de positie van de gebiedsgerichte aanpak binnen het academische veld. Dit zal weer worden gegeven in het tweede hoofdstuk. Daarnaast wordt ook ingegaan op duurzame ontwikkeling. Ook wordt daarbij de link gelegd tussen gebiedsgericht plannen en duurzaamheid. Hieruit moet helder worden, *wat de rol van duurzame ontwikkeling op het niveau van ruimtelijke planning is en hoe dat zich verhoudt tot het gebiedsgericht plannen (deelvraag 1)*.

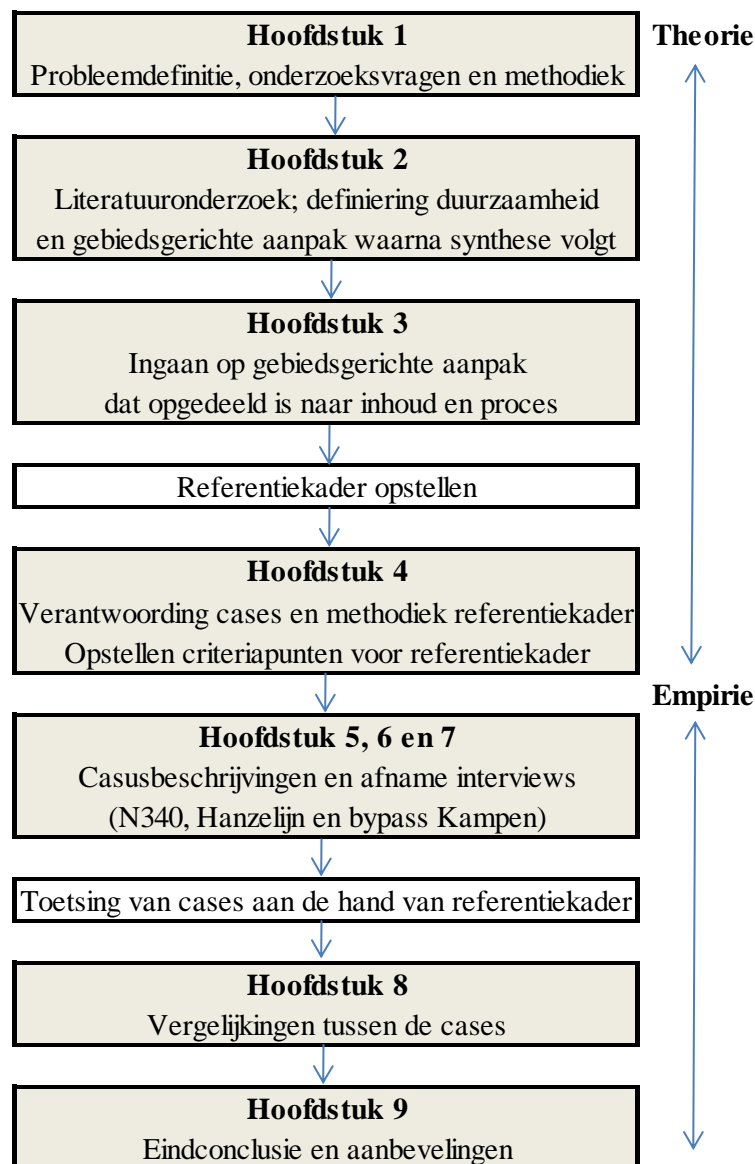
In het derde hoofdstuk zal de nadruk komen te liggen op de inhoudelijke kant en de proceskant van de gebiedsgerichte aanpak. Daarnaast zal in hetzelfde hoofdstuk het referentiekader gevormd worden die



gebruikt gaat worden voor de casusprojecten. Hieruit kan dan opgemaakt worden uit *welke elementen de gebiedsgerichte benadering bestaat en hoe die gemeten kan worden (deelvraag 2)*.

Wanneer het theoriegedeelte nagenoeg gevormd is, wordt er toegewerkt naar de empirie. Hierin worden drie casusprojecten onderzocht. Voor de railcasus is dat de Hanzelijn. Voor de wegcasus de N340 tussen Ommen en Zwolle. En de casus met betrekking tot water is de bypass bij Kampen. Elk hoofdstuk zal een casusproject bevatten. Dit zullen de hoofdstukken vijf, zes en zeven worden. Hierin worden casusprojecten getoetst aan de hand van het referentiekader. Uit deze hoofdstukken wordt uiteindelijk opgemaakt *in hoeverre de gebiedsgerichte projecten duurzaam te noemen zijn binnen de spoor-, weg- en watersector (deelvraag 3)*.

In het achtste hoofdstuk zal ingegaan worden op de vergelijkingen die er gemaakt zijn tussen de casusprojecten. Hierin wordt er gekeken hoe er binnen de projecten gekeken is naar een duurzame manier van het toepassen van een gebiedsgerichte aanpak. Verder zal in het laatste hoofdstuk (9) een antwoord worden gegeven op de hoofdvraag: *in hoeverre wordt gebiedsgericht plannen binnen de sectoren spoor, weg en water toegepast en in welke mate spelen duurzaamheidoverwegingen daarbij een rol?* Tevens zal er ruimte zijn voor enkele aanbevelingen. Voor een schematisch overzicht figuur 1.2 hieronder.



Figuur 1.2: Schematisch onderzoeksoverzicht

## Hoofdstuk 2: Duurzame ontwikkeling en gebiedsgericht plannen vanuit een theoretisch perspectief

---

### 2.1 Inleiding

De gebiedsgerichte aanpak en duurzaamheid zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Echter, er bestaan geen eenduidige definities van beide concepten. Sinds de intrede van de term 'sustainability', vertaald duurzaamheid of duurzame ontwikkeling, is er nationaal en internationaal gezien veel geschreven over het concept. De oorsprong van duurzame ontwikkeling bevindt zich in de ecologie. De bedoeling was het duurzaam gebruik van bossen en ecosystemen in plaats van niet méér natuur vernietigen of verbruiken (bijv. door kap van bossen voor hout) dan de natuurlijke aanwas (Rogers *et al*, 2008). De gedachte hierachter was dat toekomstige generaties niet beperkt zouden worden in hun behoeften. Het idee van duurzame ontwikkeling kwam, volgens Gibson (2006) ook tot stand als antwoord op het groeiende verschil tussen arm en rijk. In de jaren zeventig werd de verbinding verder gelegd naar armoede- en ontwikkelingsvraagstukken. Hiermee werden dan naast ecologische begrippen ook de sociale en economische begrippen meegenomen, zodat duurzame ontwikkeling gerealiseerd kon worden (WCED, 1987). Pas in de negentiger jaren kwam er meer aandacht voor de uitvoering en de implementatie van duurzaamheid.

Doordat er veel geschreven is en studie gedaan is naar duurzame ontwikkeling, kan er opgemerkt worden dat een eerste onduidelijkheid over duurzame ontwikkeling al ligt tussen 'durability' en 'sustainability' (Duijvestein, 2005). Ook blijkt dat duurzame ontwikkeling meestal getypeerd wordt als 'containerbegrip' of 'paraplubegrip' (CBS, 2009). Verder doet ook het fenomeen als grabbelton zich de ronde, waarbij elke stakeholder grabbelt naar de definitie en uitwerking van duurzame ontwikkeling (Janssen-Jansen, 2009). Hierdoor blijft duurzame ontwikkeling een onvatbaar begrip en wordt er geprobeerd om in dit hoofdstuk enige houvast te bieden aan de term duurzame ontwikkeling. Zoals bekend bestaat duurzame ontwikkeling uit de drie componenten: sociaal, ecologie en economie (U.N. 1992). Deze drie 'dimensies' worden één voor één behandeld en concreet gemaakt.

Binnen de gebiedsgerichte aanpak zien we deze drie dimensies van duurzaamheid weer terugkomen. Een tussenstation kan worden gevonden met ruimtelijke kwaliteit. Daarin wordt de nadruk gelegd op de ruimtelijke uitwerking en de procesmatige uitwerking. Met de gebiedsgerichte aanpak en zijn integrale aanpak van sectoren is een kans geboden om op regionaal en lokaal niveau complexe vraagstukken aan te pakken. Eerdere toepassingen van de gebiedsgerichte aanpak werden echter al bij de milieuplanning van voor de jaren negentig in de vorige eeuw toegepast (De Roo, 2001). Hajer *et al* (2004) maken onderscheid tussen drie generaties gebiedsgericht beleid. Waarvan die van de milieuplanning de eerste generatie was. Hedendaags zijn we toegekomen aan de derde generatie en is er in de tussentijd binnen andere beleidsvelden steeds meer aandacht gekomen voor de gebiedsgerichte aanpak.

De dijkdoorbraken en overstromingen in ons land van 1993 en 1995 zorgden voor crisistijden waardoor er werd aangezet tot een ander watermanagementbeleid. Met het programma 'Ruimte voor de Rivier' werd toegelegd op gebiedsgericht plannen. Dijken mochten niet meer verstevigd en verhoogd worden, maar moesten juist ruimte maken voor water. Nadien zijn ook binnen de planning van de spoor- en weginfrastructuur trends te zien richting gebiedsgericht werken.

In dit hoofdstuk zal eerst de filosofie van duurzame ontwikkeling en gebiedsgericht plannen worden belicht en in zijn elementen uiteen worden gezet. De gedachte hierachter is om een achtergrondbeeld te geven van de twee begrippen die hoofdzakelijk met elkaar verbonden zijn en al jaren de planologische agenda's aan het bepalen zijn. In dit hoofdstuk zal dan ook ingegaan worden op hoe de gebiedsgerichte aanpak wordt behandeld in de theorie. Verder zal in de synthese van dit hoofdstuk een link gelegd worden tussen de concepten duurzame ontwikkeling en gebiedsgericht plannen. De bedoeling is om de rol van duurzame ontwikkeling op het niveau van ruimtelijk plannen helder te krijgen en weer te geven hoe het zich verhoudt tot gebiedsgericht plannen. Hierdoor wordt in

dit hoofdstuk de basis gelegd voor het volgende hoofdstuk, hoofdstuk 3, waarin de criteriapunten van duurzaamheid binnen de gebiedsgerichte aanpak kunnen worden geïdentificeerd en gebruikt voor het verdere onderzoek.

## 2.2 Duurzame ontwikkeling

Vanuit vele debatten en discussies over duurzame ontwikkeling is niet één gemeenschappelijke filosofie te vinden over wat duurzame ontwikkeling precies is. De eerste misvatting gaat over het onderscheiden van de termen 'durability' en 'sustainability'. Vrij vertaald naar het Nederlands betekent dit dat er onderscheid is tussen enerzijds duurzaamheid in termen van lange levensduur (durability) en anderzijds duurzame ontwikkeling (sustainability). Lange levensduur heeft in het bijzonder betrekking op de fysieke levensduur van een object. Woorden als degelijkheid en bestendigheid zijn daarbij toepasselijk. Bij duurzame ontwikkeling ligt de focus op een samenhang tussen de dimensies ecologie, sociaal en economie. Door deze dimensies te combineren dient de kwaliteit van een vraagstuk verbeterd te worden. Deze dimensies worden in de volgende paragraaf nader uitgewerkt. Echter worden de twee aspecten in de praktijk vaak door elkaar gebruikt, vooral in de praktijk van de bouw (Duijvestein, 2005). Lange levensduur moet gezien worden als een onderdeel van duurzame ontwikkeling. Problemen met duurzame ontwikkeling 'ansich' zit in de abstractie van het onderwerp. Een ieder observeert duurzame ontwikkeling op een eigen manier en gebruikt het zoals die persoon of instantie het waarneemt vanuit zijn invalshoek. Door deze onderliggende en verschillende 'worldviews', aldus Giddings *et al* (2002), hebben deze 'worldviews' invloed op het beleid en de activiteiten die daaruit voortkomen. Daarnaast is niet alleen het verschil in 'worldviews' dat meespeelt, maar ook een fundamentele onzekerheid over de data en de politieke problemen die er mee worden geassocieerd. Daarom moet onzekerheid over duurzame ontwikkeling ook worden geaccepteerd (Edelenbos *et al*, 2004). Hieruit kan worden afgeleid dat duurzaamheid eigenlijk een onhandelbaar begrip is. Ook volgens De Roo (2001, p. 42) is het begrip moeilijk definieerbaar omdat het geboren is uit een compromis om vertegenwoordigers van milieubewegingen en economische belangen te binden. Rotmans (2007) stelt dat duurzaamheid ook vaak misbruikt wordt, omdat impliciete tegenstellingen worden genegeerd en bepaalde keuzes worden vermeden. Hiermee kan duurzaamheid een nietszeggend begrip worden en dus praktisch onbruikbaar zijn. Volgens Jordan (2008), moeten we het zelfs niet eens willen om een precieze definitie te geven van duurzame ontwikkeling. Hij stelt dat er teveel definities zijn om überhaupt uit te kunnen kiezen. Daarnaast zou de coalitie over duurzame ontwikkeling uit elkaar vallen als er een eenduidige definitie gevonden zou worden. Uiteindelijk stelt Jordan (2008) dat discussies en debatten over de betekenis van duurzame ontwikkeling een hoge toegevoegde waarde zijn binnen besluitvormingen en dat het daardoor een te belangrijk aspect geworden is binnen de 'governance' over duurzame ontwikkeling. Als een definitieve definitie zou worden gevonden dan zou dit aspect wegvallen.

De hoeveelheid aan verschillende definities over duurzame ontwikkeling varieert dus enorm. In de praktijk betekent dit dat duurzame ontwikkeling op verschillende manieren wordt geïmplementeerd. Met als gedachte dat er niet één enkel doel behaald hoeft te worden. De specifieke betekenis van duurzame ontwikkeling wordt dan bepaald door verschillende normen, geloven, waarden en belangen, maar ook door verschillende waarnemingen van wat onze omstandigheden zijn en wat zij waarschijnlijk zullen zijn in de nabije toekomst (Edelenbos *et al*, 2004). Door deze complexiteiten over de betekenis van duurzame ontwikkeling is het dus moeilijk om criteriapunten te identificeren. Dit is een lastig aspect, omdat duurzaamheid een kader moet gaan vormen voor de casestudies in dit onderzoek.

### *Duurzame ontwikkeling: een conceptualisering*

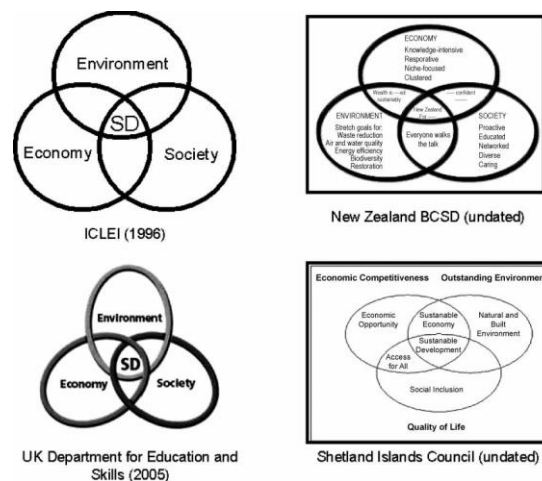
Duurzame ontwikkeling gaat terug naar de jaren negentig. Duurzaamheid ansich vinden wij al terug in de zeventiger jaren. In dit onderzoek is het niet van toepassing om de geschiedenis van duurzaamheid te doorlopen, maar stappen we op de trein vanaf de negentiger jaren. Rond deze tijd begon de

gebiedsgerichte aanpak ook zijn intrede te doen binnen de milieuplanning (De Roo, 2001). Het ROM-gebiedenbeleid<sup>5</sup> is daar een voorbeeld van.

In 1992 wordt op de conferentie van de VN-Commissie in Rio de Janeiro (Brazilië) onder leiding van de Noorse premier Brundtland de term duurzame ontwikkeling aangehaald. De definitie van duurzame ontwikkeling werd gedefinieerd als:

*‘een ontwikkeling die de behoeftes van de huidige generatie vervuld zonder de mogelijkheden van toekomstige generaties te blokkeren (WCED, 1987)’*

In deze definitie werden drie belangrijke dimensies benoemd in het uitvoeringsplan Agenda 21, te weten sociaal, economie en ecologie. Deze zijn vertaald uit de drie P's: People, Planet en Profit. De drie aspecten worden op verschillende wijze aan elkaar gekoppeld. De meest voorkomende is de intersectie van drie ringen waar binnenin duurzame ontwikkeling moet voorstellen (zie figuur 2.1). Deze heeft vervolgens ook weer verschillende uitwerkingen. Door de vorming van deze afbeeldingen kan de positie van duurzame ontwikkeling duidelijker worden weergegeven in plaats van het geven van enkele definities. Het is een manier om de dimensies van het concept duidelijk te maken en te laten zien waartussen duurzame ontwikkeling gelokaliseerd is (Connelly, 2007).



Figuur 2.1: Enkele visuele weergaves van duurzame ontwikkeling (Connelly, 2007).

Deze drie dimensies (sociaal, ecologie en economie) zouden garant moeten staan voor duurzame ontwikkeling. De drie dimensies worden hieronder verder besproken.

### *Duurzame ontwikkeling: sociale dimensie*

Bij deze dimensie gaat het om de ontwikkeling van de menselijke behoeften en voorkeuren van de menselijke samenleving. Belangrijk hierbij zijn het maatschappelijke welzijn van mensen, gezondheid, maar vooral ook de gelijke behandeling. Er moet een evenwicht zijn tussen deze kenmerken binnen de sociale cohesie van de samenleving. Het feit dat hierin wereldwijd geen evenwichtig in bestaat, ofwel een onduurzame situatie, komt doordat niet elk mens de toegang heeft tot de gelijke behandeling of tot de gebruiksmogelijkheden van natuurlijke hulpbronnen. Door de ongelijkheid in armoede en welvaart is er sprake van een belemmering in de duurzame ontwikkeling. Het aspect van deze dimensie binnen duurzame ontwikkeling houdt dus het sociale proces in. En het betekent niet dat het gebaseerd is op doelgeoriënteerde duurzaamheid. Doelgeoriënteerd betekent het nastreven van één enkel doel. Volgens Connelly (2007), wordt duurzame ontwikkeling beoordeeld op sociale processen waarin de samenleving de capaciteit moet hebben om succesvol adaptief te kunnen reageren op veranderingen in onze samenleving. Deze veranderingen zijn natuur/ecologisch, economisch en sociaal gericht. Dit betekent dat duurzame ontwikkeling van de sociale dimensie een mentaliteitskwestie is van het ondernemen van actie, omdat het de mens zelf is die het wil realiseren.

<sup>5</sup> Met het ROM-gebiedenbeleid werd geprobeerd om doormiddel van een combinatie tussen de ruimtelijke maatregelen en milieumaatregelen de milieukwaliteiten van een gebied te verbeteren. De nadruk bij dit beleid lag vooral op het vinden van consensus (De Roo, 2001).

*Duurzame ontwikkeling: ecologische dimensie*

De bescherming van natuurlijke ecosystemen en biologische bronnen is streng benadrukt tijdens de conferentie van Rio de Janeiro. Het wordt benadrukt als een 'life support system' dat noodzakelijk is voor de toekomstige gezondheid van de mens. Het verlies van habitat is een hoofdzakelijke oorzaak voor uitsterving van soorten en de fragmentatie van natuurgebieden door stedelijke ontwikkeling (Beatley, 2000).

Deze ecologische dimensie houdt dus vooral de omgang met de milieukwaliteit in. Daarin is belangrijk om het milieu te beschermen tegen menselijke invloeden. Het gaat om het behouden van de natuurlijke omgeving. Hieruit is het milieubehoud gemotiveerd vanuit de menselijke behoeften en belangen. Echter zijn grote delen van de wereld binnen natuur aangetast, verontreinigd of uitgeput (De Roo, 2001). Het duurzaam voortbestaan van ecologische kwaliteitsgebieden komt onder hoge druk te staan. Het is belangrijk om bedreigende gebieden te beschermen en het ecosysteem duurzaam verder te ontwikkelen. Daarom is het belang van natuurbehoud gevestigd in enkele belangrijke Europese richtlijnen. Deze zijn vertaald naar de Natura 2000 en de vogel- en habitatrichtlijnen. Door een Ecologische Hoofdstructuur aan te brengen dient de biodiversiteit van Nederland weer op een goed peil te komen.

*Duurzame ontwikkeling: economische dimensie*

De economische dimensie wordt veelal beschreven als de dominante van de drie (Giddings *et al*, 2002). De realiteit van het leven laat zien dat de economie domineert boven de maatschappij en de natuurlijke omgeving. Daarom wordt de milieuproblematiek ook toegeschreven aan het economische systeem. In de economische dimensie gaat het vooral om kapitaalgoed. Als dit wordt aangewend kunnen mensen zich voorzien van de behoeften. Bedoeling van economische groei is de verhoging van ieders individuele levensstandaard. Een voorbeeld van de onderdrukking van de andere twee componenten (sociaal en ecologie) binnen de planologie is dat er te vaak aan de portemonnee van de ontwikkelaars en aannemers wordt gedacht in plaats van aan de bewoners en gebruikers. Daarom heeft de wereldtop in augustus 2002 in Johannesburg de P van Profit veranderd in de P van Prosperity. Dit is een verandering van winst naar welvaart (Duijvestein, 2005).

*Dimensie samenhang*

Het model van de drie dimensies geeft aan dat door een goed samenspel van sociale, ecologische en economische aspecten een duurzame ontwikkeling kan ontstaan. Het kan niet de bedoeling zijn volgens Giddings *et al* (2002), dat deze aspecten los van elkaar worden gezien. Door deze afscheiding zou een technocratische vorm van benadering ontstaan. Hierbij kunnen sociale aspecten onderbelicht worden en kan het resulteren in een onduurzame ontwikkeling. Daarom moeten de drie dimensies (sociaal, economie en ecologie) op elkaar afgestemd worden en hebben zij elkaar enerzijds nodig, waardoor duurzame ontwikkeling versterkt kan worden. Aan de andere kant staan de dimensies ook op gespannen voet met elkaar (Rotmans, 2007). Een eenvoudig voorbeeld is dat wij grondstoffen nodig hebben (milieu) voor het produceren van producten dat ons geld oplevert (economie) en dat de producten ons voorzien van de primaire behoeften (sociaal), waardoor onze kwaliteit van het leven verbeterd wordt. Maar aan de andere kant neemt economische groei meer beslag op de ruimte om ons heen. Zo zorgt meer infrastructuur voor een verbetering van de economie, maar kan het milieukwaliteiten aantasten. Door een evenwicht te vinden tussen de drie dimensies moet er duurzame ontwikkeling ontstaan. Deze les wordt ook onder de aandacht gebracht door Robinson (2004). Hij stelt: '*Sustainability must be an integrative concept, across fields, sectors and scales (2004, p. 10)*'. Dit betekent dat de nadruk moet liggen op een integrale aanpak tussen de verschillende sectoren. Dat niet primair gekeken moet worden vanuit doelstellingen van één enkele sector. Alleen kijken vanuit economische doelstellingen of natuurdoelstellingen zal onvoldoende zijn. Wat nodig is, is een transdisciplinaire gedachte die zich focust op de connecties tussen de verschillende dimensies. Door een samenhang tussen verschillende dimensies moet duurzame ontwikkeling kunnen worden gerealiseerd. En daarbij is niet alleen de centrale overheid van belang, voor het realiseren van duurzame ontwikkeling, maar ook andere private partijen. De overheden, zo stelt Robinson (2004), hebben niet de middelen om dat zelf op te pakken.

Als laatste stelt Robinson dat integratie op verschillende schalen plaats moet vinden. Echter is de tijdsdimensie ook van belang en deze wordt niet expliciet genoemd. Hier wordt in de volgende subparagraaf meer aandacht aan besteed en wordt de tijdsdimensie daarbij toegevoegd.

### *Tijd en schaal*

De uitwerking van duurzame ontwikkeling moet volgens Agenda 21 op lokaal niveau gerealiseerd worden. De concrete uitwerking vindt plaats op gebieden met eigen lokale gebiedsspecifieke kenmerken. Duurzame ontwikkeling kan volgens Agenda 21 alleen plaatsvinden als er op verschillende schaalniveaus gehoor aan wordt gegeven. Het lokale niveau is hierbij het cruciale niveau. Lokale overheden, private partijen en lokale burgers kunnen zelf de duurzame toekomst bepalen en opstellen. De gedachte hierachter is dat naarmate vraagstukken zich op een hogere schaal voordoen, deze ook later herkend zullen worden. Naarmate de tijd verstrijkt dienen deze vraagstukken zich pas aan in de lokale leefomgeving. Het gevolg kan zijn dat er een veel grotere inspanning geleverd moet worden om deze problemen aan te kunnen pakken. Hierdoor wordt duurzame ontwikkeling ook benadrukt op hogere schaalniveaus, ook wel ruimtelijke afwenteling (De Roo, 2001).

Daarnaast speelt een ander aspect, namelijk de afwenteling van tijd. Uit de definitie van de WCED komt het op neer dat de samenleving genoeg moet nemen met de behoeften van nu, zonder daarbij toekomstige generaties te belemmeren in hun behoeften. Duurzaamheid is in deze zin ook sterk antropocentrisch gedefinieerd. Zo zullen beschadigingen aan sociale, economische of ecologische dimensie in tijd herstellen. Zo kan geconcludeerd worden dat naast het schaalniveau ook het tijdsaspect meetelt. Het motto van Agenda 21 is dan ook geworden 'think globally, act locally'. Lokale bestuurders en beleidsmakers moeten daarom de plicht ook niet onthouden om verantwoordelijkheid te nemen in het realiseren van duurzame ontwikkeling. Door de conferentie van de VN in Rio de Janeiro (Brazilië) en het uitvoeringsplan Agenda 21, hebben dan ook geleid tot het feit dat veel gemeenten en steden wereldwijd aangezet werden tot het opstellen van Local Agenda 21. Hierin werden maatregelen voorgesteld die lokaal kunnen worden opgenomen en die uiteindelijk bij zouden dragen aan een wereldwijde duurzame ontwikkeling (De Roo, 2001). Het belang van het lokale niveau, gebiedsspecifieke kenmerken en de component tijd, vormen uitgangspunten die een verband maken met de gebiedsgerichte aanpak.

## **2.3 Ruimtelijke kwaliteit**

Deze dimensiewerking en andere aspecten van duurzame ontwikkeling komen ook weer terug op het gebied van ruimtelijk plannen. Deze aspecten zijn terug te vinden binnen het concept van ruimtelijke kwaliteit. Ook het niet eenvoudig kunnen definiëren van het concept bij duurzame ontwikkeling is overgenomen door ruimtelijke kwaliteit. Om de term wat meer in perspectief te zetten is op te merken dat ruimtelijke kwaliteit binnen de planologie meer bekend is in de Nederlandse en Belgische literatuur dan dat het internationaal is. In het buitenland wordt ruimtelijke kwaliteit vaak teruggevonden in concepten als New Urbanism of in het Smart Growth<sup>6</sup>-concept in de Verenigde Staten (Janssen-Jansen *et al*, 2009). De aandacht hierin wordt vaak toegelegd op bepaalde architectuur die de ruimtelijke kwaliteit moet bepalen en stedelijke groei ondersteunt met een oriëntatie op duurzaamheid (Janssen-Jansen, 2001;p. 188). Ook is de 'walkable neighborhood' een fenomeen dat vaak wordt gebruikt om ruimtelijke kwaliteit na te streven. Deze duurzame maatregel moet ervoor zorgen dat vanuit milieukundig perspectief minder uitstoot bestaat van auto's en dat mensen eerder geneigd zijn om te lopen of te fietsen, omdat dat de gezondheid van de mens ten goede komt. De term 'spatial quality' wordt dan niet veel gebruikt in internationale wetenschappelijke artikelen, maar vindt zijn verwanten wel in 'landscape quality' en 'environmental quality' (Janssen-Jansen *et al*, 2009). Landscape quality heeft vooral betrekking op de landschappelijke waarden van een gebied. De waarneming van mensen is hierbij belangrijk. Environmental quality heeft vooral betrekking op de

---

<sup>6</sup> Smart growth en New Urbanism zijn stedelijke planning en transportatie theorieën die zich focussen op compacte 'walkable' en fietsvriendelijke stedelijke centra. De achterliggende gedachte is om zoveel mogelijk een duurzame leefbaarheid te realiseren. Het is vraagstukken zoveel mogelijk binnen stedelijk gebied oplossen en daarbij denkend aan wandel en fietsvriendelijke oplossingen. New Urbanism is wel een breder concept dan het Smart growth concept. De insteek is ook gericht op architectuur. De concepten zijn vaak gebruikt in Noord-Amerika maar is het ook enigszins terug te vinden in Groot-Brittannië, Nederland en een paar andere Europese landen.

natuurwaarden en de milieukundige situaties. De bescherming van de natuur en ‘species’ zijn daarbij hoofdzaken. Naast landscape- en environmental quality is er ook ‘social quality’. ‘Social quality’ heeft betrekking op de sociale waarden die ontstaan zijn door de wisselwerking tussen mens en ruimtegebruik (Janssen-Jansen *et al*, 2009).

Ruimtelijke kwaliteit is verder zeer (inter)-subjectief te noemen. Dit komt doordat beoordeelaars van ruimtelijke structuren beïnvloed worden door hun culturele achtergronden. Hierdoor kunnen zij over eenzelfde situatie of planomgeving tot een ander oordeel komen (Verbart, 2004). Dit betekent dat de beoordeling relatief is; wat voor de één iets betekent, hoeft niet hetzelfde te betekenen voor een ander. Dit betekent ook dat ruimtelijke kwaliteit situatie gebonden is of locatiespecifiek is. Zie hier weer de componenten schaal en tijd van duurzame ontwikkeling terugkomen. Wat in Nederland bijzonder wordt gevonden, kan in de Verenigde Staten of ergens anders als niet bijzonder opgevat worden. Naast deze geografische component is de tijdseenheid een ander component dat van invloed is op de ruimtelijke kwaliteit. Ter illustratie, wat nu als hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit wordt opgevat hoeft over dertig jaar niet meer van hoge ruimtelijke kwaliteit te zijn. Ruimtelijke kwaliteit valt dus niet eenvoudig vast te stellen en hangt af van wie, wanneer, waar en vanuit welke culturele achtergrond oordeelt over de kwaliteit van de ruimte (Verbart, 2004).

Geconcludeerd kan worden dat ruimtelijke kwaliteit opgevat kan worden als de beleving die mensen hechten aan bouwwerken, landschappen, infrastructuur etc. Vanuit de menselijke kant is de leefomgeving in die zin belangrijk. In dit onderzoek gaat het om de link die gemaakt wordt met de context van duurzame ontwikkeling waarbij de sociale, ecologische en economische dimensies in terugkomen.

## 2.4 Gebiedsgerichte aanpak

De gebiedsgerichte aanpak is niet een nieuwe benadering binnen de planologie (Arts, 2007). De gebiedsgerichte aanpak kwam oorspronkelijk voort uit de milieuplanning van voor de jaren negentig van de twintigste eeuw. Het eerste idee werd geïntroduceerd in integrale milieubeleidsplannen in 1983. De bedoeling hiervan was om ‘awareness’ te kweken bij politici en professionals over de urgentie van interactie tussen milieubeleid en andere sectorale beleidsvelden dat economische groei zou opleveren (Van der Valk & Simeonova, 2010). Projecten als bodemsaneringsgebieden, grondwaterbeschermingsgebieden en milieubeschermingsgebieden zijn hiervan enkele voorbeelden (De Roo, 2001). Deze gebiedsgerichte aanpak was echter de eerste generatie (Hajer *et al*, 2004). De tweede generatie gebiedsgericht beleid vond zijn belangrijkste kenmerk in het feit dat beleidsinitiatieven voor herstructureringen van een bepaald gebied, vroeg in de beginfase van het te ontwikkelen project voorgelegd werden aan alle betrokken participanten (Hajer *et al*, 2004). Hierdoor was er sprake van een bestuursvorm dat gericht was op een netwerk, waarbij een belangrijke rol was weggelegd voor de rijks- en provinciale overheden. Een belangrijk uitgangspunt was volgens Hajer (*et al*, 2004; p 29) dat er gestreefd werd naar een zo breed mogelijk draagvlak in de regio waarbij de betrokken actoren een kans kregen om hun belangen naar voren te brengen. Dit werd ook wel het regionale maatwerk genoemd. Door coalities te vormen tussen overheden en vertegenwoordigers van belangengroepen werd er over de problemen gediscussieerd en konden oplossingen naar voren worden gedragen. Deze ‘network governance’ kende enkele typerende kernbegrippen als: consensus, vrijwillige samenwerking, strategische planning, bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak en de creatie van ‘win-win-situaties’ (Van Tatenhove, 1996). Enkele voorbeeldprojecten uit die tijd was het ROM-beleid en het Stad en Milieu project. Echter zijn wel enkele kritiekpunten op te merken over deze aanpak. Want bij veel gebiedsgerichte projecten was de inhoudelijke meerwaarde onduidelijk en ontstond er spanning tussen de vaak moeizaam bereikte onderhandelingsresultaten (Hajer *et al*, 2004). Als laatste kan geconcludeerd worden over deze tweede generatie gebiedsgericht beleid dat het sturingsmodel ‘network governance’ gebaseerd was op gebiedsgerichte regionalisering. Hiermee wordt bedoeld dat het gebiedsgericht werken gericht is op de regio.

Door een wildgroei aan gebiedsgericht beleid ontwikkelt de rijksoverheid een nieuwe sturingsstrategie. Dit is de start van de derde generatie gebiedsgericht beleid. De focus ligt voornamelijk op outputsturing, decentralisatie en ontstapeling en ontschotting (Hajer *et al*, 2004). Er was behoefte aan duidelijk geoperationaliseerde doelstellingen en het kunnen anticiperen op crisissituaties. Hierdoor spelen provincies een centrale rol in de regio en uitvoering van het

gebiedsgericht beleid. Belangrijk hierbij was het aspect dat de provincies gebieden aanwees die in aanmerking kwamen voor een subsidieregeling. In tegenstelling tot de tweede generatie legt de derde generatie gebiedsgericht beleid de focus op de wens van de rijksoverheid die centraal komt te staan, waarbij in het vervolg de doelstellingen onder condities worden overgelaten aan de ontwikkeling en uitvoering van projecten aan lokale en regionale actoren. Een probleem was wel de afstemming tussen Europese, nationale en regionale wensen (Hajer *et al*, 2004).

#### *Waterinfrastructuur*

Niet alleen binnen de milieuplanning is een duurzame gebiedsgerichte aanpak bekend. Ook binnen het beleid van watermanagement is sprake van een integrale aanpak. De integrale aanpak is in Nederland vooral bekend door het programma Ruimte voor de Rivier (RvdR). Dit programma is gestart in 1996 naar aanleiding van de overstromingen in 1993 en 1995. Het uitgangspunt is om in de toekomst te zorgen voor duurzame bescherming langs de grote rivieren (V&W, 2000). Het was een transitie van technische dijkverbetering naar integrale aanpak van waterproblemen (Van der Brugge *et al*, 2005). Daarbij anticipeerde de overheid niet meer op actuele gebeurtenissen, maar anticipeerde het meer op de langere termijn, doormiddel van een duurzame integrale benadering (Struiksma *et al*, 2005). Door rekening te houden met sociale, economische en ecologische effecten kan ruimtelijke kwaliteit gerealiseerd worden rondom de rivieren. Om die reden bestond het programma RvdR uit een gebiedsgerichte benadering. Hier wordt gezocht naar gebiedsspecifieke, op maat gemaakte, integrale en holistische oplossingen. Het gebruik van multifunctioneel landgebruik past ook in deze benadering (Struiksma *et al*, 2005). Daarbij komt ook dat veel partijen betrokken dienen te worden in het planningsproces, om zo ook andere waarden dan alleen veiligheid onder de aandacht te brengen. Hierdoor wordt binnen het watermanagementbeleid aandacht besteed aan de toepassing van gebiedsgerichte benaderingen doormiddel van het programma RvdR. Dit is het combineren van ruimtelijke ordening, watermanagement en natuurkwesties.

In het buitenland zijn de concepten 'River Basin Management (RBM)' en 'Integrated Coastal Zone Management (ICZM/ICM)' belangrijke integrale benaderingen (Linden, 2004). Overeenkomsten zijn vooral de 'cross-sectoral' benaderingen en opgestelde doelstellingen dienen gefocust te zijn op duurzame ontwikkelingen (Olsen & Christie, 2000), zoals bij het RvdR-programma. Een ander pluspunt of overeenkomst is dat ICM de mogelijkheid biedt om op verschillende schaalniveaus verschillende actoren en stakeholders te betrekken in het planningsproces (Christie & White, 1997). Daarnaast is de ICM-benadering ook voortgekomen uit de duurzame ontwikkelingsdoelstellingen die opgezet zijn op de VN conferentie in 1992. Hoofdstuk zeventien van het uitvoeringsplan, Agenda 21, wijdt aandacht aan de integrale aanpak voor kustgebieden. Dit was het startpunt voor integrale benaderingen waardoor ICM-benaderingen zorgden voor een transformatie van zeekustmanagement over de wereld (Olsen & Christie, 2000). Een ander kenmerk van ICM en RBM is dat de nadruk komt te liggen op een bottom-up benadering. Vroege betrekking van lokale stakeholders is een van de onderdelen. Dit vormt een overeenkomst met de gebiedsgerichte aanpak vanuit de weginfrastructuurplanning.

Gebiedsbenaderingen bij watermanagementprojecten in Nederland hebben ook veelal betrekking op het oogpunt van duurzaamheid en klimaatverandering. Want het zal immers vaker regenen met hogere neerslagintensiteiten, waardoor er meer aandacht moet komen voor water (Commissie Waterbeheer 21<sup>ste</sup> eeuw, 2000). Echter bij gebiedsbenaderingsprojecten kan het voorkomen dat waterberging in het kader van klimaatverandering een te lage prioriteit kan krijgen (Gillissen & De Vries, 2009). Hier zien we dat wateraspecten binnen gebiedsontwikkelingen onderbelicht worden ten opzichte van bijvoorbeeld economische aspecten. De gebiedsgerichte aanpak is juist een aanpak die elk aspect gelijk behandelt in het projectproces. Een mogelijke valkuil is dat bij gebiedsgerichte projecten, een exclusieve focus op het gebied en de ruimtelijke relaties daarmee op andere schaalniveaus buiten beschouwing worden gelaten (Gillissen & De Vries, 2009; p. 32). Hierdoor ontbreekt het binnen gebiedsgerichte aanpakken met wateraspecten aan synergie tussen de sectoren water en andere sectoren.

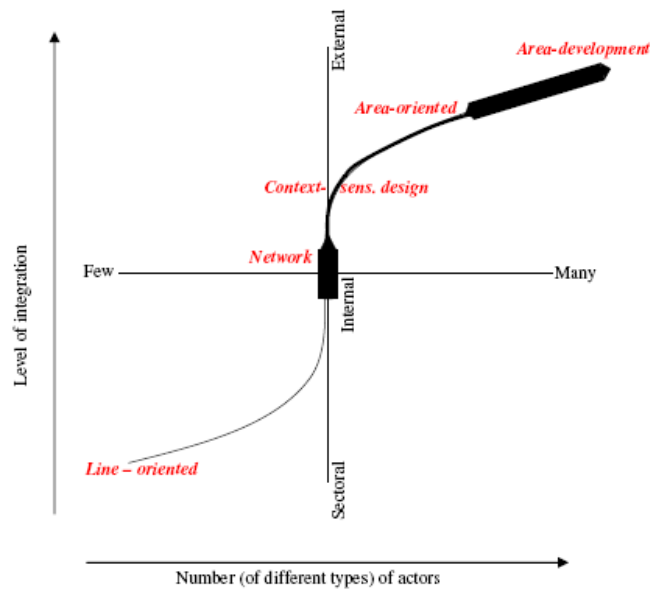
#### *Spoor- en weginfrastructuur*

Uit de gebiedsgerichte aanpak binnen de milieu- en waterplanning kan geconcludeerd worden dat er niet specifiek naar één bepaald aspect of beleidsdoelstelling wordt gekeken, maar dat het gebied



centraal komt te staan. Er wordt gekeken naar een integrale aanpak tussen verschillende sectoren. Daarnaast is van belang de betrokkenheid van participanten. Deze kenmerken zijn ook terug te vinden in de planning van infrastructuur. Er kan onderscheid gemaakt worden tussen vijf typeringen van infrastructuurplanning en waar de gebiedsgerichte aanpak zich bevindt. De vijf typeringen zijn als volgt (zie figuur 2.2):

- Lijn-georiënteerde planning;
- netwerk planning;
- context gebonden planning;
- gebiedsgerichte planning;
- en planning ten aanzien van gebiedsontwikkeling.

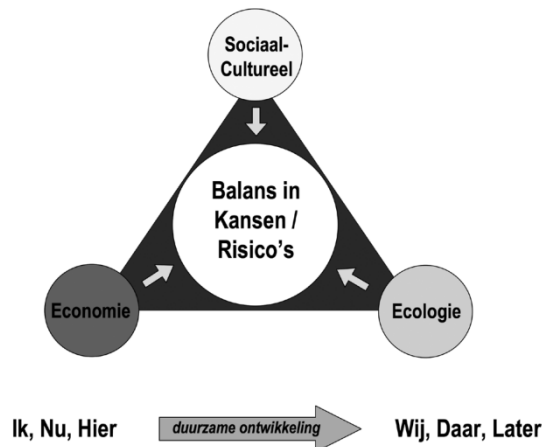


*Figuur 2.2: Typeringen en relaties van infrastructuurplanning, niveau van integratie, het aantal (verschillende) actoren en ruimtelijke dimensies. De dikke lijn representeert de regionale focus, waarbij de dunne lijn de lokale focus weergeeft (Heeres et al, 2010; p 9)*

In de figuur hierboven is te zien dat de gebiedsgerichte aanpak (area-oriented) geplaatst is tussen de mate van integratie en de mate van het aantal actoren en participanten. Dit betekent dat er bij gebiedsbenaderingen in een planopgave niet alleen naar de weginfrastructuur op zich gekeken wordt (zoals bij lijngeoriënteerde planning/line-oriented), maar ook naar het gebied eromheen. Er wordt niet gekeken van ‘binnen naar buiten’, maar ‘van buiten naar binnen’. Hierbij wordt gekeken naar de behoeften en mogelijkheden van een gebied en wat dat betekent voor een wegontwerp (Arts, 2007). Een vaak gestelde vraag daarbij is hoe er zo veel mogelijk gebruik gemaakt kan worden van multifunctioneel/meervoudig ruimtegebruik. Een integrale benadering en het vroeg betrekken van actoren in het planningsproces is daarbij een voorwaarde.

Een laatste aandachtspunt bij het integraal ontwerpen is de toekomstvastigheid of robuustheid van plannen. Hiermee wordt bedoeld dat er geanticipeerd dient te kunnen worden op verdere ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de toekomst. Een planontwerp moet voldoende ingebouwde ruimte hebben voor het bereiken van een duurzaam resultaat (Arts, 2007). Regionale afstemming is daarin belangrijk, omdat invloed op regionaal niveau zijn uitwerking kan hebben op lokaal niveau. Daarom moet een niet te klein gebied genomen worden als planopgave. Daarnaast is bij een gebiedsgerichte aanpak ook de latere fase belangrijk. Beheer en onderhoud moeten goed worden afgestemd. Een integrale benadering moet ervoor zorgen dat door publiek-private samenwerking een duurzaam resultaat behaald wordt vanaf de initiatieffase tot aan de beheerfase.

De gebiedsgerichte aanpak kan gezien worden als een duurzame benadering (zie figuur 2.3). Het is het zoeken naar een evenwicht in het spanningsveld tussen het beschermen en ontwikkelen van milieu en sociaal-economische waarden (Arts, 2007). Hier zien we de drie pijlers terug van duurzame ontwikkeling. Daarom is de gebiedsgerichte aanpak een verlengstuk van duurzame ontwikkeling. Zoals eerder genoemd is er het bekende fenomeen dat de economische belangen hoger worden geacht dan ecologische belangen. Daarom is het strefpunt binnen de gebiedsgerichte aanpak, dat er gestreefd wordt naar gelijke belangen in de plan- en besluitvorming. Deze duurzame integrale aanpak wordt niet alleen bij de planning van weginfrastructuur toegepast. Ook op het gebied van water kunnen dezelfde kenmerken terug worden gevonden met betrekking tot de gebiedsgerichte benadering.



*Figuur 2.3: Realiseren van duurzame ontwikkeling bij infrastructuurplanning. Afwegingen tussen economische, sociaal-culturele en ecologische dimensies (Arts, 2007; p 25)*

## 2.5 Synthese

In de paragraaf over infrastructuurplanning was al een trend te zien in duurzaamheid binnen de planning van infrastructuur door het toepassen van gebiedsgerichte benaderingen. Duurzame ontwikkeling betekent kortweg, zo blijkt, uit het zoeken naar synergie tussen dimensies die sociaal, economisch en ecologisch gericht zijn. Robinson (2004; Jordan, 2008) geeft daarin aan dat een vaste definitie of een vast concept niet aan duurzame ontwikkeling moet worden gegeven. Daarnaast zou een set aan verschillende concepten ook niet adequaat zijn. Een mooie metafoer die Robinson daarbij gebruikt, is proberen een cirkel te veranderen in een vierkant ('squaring the circle'). Het is en blijft een onmogelijk taak om exacte definities aan duurzame ontwikkeling te geven. Duurzame ontwikkeling is een aanpak of proces dat maatschappelijk gericht is en dat aangeeft dat er behoefte is aan een integrale aanpak tussen ecologische(omgeving), sociale en economische zaken. Deze integrale aanpak is gericht voor de lange term. Daarbij moet in mee worden genomen dat deze dimensies per tijdeenheid verschillen, of te wel, elke dimensie verandert door de tijd heen en wordt beïnvloed door de pluriformiteit van de maatschappij. Een complexe context is het resultaat. Ook verschillen de dimensies per locatie en zijn daarbij dus locatieafhankelijk of locatiespecifiek. De enige vraag die rest voor planners is hoe dit te kunnen vertalen naar het ruimtelijke niveau. Duurzame ontwikkeling is op deze manier gebaseerd op een integrale aanpak door drie dimensies in samenhang te brengen. De gebiedsgerichte aanpak is ook gestoeld op een integrale aanpak als eindresultaat. Duurzaamheid kan daarbij een positieve aanvulling hebben voor de gebiedsgerichte aanpak. De drie dimensies of de drie P's kunnen meegenomen worden in een gebiedsgerichte benadering. Door het streven naar toekomstbestendigheid in een gebiedsgerichte aanpak kan de aanpak daarmee van grotere waarde zijn. Een resultaat is een betere ruimtelijke kwaliteit.

Deze verrijking van duurzaamheid binnen de gebiedsgerichte aanpak is hier nog vrij abstract neergezet. De bedoeling is om te zoeken naar meer concrete maatregelen binnen de gebiedsgerichte aanpak die gerelateerd zijn aan duurzame ontwikkeling. Er wordt veelal gevraagd naar oplossingen die door de overheid, marktpartijen en burgers moeten kunnen worden bedacht. Doordat vraagstukken zich regionaal en lokaal afspelen wordt er een oplossing gevraagd die specifiek is voor die ene locatie.

Er wordt een beroep gedaan op actoren die bekend zijn met het gebied. De centrale overheid staat namelijk te ver af om te kunnen zien wat voor uitkomst er benodigd is voor die specifieke locatie. Door lokale partijen te betrekken bij het planningsproces kan een uitkomst gevonden worden die het vraagstuk kan oplossen. Het betrekken van burgers bij het proces en de 'lokale kennis' die zij daarmee meebrengen zouden ervoor moeten zorgen dat een ruimtelijke kwaliteit ontstaat. Immers, burgers weten wat wel en niet 'werkt' in hun eigen leefomgeving (Healey, 2007). Zie hier ook de sociale dimensie in terug van duurzame ontwikkeling. Enig kritiekpunt hierop is dat door de vage definities van duurzame ontwikkeling de kans bestaat dat lokale actoren niet weten hoe hiermee om te gaan. Een uitgangspunt van de gebiedsgerichte aanpak is de betrokkenheid van actoren in het planningsproces. Elke actor heeft zijn eigen belang en standpunt en hierdoor kunnen er misopvattingen ontstaan over de operationalisering van duurzame ontwikkeling bij gebiedsgerichte projecten. Daardoor kan er gestuit worden op uitvoeringsproblemen (Duivensteijn, 2005). Door het verschil in interpretatie over duurzame ontwikkeling, is het onduidelijk hoe duurzaamheid geïmplementeerd moet worden. Met als gevolg dat niemand het initiatief wil nemen door de onzekerheid die duurzame ontwikkeling met zich meebrengt. Ook is het probleem dat vaak wordt gekeken naar *nu* in plaats van *hier en daar*. Een voorbeeld daarbij is leefbaarheid van nu en duurzaamheid voor later (Duivensteijn, 2005; De Roo, 2001). Ook een gebrek aan middelen en kennis kan een obstakel zijn in het uitvoeren van duurzame gebiedsgerichte ontwikkelingen. Hier kampen vooral lokale overheidsinstanties mee.

Hierdoor zien we dat er de nodige kansen zijn voor de gebiedsgerichte aanpak met in het oog duurzame ontwikkeling. Echter zo zijn er ook enkele problemen die overwonnen moeten worden. Door een goede afstemming, een integrale aanpak en initiatiefnemers moet er een goed resultaat voor handen liggen. Enkele belangrijke aandachtspunten voor het opstellen van het referentiekader, voor het verdere onderzoek, is dat vooral gekeken moet worden naar bovengenoemde kansen en belemmeringen. Goede afstemming tussen sectoren is gewenst. Er moet gestreefd worden naar synergie tussen de sectoren zoals bij duurzame ontwikkeling. Op die manier kan een gebiedsgerichte aanpak ook duurzaam zijn. Daarnaast is een belangrijk punt om actoren zo ver te krijgen om zoveel mogelijk te streven naar duurzaamheid en dit ook daadwerkelijk uit te voeren.

## Hoofdstuk 3: Naar een concretere uitwerking van duurzaamheid in gebiedsgerichte projecten

---

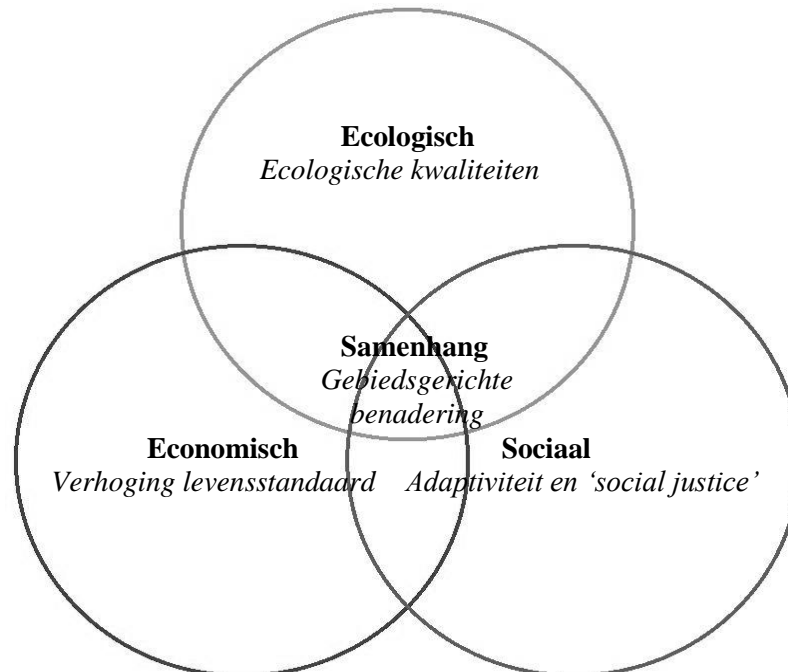
### 3.1 Inleiding

De gebiedsgerichte aanpak is een benadering die vaak gebruikt wordt bij complexe vraagstukken, waarin diverse actoren met verschillende belangen aanwezig zijn. Tot nu toe is de theorie weergegeven van de gebiedsgerichte aanpak en duurzame ontwikkeling, waarbij de gebiedsgerichte aanpak neergezet is als een middel om duurzame ontwikkeling op ruimtelijke schaal tot uitwerking te brengen. Daarbij wordt gekeken naar de kansen en mogelijkheden van een gebied. Er worden verschillende sectoren en uiteenlopende actoren betrokken in het proces. Nu is het belangrijk om de nadruk te leggen op deze praktijk, in hoeverre duurzaamheid binnen een gebiedsgerichte aanpak daadwerkelijk gerealiseerd wordt. In dit hoofdstuk wordt dan ook getracht om aspecten van duurzaamheid voor de gebiedsgerichte aanpak geïdentificeerd te krijgen. Dit kan gerealiseerd worden door specifiek in te gaan op de samenhang tussen de dimensies in plaats van abstract te werk te gaan.

Duurzame ontwikkeling is in het voorgaande hoofdstuk neergezet als een samenhang tussen de sociale, economische en ecologische dimensies. Door synergie tussen deze dimensies kan een duurzaam resultaat behaald worden. Voor hetzelfde principe, maar dan op het ruimtelijke niveau, is de gebiedsgerichte aanpak het middel om die samenhang te kunnen realiseren (zie figuur 3.1). De gebiedsgerichte aanpak kan daarbij worden onderverdeeld in een inhoudelijke kant en de proceskant (Hooimeijer *et al*, 2001). Door deze twee aspecten nader uit te werken kunnen punten geïdentificeerd worden die belangrijk worden geacht voor duurzaamheid binnen de gebiedsgerichte aanpak. De inhoudelijke kant heeft daarin betrekking op aspecten die sociaal, economisch en sociaal gerelateerd zijn.

Naast deze inhoudelijke kant komt ook de proceskant ter sprake in dit hoofdstuk. Het planningsproces is niet meer als voorheen waar de centrale overheid die beslissingen nam. Nu is de focus verschoven naar een 'governance' bestuursvorm, waar de overheid kaders opstelt waarbinnen projecten ontwikkeld worden (Hooimeijer *et al*, 2001). Deze duurzame bestuursvorm past in het kader van gebiedsbenaderingen waarin publieke en private partijen in participeren om gezamenlijk tot een bevredigende uitkomst te komen. Door deze communicatieve manier staat een uitkomst op voorhand van het planningproces niet vast, hierdoor is er ook meer vrijheid om tot creatieve uitkomsten te komen (De Roo & Voogd, 2004). Daarnaast is het creëren van draagvlak belangrijk. Het gaat om draagvlak in het planningsproces tussen de direct betrokkenen in plaats van democratische meerderheid. Dit betekent ook dat draagvlak daarmee situatiespecifiek is. Het vooraf selecteren en identificeren van essentiële actoren bepaalt daarmee ook de voortgang van het planningsproces (De Roo & Voogd, 2004).

In dit hoofdstuk wordt geprobeerd om criteriapunten te identificeren die belangrijk worden geacht voor duurzaamheid binnen gebiedsgerichte projecten. Deze punten zijn inhoudelijk en procesgericht. Het doel is om te kunnen zien in hoeverre duurzaamheid scoort binnen gebiedsgerichte projecten die rail, weg, of water georiënteerd zijn. Maar er kan ook bepaald worden in hoeverre een project daadwerkelijk gebiedsgericht te noemen is. Door het opstellen van een referentiekader aan de hand van deze criteriapunten kunnen de gebiedsgerichte projecten geanalyseerd worden. In dit hoofdstuk wordt een basis gelegd voor de empirie doormiddel van dit referentiekader. Eerst zal ingegaan worden op de inhoudelijke kwaliteiten waarna de proceskwaliteiten volgen. Daarna kan in de afsluitende paragraaf het referentiekader worden opgemaakt.



*Figuur 3.1: Samenhang is gelegen tussen de dimensies ecologie, economie en sociaal. Door drie dimensies samen te nemen moet duurzame ontwikkeling ontstaan. Op het ruimtelijke niveau is deze samenhang een gebiedsgerichte benadering dat bestaat uit een inhoudelijke kant en een proceskant.*

### 3.2 Inhoudelijke kwaliteiten

Bij duurzame ontwikkeling, zoals het beschreven is in Agenda 21, tijdens de Verenigde Naties conferentie in 1992, ging het om de samenhang tussen aspecten die te maken hebben met de sociale dimensie, maar ook de ecologische en de economische dimensie. Globale doelstellingen daarin waren bijvoorbeeld de bescherming van ecologische kwaliteiten, de verhoging van onze levensstandaard, maar ook dat de maatschappij zich kon aanpassen aan de veranderingen die ecologisch en economisch gerelateerd zijn. Dit kan ook wel onder de mom van adaptiviteit verstaan worden. Maar omdat in dit onderzoek sprake is van een ruimtelijk schaalniveau, moeten de dimensies hiernaar vertaald worden. In het onderzoek van Habiforum wordt de nadruk gelegd op dit ruimtelijk niveau door de dimensies te verwerken in ruimtelijke kwaliteit als een combinatie tussen maatschappelijke belangen en ontwerpeisen. Nu zijn deze ontwerpeisen niet relevant maar wel de belangen. De belangen hebben namelijk te maken met de drie dimensies van duurzame ontwikkeling. De dimensies daarbij zijn:

- Economische doelmatigheid;
- ecologische duurzaamheid;
- sociale rechtvaardigheid en culturele identiteit.

Hierin zien we de drie dimensies van duurzame ontwikkeling weer terugkomen die ten toneel zijn gekomen tijdens de conferentie van Rio de Janeiro in 1992. Deze dimensies kunnen als inhoudelijk belangrijk worden beschouwd en worden hieronder verder toegelicht door een link te leggen met gebiedsgerichte benadering.

#### *Economie*

Het eenduidig formuleren vanuit het economische belang aan het ruimtelijke schaalniveau blijkt zeer complex te zijn. Dit komt vooral doordat veel actoren een rol hierin spelen. Marktpartijen hebben vaak een winstoogmerk als doel, waardoor de kans bestaat dat een gebied door hoge kosten niet tot ontwikkeling zou kunnen komen. Of om de kosten te compenseren wordt er minder aandacht besteedt aan duurzaamheid. Duurzaamheid loont zich vaak pas uit op de langere termijn, waardoor de investering van marktpartijen in het project niet of weinig meer wordt teruggezien bij marktpartijen. Verder spelen economische functies een belangrijke rol in de welvaart van de maatschappij. Dit vraagt tevens om veel ruimte. De betrokken partijen hebben vaak de beschikking over veel middelen en

hebben daardoor een sterke en machtige positie. De spreiding van economische functies is daarin belangrijk maar ook het multifunctioneel grondgebruik, zoals het samenkomen van metro's, treinen, taxi's en bussen. Echter Rotmans (2003; p. 204) stelt dat in de ogen van de burger de bereikbaarheid onvoldoende is. Er is dan ook een streven naar een situatie waarbij bestemmingen sneller en op tijd kunnen worden bereikt. Daarbij moeten de functies en activiteiten goed bereikbaar zijn en een positief imago afgeven (Hooimeijer, 2001). Hierdoor zullen bedrijven zich sneller op die plekken gaan vestigen. Als de bedrijven eenmaal gevestigd zijn dan stimuleert dat de werkgelegenheid en de economie van dat gebied. Er kan geconcludeerd worden dat een positief vestigingsklimaat waarbij ook een hoge attractiviteit aanwezig is op de langere termijn bijdraagt aan de baten die terug te zien zijn bij de burger.

Bedrijven vestigen zich veelal rond stationsgebieden, aangezien op die manier de werklocatie goed bereikbaar is met het openbaar vervoer. Economisch gezien wordt er dan veel geïnvesteerd in deze stationsgebieden. De economische impulsen zijn enorm op de lokale, regionale en nationale schalen (Verbart, 2004). Vanuit gebiedsgerichte benaderingen bekeken hebben stations een positieve invloed op milieukwaliteiten, aangezien de groei van automobiliteit dan verminderd wordt. Hierdoor bieden stationsgebieden een mogelijkheid tot synergie van verschillende sectoren. Stations geven economische impulsen, de vervoerswaarde wordt verhoogd en de kwaliteit van de leefomgeving wordt verbeterd. Echter blijkt in de praktijk dat deze aspecten wel eens op gespannen voet met elkaar kunnen staan (Verbart, 2004). Er is daarom een vraag naar duurzame concepten waarbinnen economische functies zich kunnen ontwikkelen en waarbij de leefbaarheid van die gebieden door inwoners als positief kan worden ervaren. Hierbij moeten alle aspecten die komen kijken bij een duurzaam stationsgebied als gelijkwaardig worden beschouwd. Een concept dat tot deze duurzame oplossingen kan komen is een gebiedsgerichte aanpak.

### *Ecologie*

Het ecologische belang is net als economische doelmatigheid niet eenvoudig te definiëren. Hooimeijer *et al* (2001), stellen dat negatieve milieueffecten niet in prijs zijn uit te drukken. In het gevolg daarvan is dat negatieve milieueffecten invloed hebben op de ruimtelijke inrichting. Verder wordt het milieubelang gezien als een 'zwak' belang (Gibson, 2006). Het wordt niet genoeg ondersteund door het maatschappelijke verkeer en dus wordt het meer onder de aandacht gebracht binnen overheidsbeleid. Een voorbeeld is het milieueffectrapport dat geschreven wordt in de ondersteuning van de besluitvorming. Natuur kan verder een belangrijke rol spelen als inspiratiebron bij de vormgeving van de ruimte. Het stelt daarbij ook nieuwe eisen aan de ruimtelijke inrichting. Door een multifunctioneel ruimtegebruik zijn hinderaspecten belangrijke toetscriteria voor ruimtelijke inrichting. Maar nog steeds wordt het milieubelang onderbelicht in vraagstukken dan bijvoorbeeld economische belangen. Belangrijk bij ecologische belangen is dan ook het tegengaan van versnippering, door bijvoorbeeld het tracé aan te passen of het doen van natuurcompensaties. Daarnaast moet het effect op de bodem zo min mogelijk zijn. Verdroging en verontreiniging moet tegen worden gegaan terwijl ruimte en rust belangrijke componenten zijn. Het in stand houden en het versterken van ecosystemen is dan wenselijk (Hooimeijer *et al*, 2001). Behalve dergelijke doelen is ook een andere kracht relevant voor gebiedsgerichte benaderingen. Veel milieuregels stellen niet alleen eisen aan emissies maar ook gebiedsgerelateerde eisen (Arts, 2007). Denk daarbij aan eisen m.b.t. verstoringen, luchtkwaliteit en het beheren en handhaven van milieukwaliteiten van een gebied. Beheren en handhaving van deze gebiedskwaliteiten zijn belangrijk en daarbij zijn beheerplannen gewenst. Om daaraan te kunnen voldoen is een gebiedsgerichte benadering wenselijk. Het gaat daarbij niet alleen om de bescherming van de leefbaarheid of natuurwaarden, maar om het ontwikkelingsperspectief, waardoor er een duurzaam resultaat behaald kan worden. Het benutten van ruimtelijk-economische potenties staan voor een gebied dan centraal (Arts, 2007).

Daarnaast spelen klimaatbestendigheid en de energieopgave een belangrijke rol binnen duurzame planning. Hedendaags zijn waterretentiegebieden een belangrijk onderdeel bij klimaatgerichte opgaven. Het waterbeheer is immers veranderd van het water willen beheersen en controleren (keren) naar water meer ruimte willen geven (accommoderen) (Rotmans, 2007). Water zou daarbij een leidende rol kunnen nemen in de ruimtelijke inrichting van ons land. Het is een rol die past bij het duurzaam waterbeheer. Daarbij komt ook dat water niet te begrenzen is. Het raakt alle dimensies. Door overstromingen kunnen schadeposten de pan uitrijzen en is de economische schade

niet te overzien. Daarnaast raakt het ook de sociale dimensie. Door onderwater gelopen huizen kunnen mensen voor lange tijd niet normaal wonen en leven in hun woningen als voor de overstromingen (Rotmans, 2007). Tevens kan het daarbij voorkomen dat door verdrogingen de waterkwaliteit aan wordt getast en de gevolgen negatief uitpakken voor de ecologische kwaliteiten van een gebied. Duurzaam waterbeheer is dan een belangrijk aspect binnen de ecologische dimensie met betrekking tot ruimtelijke inrichting, klimaatbestendigheid en veiligheid. Daarbij komt ook dat gezocht moet worden naar alternatieven voor de huidige energievoorzieningen. Fossiele brandstoffen zijn eenmaal eindig. Om te zoeken naar nieuwe vormen van energievoorzieningen moet er ruimte gemaakt worden voor deze voorzieningen. Belangrijke en meest bekende voorbeelden zijn wel de aanleg van windmolenparken en CO<sub>2</sub>-opslag onder de grond. Ook het willen voldoen aan duurzame energie kent zijn grenzen niet. De sociale dimensie ondervindt daarvan soms de calamiteiten. De planning van windmolens brengt NIMBY-gedreven gedrag met zich mee en de opslag van koolstof onder de grond kent ook zijn gevolgen. Een voorbeeld kan gegeven worden met Barendrecht. Daar is de opslag van CO<sub>2</sub> niet doorgeslagen, doordat er hevig geprotesteerd is door de inwoners van de wijk waaronder de opslag gepland was. Echter is deze ontwikkeling van duurzame energie een belangrijk aspect voor een duurzame toekomst. Daarom is het ministerie van Economische Zaken in 2001 begonnen met deze transitie (Rotmans, 2007). Duurzame energie hoeft alleen maar terrein te winnen en is een aanvulling voor duurzame ontwikkeling. Door goede afstemming met de sociale en economische dimensies kan duurzame energie bij projecten een positief gegeven worden. Daarvoor komt een gebiedsgerichte benadering dan al snel om de hoek kijken.

Naast de kwaliteiten van de natuur en ecologie speelt ook duurzaam bouwen een onderdeel binnen de contouren van de ecologische dimensie. Duijvestein (2005), stelt dat het duurzaam bouwen afgeleid is van het begrip duurzame ontwikkeling, zoals die naar voren kwam tijdens de conferentie in Rio de Janeiro door de Verenigde Naties-commissie. Door het uitvoeringsplan Agenda 21 en het motto 'think globally, act locally' is de sprong gemaakt van duurzame ontwikkeling naar duurzaam bouwen, omdat met name duurzame ontwikkeling lokaal gerealiseerd moet worden. In het duurzaam bouwen werd gestart vanuit het punt dat de milieukwaliteit gewaarborgd moest worden. Hierbij werden thema's en subthema's beschreven en instrumenten ontwikkeld die de milieukant afdekten (Duijvestein, 2005). Hierdoor werd duurzaamheid niet meer gezien als het zoveelste pakket van eisen dat naast de reguliere pakketten (Seniorenlabel, Politiekeurmerk etc.) gerealiseerd moesten worden. Door het afdekken van de milieukant was er geen aandacht voor de andere twee dimensies (sociaal en economie). Hier kwam enigszins verandering in door leefbaarheid onder de aandacht te brengen (Duijvestein, 2005). Vanuit het economisch perspectief wordt er nog te vaak gedacht aan de portemonnee van de ontwikkelaar in plaats van de gebruiker. Hierdoor is er enige frictie tussen de sociale- en economische dimensie. Daarom stelt Duijvestein dat het noodzakelijk is om duurzaam bouwen te verbreden. Uit deze visies kan geconcludeerd worden dat duurzaam bouwen gebaseerd moet worden op alle drie de dimensies. Daarbij moet een inrichtingsproject geen invloed hebben op de natuurlijke omgeving en moet het van een duurzaam materiaal gebouwd zijn. Om dit te kunnen realiseren is een integrale aanpak zoals de gebiedsgerichte benadering benodigd.

### *Sociaal*

Bij de sociale dimensie wordt met rechtvaardigheid vooral nadruk gelegd om instrumentele doelen te formuleren in termen van gebruikswaarde waardoor er een vollediger beeld van mogelijkheden wordt weergegeven op dit moment. Hooimeijer *et al* (2001), geven als voorbeeld de deelname aan en de toegang tot besluitvormingsprocessen. Een ander aspect is dat een gebied een positief bindmiddel is voor bewoners en bedrijven. Het gebied is een herkenbare plek waar bedrijven en mensen in willen investeren (I&M, 2011). Deze aspecten zijn een stimulans voor de sociale cohesie van een gebied. De ruimtelijke investeringen in een gebied zijn er op gericht om de sociale en culturele kant van duurzaamheid te versterken. Investerings in de openbare ruimte (groen en blauw), openbaar vervoer, veiligheid, vermindering van milieuhinder zijn daarin belangrijke voorbeelden (I&M, 2011). Zie hier weer de link met ecologische en economische dimensies. Daarbij kan een link gemaakt worden met duurzame energie, aangezien investeringen in duurzame energie gebruikt kunnen worden om de sociale cohesie van een gebied te versterken. Een voorbeeld is een vorm van aandeelhouderschap met een lokale energiemaatschappij (I&M, 2011). Naast deze aspecten neemt ook gezondheid een prominente rol in. Door gebiedsgerichte benaderingen en gebiedsontwikkelingen is het niet wenselijk

dat er gevolgen zijn voor de gezondheid of het welbevinden van gebruikers. Door nieuwe ontwikkelingen mogen ze geen onnodige risico's lopen en hun gezondheid mag niet in het geding komen (I&M, 2011). Om dit te kunnen garanderen moet er goed om worden gegaan met milieukwaliteiten en de hinder zo veel mogelijk beperken en te zorgen voor een zo hoog mogelijke duurzame leefbaarheidssituatie.

Concluderend uit deze paragraaf is dat duurzaamheid een resultaat is van synergie tussen de drie dimensies. Vele aspecten binnen een dimensie op het ruimtelijke niveau hebben weer te maken met een effect op een andere dimensie. Bijvoorbeeld de aanleg van een infrastructuurlijn vanuit economische belangen kan bijvoorbeeld negatieve gevolgen hebben voor de natuurlijke omgeving door een hoger emissiegehalte en geluidshinder. Daarnaast kan geluidshinder weer invloed hebben op burgers, waardoor de sociale cohesie in het gebied verstoord wordt. Dit getuigt van een keteneffect door de dimensies. Door een goede en juiste samenhang en afstemming tussen de dimensies en alle componenten te combineren is een gebiedsgerichte aanpak of integrale aanpak benodigd en zal het resultaat leiden tot duurzaamheid. Bovenstaande aspecten die invalshoeken hebben met de ecologie, economie en sociaal zijn inhoudelijk gericht. Bij deze aspecten hoort ook een proceskant. Zonder een goed proces kan een project wel eens onduurzaam uit de bus komen. In de volgende paragraaf wordt aandacht besteedt aan deze proceskant.

### 3.3 Proceskwaliteiten

In de inleiding is de term 'governance' al genoemd als een term die belangrijk is in het proces van planning. Governance of, duurzame bestuursvorm, heeft te maken met verschillende interpretaties en definities die er aan worden toegekend. Er zijn wel enkele aspecten die belangrijk zijn voor governance. Namelijk dat governance niet hetzelfde is als government. Government gaat uit van een bestuursvorm dat leiding geeft, stuurt en het controleert van sector of facet gerelateerde activiteiten. 'Governance' gaat echter meer over het duurzaam besturen van activiteiten die sociaal en politiek gerelateerd zijn (Jordan, 2008). In andere woorden, de centrale overheid is centraal gericht op het uitvoeren van activiteiten zonder daarbij andere actoren als marktpartijen te betrekken in het planningproces. Twee andere aspecten die onderscheid maken tussen 'government' en 'governance' is dat wetenschappers de mogelijkheid hebben om het hele bereik van alle instituties en relaties te bereiken via de term 'governance'. Daarnaast is governance niet afhankelijk van een bepaalde tijdsperiode of geografische plaats. In plaats daarvan reist het concept eenvoudig door deze categorieën (Jordan, 2008). Governance is een bestuurlijk netwerk dat refereert aan netwerken van actoren als politici, private partijen, marktpartijen, sociale bewegingen en burgergroepen (Torfing, 2005). Ook stelt Torfing (2005), dat governance een term is dat vaag refereert aan niet hiërarchische bestuursvormen tussen publiek- en private partijen. Om tot succesvolle uitkomsten van planprocessen te komen, dient men niet alleen de overheid te betrekken in een planproces maar ook andere partijen die niet gerelateerd zijn aan de overheid.

Door deze 'governance' structuur is een benadering gewenst die gebouwd is op communicatieve methoden. Door de betrokkenheid van verschillende actoren met uiteenlopende belangen is overleg tussen de actoren essentieel in de voortgang van het proces. Glick (2000), onderscheidt daarin drie typen van procesparticipatie, namelijk 'paternalistic', waarin de beslissingsnemer de stakeholders of actoren selecteert die hij benodigd acht voor het planningsproces. Een andere typering is 'consensus building', waarin stakeholders participeren die zwaar beïnvloed worden door projectontwikkeling. De zogenaamde 'most affected people'. De laatste typering is 'confrontational', waarin publieke participatie resulteert in conflictprocessen. De tweede typering zal later in deze paragraaf nog terugkomen. Maar belangrijk om te constateren is dat het betrekken van meerdere partijen in planningsprocessen belangrijk is voor het succes van de uitkomst van een proces. Daarbij is de governancestructuur gerelateerd aan een uitkomst die gericht is op het bouwen van consensus tussen de betrokken actoren in plaats van dat het proces 'goal' of doelgericht is (government) (Van Asselt & Rijkens-Klomp, 2002).

De planning in de governance structuur bevindt zich dan ook in een pluriforme context, waarbij verschillende belangen en doelen behartigd moeten worden. Daarbij is de gebiedsgerichte aanpak gebaseerd op cross-sectorale benaderingen. Technocratische stijl van top-down planning (government) is dan niet de uitkomst maar er is meer een trend gaande richting participatieve stijl



(governance) oplossingen onder de mom van ‘collaborative planning’ (Healey, 1997). Deze communicatieve benadering van Healey (1997), is gebaseerd op het verder betrekken van stakeholders dan de traditionele ‘power elites’. En dat het betrekken van lokale kennis belangrijk is voor de legitimiteit van het planningsproces. Deze opvatting toont aan dat de macht gedecentraliseerd wordt naar lokale overheden, marktpartijen en private partijen en dat zoveel mogelijk partijen betrokken moeten worden in het planningsproces. Dit kan echter zorgen voor een onmogelijke aanpak. Het gevaar kan zijn dat machtsrelaties onderschat worden (Naess, 2001), of dat het planningsproces hierdoor juist vertraagd wordt, doordat niet elk belang van elke actor of individu behartigd kan worden. Daarom moet het streven zijn naar het vooraf selecteren van belangrijke actoren (De Roo, 2001). Hetzij actoren die een toegevoegde waarde hebben voor het project of actoren die juist sterk benadeeld worden. Zie hier weer de typering ‘*consensus building*’ van Glick. De roep om vroege betrokkenheid van direct betrokkenen is daarbij een kwaliteit van het planningsproces. Daarbij is het ontwikkelen van ‘awareness’ van duurzame ontwikkeling belangrijk, zodat gebiedsgerichte benaderingen ook politieke steun krijgen.

Naast de betrokkenheid van direct betrokkenen is een uitkomst naar tevredenheid onder de betrokken partijen een ander aandachtspunt. Het gaat er hierbij om dat alle partijen die betrokken zijn in het planningsproces tevreden zijn over de bereikte resultaten. Janssen-Jansen (2009), stelt verder dat alle relevante partijen en hun belangen bij de besluitvorming betrokken zijn geweest, waarbij democratische legitimiteit gewaarborgd wordt en dat de kosten van de oplossingen niet afgewenteld worden op niet-betrokken partijen. Daarnaast merkt Janssen-Jansen op dat er inhoudelijke voortgang te zien moet zijn in ruimtelijke plannen. Dit kan bepaald worden door te kijken of latere versies van plannen tegemoet komen aan eerdere kritiepunten. Als er voldaan kan worden aan deze punten dan kunnen duurzame oplossingen gerealiseerd worden. Een oplossing is duurzamer naarmate zij aan meer waarden recht kan doen en verschillende probleemdefinities van uiteenlopende partijen kan absorberen en goed toekomstbestendig is (Janssen-Jansen, 2009;p. 28). Belangrijk hierbij is dat het proces goed gemanaged moet worden om tot ruimtelijke kwaliteit te komen.

Uit deze paragraaf kan geconcludeerd worden dat de duurzame kwaliteiten van het proces liggen in het vroeg betrekken van direct betrokkenen in het proces via een ‘governance’ structuur en dat alle direct betrokkenen tevreden zijn over de uitkomst en dat de uitkomst ook van politieke ondersteuning geniet.

### **3.4 Referentiekader voor duurzaamheid bij gebiedsgerichte infrastructuurprojecten**

De aandachtspunten uit de drie dimensies ecologie, sociaal en economie (inhoud) en het proces zijn in bovenstaande paragrafen weergegeven. Belangrijk is nu om de meest relevante componenten onder te verdelen naar inhoud en proces. Dit zijn de componenten die onderdeel zijn van de gebiedsgerichte aanpak. Hieronder is in figuur 3.2 een samenvatting van de meest relevante punten in een overzicht weergegeven. Dit overzicht is ook het referentiekader dat de mate van duurzaamheid bij de projecten moet gaan meten. Daarmee wordt het doel van het referentiekader ook duidelijk. Elk punt uit het referentiekader dient aan te tonen in hoeverre dat punt duurzaam te noemen is binnen een infrastructuurproject. Daarnaast dient ook aantoonbaar te worden in hoeverre het project gebiedsgericht te noemen is. De punten zijn ingedeeld naar inhoud en proces. Dat zijn de elementen van een gebiedsgerichte benadering.

Inhoud	Proces
<i>Economie</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Multifunctioneel grondgebruik</li> <li>• Economie en vestigingsklimaat</li> <li>• Baten voor burgers</li> </ul> <i>Ecologie</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ecologische structuur</li> <li>• Milieukwaliteiten</li> <li>• Duurzaam waterbeheer</li> <li>• Duurzame energie</li> <li>• Duurzaam bouwen</li> </ul> <i>Sociaal</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Veiligheid</li> <li>• Leefomgeving</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Governance structuur</li> <li>• Vroege betrokkenheid van direct belanghebbenden</li> <li>• Consensus over de uitkomst tussen de betrokken partijen</li> </ul>

Figuur 3.2: Referentiekader voor duurzaamheid bij gebiedsgerichte infrastructuurprojecten die opgedeeld is naar inhoud en proces

Uit bovenstaand referentiekader is op te maken dat duurzame ontwikkeling met betrekking tot de ruimtelijke inrichting van ons land te maken heeft met de veiligheid en milieukwaliteiten als kernwaarden. Onder veiligheid wordt hierbij ook het duurzaam waterbeheer bedoeld in het kader van klimaatbestendigheid. Deze kernwaarden moeten in de toekomst zorgen voor duurzame economische ontwikkeling. Rotmans (2007;p. 81), merkt het volgende op: *‘vroeger waren zij afgeleide waarden van de economische ontwikkeling, randvoorwaarden, terwijl zij in de toekomst zullen uitgroeien tot kernwaarden. De huidige kernwaarden zijn echter nog steeds economisch en door de sterke padafhankelijkheid in het systeem van ruimtelijke orde is de manoeuvreerruimte beperkt’*.

Dit betekent dat de economische dimensie vaak de boventoon voert binnen projecten. Met een gebiedsgerichte aanpak kan deze boventoon veranderd worden naar een meer status-quo situatie. Elke dimensie kan dan gelijk behandeld worden en op elkaar worden afgestemd. Cross-sectorale benadering als de gebiedsgerichte aanpak moet dan het middel worden om op het niveau van ruimtelijke planning tot duurzame oplossingen te komen. De synergie tussen de verschillende dimensies daarbij is cruciaal. Vaak heeft een infrastructuurproject zijn invloed op alle dimensies of werkt het effect door op de andere dimensies als een keteneffect. Zoals Arts (2007) stelt, gaat het dus om het zoeken naar een evenwicht in het spanningsveld tussen het beschermen en ontwikkelen tussen milieu en sociaal-economische waarden, tussen risico's beheersen en het benutten van kansen vanuit het eigen belang, maar ook uit het belang van anderen voor nu en later. Door invloeden zo min mogelijk te houden en te zoeken naar nieuwe stimulerende ontwikkelingen waarbij elke dimensie gebaat is kan er een duurzaam resultaat ontstaan. Daarom is het belangrijk om een zo hoog mogelijk resultaat te halen op bovenstaande componenten uit het referentiekader bij een gebiedsgericht project. Hoe duurzamer de bovenstaande componenten hoe beter het gebiedsproject kan dienen als voorbeeld voor andere infrastructuurprojecten binnen Nederland en misschien zelfs daarbuiten.

Wat verder het referentiekader betreft is gekozen voor punten die een indicatie geven van duurzaamheid die economisch, sociaal en ecologisch gericht zijn. Daarnaast speelt ook het proces een belangrijke rol. In het vervolg van het onderzoek kunnen de cases getoetst worden op deze criteria. Getoetst kan worden in hoeverre een project gebiedsgericht te noemen is, maar ook in hoeverre het project duurzaam is. Door bovenstaande criteria kan dat helder worden. Echter blijft dit referentiekader een selectie van de onderzoeker op basis van de theorie. Het referentiekader moet dan ook worden gezien als een flexibel en dynamisch referentiekader dat aangepast kan worden naar de context waarvoor het gebruikt wordt. Een ander aandachtspunt voor het referentiekader is dat honderd procent duurzame ontwikkeling wellicht niet te behalen valt. Echter kan met dit referentiekader een

overzicht gegeven worden over waar de duurzame kwaliteiten van het project liggen, maar ook waar de stresspunten liggen voor verdere aandacht. Door een goede samenhang van deze aandachtspunten moet een zo hoog mogelijk duurzaam resultaat behaald kunnen worden. Aan welke criteria de aspecten moeten voldoen wordt in het volgende hoofdstuk weergegeven.

## Hoofdstuk 4: Methodologie achter het duurzame referentiekader voor gebiedsgerichte projecten

---

### 4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt weergegeven hoe de punten in het referentiekader getoetst kunnen worden. De punten zijn in het vorige hoofdstuk opgesteld en gebaseerd op de theorie. Om de punten te kunnen toetsen worden enkele belangrijke criteriapunten opgesteld die bepalen in hoeverre er sprake is van duurzaamheid bij een gebiedsgericht project en in hoeverre het project gebiedsgericht te noemen is. Nadat de criteriapunten zijn vastgesteld wordt in de praktijk doormiddel van het doen van interviews en documentanalyse het referentiekader ingevuld en bepaald. Het duurzame referentiekader is niet voorgelegd bij de persoon zelf, daarvoor is het referentiekader tijdens het onderzoek steeds aan verandering onderhevig geweest. Per case zijn twee interviews afgenomen. De interviews zijn gehouden bij organisaties die belangrijk zijn in het project. Ook is er gebruik gemaakt van verschillende documentatie. Uit de academische hoek maar ook uit de hoek van marktpartijen. Hierdoor is een eenzijdig beeld op de case voorkomen. Het referentiekader geeft dan per case aan hoe gebiedsgericht en duurzaam het project is. Aan het referentiekader hangt ook een bepaalde methodiek, waardoor bepaald kan worden hoe er gescoord is op het referentiekader door de cases die onderzocht zijn. In dit hoofdstuk zal daarom eerst ingegaan worden, in paragraaf 4.2, op de projecten die zijn gekozen voor het onderzoek waarna in paragraaf 4.3 ingegaan kan worden op de interviews die moeten worden afgenomen. In paragraaf 4.4 wordt de methodiek van het referentiekader uiteen gezet en wordt in paragraaf 4.5 een verantwoording gegeven over de gehanteerde methodiek.

### 4.2 Motivatie geselecteerde cases en bepaling schaalniveau

In dit onderzoek wordt studie gedaan naar drie verschillende soorten cases. Zoals eerder aangegeven wordt geprobeerd een vergelijking te maken tussen de sectoren spoor, weg en water. Er hebben immers veel incrementele verbeteringen plaatsgevonden binnen deze sectoren, waaronder ook de sectoren spoor, weg en water. Deze verbeteringen hebben geleid tot korte termijn oplossingen, echter hebben ze op de langere termijn voor grote problemen gezorgd (Rotmans, 2003). Dit betekent dat voor dit onderzoek uit elke sector een project onderzocht wordt. De projecten hebben kenmerken van gebiedsgerichte benadering en vinden plaats op vergelijkbaar ruimtelijke schaalniveau. Dit betekent ook dat het hele gebied dat het project inneemt wordt gebruikt als schaalniveau. In dit onderzoek is de Hanzelijn één van de cases. Het traject loopt van Zwolle tot Lelystad en zal ook op die grote beoordeeld worden. Er dient niet op elk detail ingezoomd worden. Daarvoor is het project te groot.

Naast het schaalniveau worden de projecten ongeveer in dezelfde tijd gerealiseerd. De drie cases zijn grote infrastructurele projecten en behelzen daarmee een groot gebied met vele actoren die uiteenlopende belangen vertegenwoordigen. Om enig inzicht te bieden waarom deze projecten zijn gekozen zal eerst ingegaan worden op de sectoren spoor en water waarna de sector weg zal volgen.

Er is gekozen binnen de spoorsector voor de Hanzelijn. De Hanzelijn loopt door drie verschillende provincies en is daarmee een lang tracéproject. De reden voor de keuze van dit project is dat het project een grote invloed heeft op zijn omgeving. Het tracé is namelijk ingepast en afgestemd op de omgeving van Lelystad tot Zwolle. Verder komen er enkele nieuwe stations. In Dronten en Kampen-Zuid wordt er gewerkt aan nieuwe stationsomgevingen. Hierdoor kan de Hanzelijn als een groot infrastructuurproject beschouwd worden. Het project raakt daarmee vele gebieden die onbegrensd zijn en veel raakvlakken hebben met ecologische, sociale en economische dimensies. Daarom is het interessant om te zien in hoeverre er gebruik wordt gemaakt van gebiedsgerichte benaderingen en in hoeverre het project duurzaam te noemen is.

De bypass bij Kampen gaat een nieuwe waterweg vormen door een agrarisch gebied in het kader van klimaatverandering. Door deze landschappelijke inpassing kan het water door de IJssel beter

en sneller afgevoerd worden naar het IJsselmeer en het Drontermeer. Een tweede bijkomstigheid is dat door deze inpassing een situatie ontstaat voor meerdere ontwikkelingen. Zo zorgt de bypass voor een verbetering van recreatieve doeleinden door de aanleg van bijvoorbeeld kleine jachthavens. Door de inpassing is er kans gekomen om natuur te kunnen ontwikkelen. Tevens kan de gemeente Kampen voldoen aan de vraag naar nieuwe woningen. Deze aspecten geven aan dat veel nieuwe gebiedsontwikkelingskansen ontstaan door de aanleg van de bypass. Om dit goed op elkaar af te kunnen stemmen is een benadering nodig die kijkt naar alle kansen in het gebied. Hierdoor is de bypass bij Kampen een gebiedsproject geworden en is het een prima casus voor de sector water in dit onderzoek.

De provinciale weg N340 loopt van Zwolle tot Ommen en doorkruist een gebied dat geniet van landschappelijke kwaliteiten. Er is sprake van een upgradering van de weg of er wordt een geheel nieuw tracé aangelegd. In het volgende hoofdstuk is daar meer duidelijkheid over. Het project kenmerkt zich door de vele private partijen die bij het project betrokken zijn en de economische belangen en veiligheidsbelangen die gemoeid zijn bij het project. Daarnaast nemen natuurkwaliteiten ook een prominente rol in dit project. Om al deze aspecten goed op elkaar af te stemmen is er gekozen voor het werken met gebiedsgerichte kenmerken. Maar de vraag rest in hoeverre het project duurzaam opgeleverd kan worden en in hoeverre het project gebiedsgericht te noemen is. In die zin is de N340 een interessant object om te onderzoeken in deze studie.

### 4.3 Interviews en documentatie

Om aan de benodigde informatie te komen voor het onderzoek is er gekozen voor het afnemen van interviews en het doen van documentanalyses. Een opzet van het interview met vragen is in de bijlagen van dit onderzoek weergegeven (appendix 1). Het doel van het afnemen van interviews is het helder krijgen in hoeverre het project gebiedsgericht is en wat voor rol duurzaamheid daarin heeft gespeeld. De personen die daarvoor geselecteerd zijn, zijn representatief voor het project en de betrokken organisatie. Tevens hebben de interviewpersonen een functie die te maken heeft met planologie of ruimtelijke ordening. Er is gekozen voor verschillende organisaties per case, zodat er geen eenzijdig beeld ontstaat van de case. De volgende personen zijn benaderd voor een interview.

- Herman Dijk is sinds februari 2010 dijkgraaf van Waterschap Groot Salland en zit in de stuurgroep IJsseldelta-Zuid over project bypass Kampen.
- Erik Mol is environmentalist bij ProRail te Utrecht en is veel betrokken geweest bij de Hanzelijn als planoloog.
- Jean Buskens is werkzaam bij provincie Overijssel en is betrokken bij de bypass Kampen. Omdat de provincie de trekker is van het project is er besloten de provincie te interviewen.
- Gerard van Weerd is werkzaam als projectleider op de afdeling Wegen en Kanalen van provincie Overijssel en is daarbij bij het project N340.
- Dhr. E. Goldsteen is wethouder van gemeente Dalfsen en is namens de gemeente nauw betrokken bij de N340.
- Dhr. G.J. Veldhoen is wethouder van gemeente Kampen en heeft als portefeuille Ruimtelijke Ordening. Daarbij is hij trekker van IJsseldelta-Zuid en betrokken bij de Hanzelijn.

Wat opvalt is dat alle personen werkzaam zijn binnen (semi)overheidsinstanties. Dit komt, omdat deze instanties, en met name de provincie, de trekker zijn van de projecten. Dat betekent dat de provincie ook het proces coördineert en regelt. Het referentiekader bestaat namelijk uit een inhoudelijke kant en een proceskant. Van beide kanten heeft de provincie veel kennis en is nauw betrokken in de omgeving. Daarnaast zijn ook marktpartijen betrokken bij de projecten. Deze partijen zijn echter voor een korte duur betrokken bij het project en kunnen daarbij maar een klein beeld geven van het project. Om die reden is er gekozen om interviews te houden met personen van overheidsinstanties. Wel wordt er met documentanalyse een aanvulling gemaakt. De documenten komen ook uit het wetenschappelijke veld en uit het veld van marktpartijen. Hiermee wordt hopelijk een zo objectief mogelijk beeld geschetst van de cases.

#### 4.4 Verantwoording criteria

Belangrijk zijn de punten van het referentiekader die opgesteld zijn uit de theorie met betrekking tot duurzaamheid bij gebiedsgericht plannen. Echter is het de vraag hoe deze punten getoetst kunnen worden. Voor het toetsen van de punten worden criteriapunten opgesteld. Deze criteriapunten worden vervolgens omgezet naar scores op het referentiekader. Deze scores zullen een indicatie geven in hoeverre de punten duurzaam zijn. Aan de hand van interviews en documentatie worden de scores bepaald. Allereerst zullen de punten uit het referentiekader aangevuld worden met criteria die belangrijk worden geacht voor toetsing. In appendix 1 zijn vragen te vinden die helpen bij het beoordelen van de criteriapunten. Deze vragen zijn ook opgedeeld naar de verschillende dimensies. Het schema hieronder geeft het referentiekader weer.

Inhoud	Proces
<p><i>Economie</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Multifunctioneel grondgebruik</li> <li>• Economie en vestigingsklimaat</li> <li>• Baten voor burgers</li> </ul> <p><i>Ecologie</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ecologische structuur</li> <li>• Milieukwaliteiten</li> <li>• Duurzaam waterbeheer</li> <li>• Duurzame energie</li> <li>• Duurzaam bouwen</li> </ul> <p><i>Sociaal</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Veiligheid</li> <li>• Leefomgeving</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Governance structuur</li> <li>• Vroege betrokkenheid van direct belanghebbenden</li> <li>• Consensus over de uitkomst tussen de betrokken partijen</li> </ul>

Figuur 4.1: Referentiekader ingedeeld naar inhoud en proces

De criteriapunten worden met een negatieve en positieve score beoordeeld. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen twee verschillende lagen. De eerste laag geeft de waarden: -/0/+ weer. De tweede laag bestaat uit \*, \*\* en \*\*\*. Het cijfer nul, uit de eerste laag, geeft een neutrale situatie weer. De min geeft een negatief effect weer en de plus een positief effect. In de tweede laag is de plus opgedeeld naar licht, matig en zeer positief effect. Dit geeft de mate van duurzaamheid weer. Hoe meer ‘sterren’ hoe duurzamer het punt uit het referentiekader is. Het bereik van duurzaamheid wordt weergegeven van 0 tot drie sterren. Echter kan het ook voorkomen dat een bepaalde ruimtelijke functie een negatieve invloed heeft op de omgeving. Hiervoor is een enkele min ingebouwd. Zie hieronder figuur 4.2 voor een helder overzicht.

1e laag		2e laag	
Negatief	-	Licht positief	*
Neutraal	0	Matig positief	**
Positief	+	Zeer positief	***

Figuur 4.2: Scoringstabel uitgelicht naar 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> laag

*Inhoud - sociale dimensie*

Het component veiligheid, zal beoordeeld worden op het criteriapunt of rekening is gehouden met de veiligheid voor de mens. Als er sprake is van wel of geen achteruitgang dan wordt dit beoordeeld met een - of een 0. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de veiligheidseisen die wel of niet voldoen aan de wettelijke normen. Als er sprake is van een situatie die meer brengt dan de wettelijke norm, door bijvoorbeeld spelingruimte in te bouwen, dan wordt dit beoordeeld met een enkele ster (\*). Als het project zich kan meten met de veiligste infrastructuurprojecten van het land dan wordt dit gewaardeerd met twee sterren (\*\*). Als de veiligheid in het gebied een toegevoegde waarde is voor het hele gebied dan wordt dit beoordeeld met drie sterren (\*\*\*). Bijvoorbeeld als de insteek van het project het garanderen is van veiligheid voor de toekomst op de langere termijn.

Leefomgeving. Als er negatieve effecten zijn op de leefomgeving dan wordt dit beoordeeld met -. Is de situatie hetzelfde gebleven dan is deze 0. Is er vooruitgang te zien dan wordt dit beoordeeld met een enkele ster (\*). Bijvoorbeeld als er meer wordt gebracht dan de basiskwaliteit of wettelijke milieunormen. Als het gebied zich kan meten met de beste gezondheidsgebieden van het land dan is dit een dubbele ster (\*\*) situatie. Is de leefomgeving een verrijking voor het hele ontwikkelingsgebied dan wordt dit beoordeeld met drie sterren (\*\*\*).

*Inhoud - economische dimensie*

Economie en vestigingsklimaat. Het vestigingsklimaat hangt af van de mogelijkheid dat nieuwe bedrijven en kantoren zich kunnen vestigen, wat invloed heeft op de werkgelegenheid. Dit aspect hangt sterk af van de verbetering van de bereikbaarheid. Als er negatieve invloeden zijn dan wordt dit beoordeeld met een min (-). Is dit niet van toepassing of de situatie blijft hetzelfde dan geldt een score van nul (0). Zijn de economische centra bereikbaar binnen acceptabele reistijden, waardoor het vestigingsklimaat kan worden versterkt dan geldt een score van een enkele ster (\*). Als de bereikbaarheid een positieve invloed heeft op het economische vestigingsklimaat voor bedrijven en de duurzame modaliteiten van het gebied, dan wordt er een score gehanteerd van twee sterren (\*\*). Als de economische centra optimaal kunnen functioneren met duurzame modaliteiten en een verrijking zijn voor het regionale gebied, zowel woning als bedrijf gericht, dan is er sprake van drie keer een ster (\*\*\*).

Baten voor burgers. De baten voor burgers worden bepaald door het indexcijfer bij kostenbaten analyses. Onder het cijfer één wordt een 0 als score weergegeven. Hoe hoger het cijfer boven de één hoe meer sterren als score.

Multifunctioneel grondgebruik. Heeft het gebruik negatieve invloed op zijn omgeving dan geldt een min score (-). Is er geen sprake van multifunctioneel grondgebruik dan wordt dit beoordeeld met een score van nul (0). Is het meervoudig gebruik alleen in het kader van veiligheidsmaatregelen dan wordt dit beoordeeld met een enkele ster (\*). Vindt er multifunctioneel grondgebruik plaats in het kader van natuurontwikkeling of bescherming dan is er sprake van een dubbele ster score (\*\*). Is het multifunctioneel gebruik een verrijking voor alle aspecten binnen het gebied en is er sprake van een toonaangevend gebruik dan is er sprake van een maximale score (\*\*\*).

*Inhoud - ecologische dimensie*

Ecologische structuur. Wordt er niets aan de huidige situatie veranderd of er wordt aan de wettelijke normen gehouden dan volgt een 0-score. Ook als dit aspect niet van toepassing is. Is er sprake van compensatie waarbij verloren natuur ergens anders nieuw wordt aangelegd dan geldt een beoordeling van een enkele ster (\*). Als er nieuwe natuur wordt ontwikkeld voor kwaliteitsverbetering dan gelden twee sterren (\*\*). Als er sprake is van natuurontwikkeling in het kader van ecologische structuren en heeft het een meerwaarde voor het hele project dan is een maximale score (\*\*\*) van toepassing. Zijn de kwaliteiten minder geworden en heeft het een negatieve invloed op zijn omgeving dan is er sprake van een min score (-).

Milieukwaliteiten. De milieukwaliteiten worden beoordeeld door te kijken of er voldaan is aan de wettelijke normen. Is dit het geval dan volgt een neutrale score van nul (0). Is er sprake van spelingruimte dan geldt een score van een enkele ster (\*). Kan de bodem gebruikt worden voor multifunctioneel gebruik dan is er sprake van een dubbele ster score (\*\*). Als de milieukwaliteiten een meerwaarde hebben voor het natuurlijke systeem van het gebied dan is er sprake van een maximale

score (\*\*\*)). Als de milieukwaliteiten minder zijn dan voor de aanvang van het ontwikkelingsproject dan is een min score (-) van toepassing.

Duurzaam waterbeheer. Als het waterbeheer kwalitatief achteruitgaat dan krijgt dit een min score (-). Als de situatie onveranderd blijft en de situatie blijft binnen de wettelijke normen of dit aspect is niet van toepassing binnen het project dan geldt een score van nul (0). Als het waterbeheer voldoet aan de wettelijke normen met spelingsruimte dan geldt een score van een enkele ster (\*). Gaat het water gepaard met meerdere ontwikkelingen dan geldt een dubbele ster score (\*\*). Is het duurzaam waterbeheer in het kader van veiligheid aangelegd en heeft het naast een aantal aanvullende functies op andere functies ook een duurzame bijdrage voor ecologie binnen het ontwikkelingsproject. Dan is een maximale beoordeling (\*\*\*) van toepassing.

Duurzaam bouwen. Als het bouwen een negatieve invloed heeft op zijn omgeving dan wordt dit beoordeeld met een min score (-). Als er geen sprake is van duurzaam bouwen, materialistisch gezien, of als dit niet van toepassing is op het project dan is er sprake van een 0-score. Als de nieuwe infrastructurele werken meer voldoen dan alleen de bestaande wettelijke normen dan is er sprake van een enkele ster (\*). Een dubbele ster (\*\*) wordt verdiend wanneer het infrastructuurproject zich kan meten aan de duurzaamste van Nederland. Wanneer de werken een verrijking en aanvulling zijn en een toonbeeld vormen voor de omgeving en het hele gebied dan is er sprake van een maximale score (\*\*\*)).

Duurzame energie. Als het project gebruik maakt van eindige bronnen dan krijgt dit een min score (-). Wanneer er geen mitigerende maatregelen plaatsvinden is er sprake van een 0-score. Als er geen CO<sub>2</sub>-uitstoot plaatsvindt door mitigerende aanpakken is er sprake van een enkele ster score (\*). Is het gebied ook in het kader van duurzame energie ontwikkeld dan is er sprake van een dubbele ster score (\*\*). Denk hierbij bijvoorbeeld aan energieneutrale woonwijken. Wordt binnen het gebied uitsluitend gebruik gemaakt van duurzame hulpbronnen en wordt er energie geleverd aan andere gebieden buiten het eigen gebied waardoor duurzame energie een verrijking is voor het eigen gebied of ontwikkelingsproject, dan geldt een maximale score (\*\*\*)).

### *Proces*

Governance structuur. De governance structuur moet bepalen in hoeverre het project gebiedsgericht te noemen is en in hoeverre de aanpak past binnen de context van het project. Als de aanpak een averechts uitwerking heeft dan is er sprake van een min score (-). Is de aanpak geen meerwaarde voor het project dan is een nul score van toepassing. Vervolgens moet bepaald worden in hoeverre de aanpak een meerwaarde is voor het project. Dit wordt gewaardeerd vanaf een enkele ster (\*) tot en met drie sterren (\*\*\*). Deze bepaling ligt aan de interpretatie van de onderzoeker. Deze maakt een keuze die beargumenteerd is op basis van interviews en documentatie.

Vroege betrokkenheid. Als er geen andere partijen dan overheden betrokken worden bij het proces dan is dit een min score (-). Selecteert de beslissingsnemer de belangrijkste actoren dan is er sprake van een 0-score. Wordt er bij het planningproces uitgegaan van een brede scope waarbij private partijen worden betrokken, is er is geen sprake van meebeslissing over het eindoordeel dan is er sprake van een enkele ster score (\*). Worden op voorhand alleen de partijen betrokken die baat hebben bij, of de meeste gevolgen ondervinden van een project bij het proces en de besluitvorming dan is er sprake van een dubbele ster (\*\*) beoordeling. Hebben de betrokken partijen invloed op de besluitvorming, door bijvoorbeeld een eigen plan aan te leveren of een eindplan wordt door private partijen op details verbeterd, dan is er sprake van een maximale score (\*\*\*)).

Consensus. De mate van tevredenheid over de uitkomst van het resultaat tussen de verschillende partijen is moeilijk te meten. Dit punt heeft namelijk een hoog subjectief karakter. Het ligt aan de interpretatie van de onderzoeker hoe duurzaam dit punt wordt. Hoe meer sterren, hoe groter de tevredenheid tussen de betrokken partijen.

## **4.5 Verantwoording gekozen methodiek**

De methodiek die gebruikt wordt in dit onderzoek heeft kenmerken van een scorekaartmethode, aangezien het een methode is om het vergelijken van verschillende alternatieven te vergemakkelijken zonder dat een oordeel wordt geveld over de alternatieven (Hellendoorn, 2001). Er is namelijk sprake van situaties waarbij vele partijen betrokken zijn met verschillende belangen en voorkeuren (Hellendoorn, 2001). Deze methode wordt gebruikt, aangezien hoofdzakelijk sprake is van



kwalitatieve informatie. Dit betekent dat er geen sprake kan zijn van kwantificering. In plaats daarvan is het verwachte gevolg weergegeven. Daarmee is op een kwalitatieve wijze gebruik gemaakt van plussen en minnen. Daarbij is een ster (\*) en hoger beter dan de nulsituatie, is 0 gelijk aan de nulsituatie en min (-) slechter dan de nulsituatie. Het kan voorkomen dat een min of een nulbeoordeling kan plaatsvinden. Echter kan dit nog wel aanvaardbaar zijn. Op te merken valt dan ook dat deze methodiek niet honderd procent objectief toegepast kan worden. De interpretaties van de criteriapunten en de scores die er aan hangen zijn afhankelijk van de onderzoeker. Dit zal altijd gebaseerd blijven op eigen interpretaties. Dit betekent dat de onderzoeker zijn scores toekent aan wat er opgemerkt wordt uit de interviews en documentatie. Belangrijk aan dit referentiekader is het geven van transparantie over duurzaamheid bij gebiedsgerichte projecten. De situatie zal niet voor honderd procent de werkelijkheid weergeven. Het referentiekader dient dan ook door de gebruiker gezien te worden als een flexibel en adaptief kader dat aan iedere situatie aangepast kan worden. In dit onderzoek blijft het referentiekader hetzelfde voor elke case. Tevens bestaat de kans van overlapping. Zo kan bijvoorbeeld een vestigingsklimaat zijn invloed hebben op de baten voor burgers. Op die manier kan een oplossing onder twee criteria vallen. Een voordeel van deze methode is dat de gevolgen snel en overzichtelijk zijn weer te geven. Met name in situaties waarin velen bij het maken van de keuze betrokken zijn en de meningen over een criterium verdeeld zijn. Daarbij kan deze methode een uitkomst bieden (Hellendoorn, 2001). Een minpunt van deze methode is wel dat het zich misschien kan lenen voor grafische misleiding. Enkele aspecten kunnen bijvoorbeeld ten onrechte verkeerd worden benadrukt. Enige oplettendheid is daarbij wel gewenst (Hellendoorn, 2001).

#### 4.6 Voorbeeld van score bepaling

Veel van de scores op de criteria wordt op een subjectieve wijze beoordeeld. Daarom wordt in deze paragraaf een voorbeeld van een score toekenning weergegeven, zodat de interpretatie duidelijker wordt. Een voorbeeld wordt gegeven met de Hanzelijn.

##### *Economie*

Als geen sprake zou zijn bij de Hanzelijn van multifunctioneel grondgebruik dan heeft er geen verandering opgetreden voor de omgeving. Hiervoor zou een neutrale score van toepassing zijn. Een negatief effect, doordat bijvoorbeeld een tunnel zorgt voor een lange donkere passage voor voetgangers en fietsers, dan zou een negatieve score van toepassing zijn. Worden er bijvoorbeeld meerdere tunnels, bruggen en ecopassages aangelegd en wordt de doorsnijding met natuurkwaliteiten voorkomen, maar gaat het nog niet zo ver dat het grondgebruik toonaangevend is voor het hele gebied, dan zou een score van twee keer een ster (\*\*) toegekend worden. Is het wel toonaangevend voor het hele gebied dan krijgt het criterium de maximale score.

Als de lijnverbinding een verbinding is van a naar b, zonder tussentijdse stations, en de reistijd wordt niet verkort dan geldt een negatieve score. Geeft de situatie geen aanzienlijke verbetering ten opzichte van het 0-alternatief, dan zou een neutrale score gelden. Is via de nieuwe spoorlijn een gebied sneller te bereiken dan via een bestaande lijn, dan geldt een licht positieve score. Als de spoorlijn mogelijkheden biedt om langs de lijn kantoorlocaties en bedrijvigheid te vestigen, dan zou een matig positieve score gelden. Als het hele gebied duurzaam kan functioneren door de spoorlijn en de lijn is een aanzienlijke duurzame verbetering voor de economische centra, dan zou een maximale score gelden.

De baten voor burgers wordt bepaald aan het indexcijfer uit de kostenbatenanalyses. Het indexcijfer 1 is een neutrale score. Mocht deze onder de 1 komen dan geldt een negatief effect. Bij hoger dan 2,5 wordt een maximale score gegeven. Deze situatie komt in Nederland haast niet voor. Vandaar dat dit de maximale score is. Rond de 2 is matig positief en rond de 1,5 is lichtelijk positief.

Voor de invulling van het duurzame referentiekader is er vanuit gegaan dat de baten 1,5 zijn. Dit betekent een score van licht positief. Het vestigingsklimaat is zeer positief en het grondgebruik is licht positief. Zie figuur 4.3 voor uitwerking.

##### *Ecologie*

Als de natuurkwaliteiten door de inpassing van de spoorlijn er kwalitatief op achteruitgaan dan is een negatieve score van toepassing. Bijvoorbeeld door verkleining leefgebied planten en dieren. Als uit

bijvoorbeeld de trajectnota/mer van het ministerie van Verkeer en Waterstaat blijkt dat de impact op de natuur zo beperkt mogelijk wordt gehouden en er wordt zodoende gehouden aan de wettelijke normen die zijn opgesteld uit de Vogel- en Habitatrichtlijnen, Ecologische Hoofdstructuren of Natura2000 doelstellingen, dan zal een score van nul (0) van toepassing zijn. Vindt er compensatie plaats waardoor andere natuurgebieden versterkt of verder ontwikkeld kunnen worden, dan zou een score van een enkele ster (\*) van toepassing zijn. Biedt de lijn bijvoorbeeld de mogelijkheid om nieuwe natuur te ontwikkelen dan zou een score gelden van matig positief (\*\*). Wordt er nadrukkelijk nieuwe natuur ontwikkeld in het kader voor de versterking van bijvoorbeeld de Ecologische Hoofdstructuur dan zou een maximale score van toepassing zijn.

Bij dit punt wordt er uitgegaan dat bij de inpassing van de Hanzelijn gehouden is aan de wettelijke normen. In figuur 4.3 is de uitwerking weergegeven.

Als wederom voldaan is aan de wettelijke normen voor milieukwaliteiten dan zou een neutrale score van nul gelden. Het gaat daarbij om de kwaliteiten van de bodem, lucht en water. Komt er bodemverontreiniging voor of meer luchtvervuiling dat op voorhand niet was ingecalculeerd dan geldt een negatieve score. Wordt er onder de wettelijke norm gezeten dan geldt een licht positieve score. Als de bodem en het grondwater kwalitatief goed genoeg blijven voor multifunctioneel grondgebruik, dan geldt een matig positieve score. Denk daarbij bijvoorbeeld aan een spoorlijn die geen invloed heeft op de grondwaterstanden en bodemkwaliteiten in zijn directe omgeving. Als de milieukwaliteiten, door de spoorlijn, een meerwaarde hebben voor het natuurlijke systeem van het gebied dan is er sprake van een maximale score.

Als de kwaliteit van het oppervlaktewater achteruitgaat, door de inpassing van de Hanzelijn, dan geldt op dit punt een min score. Als er geen verandering optreedt ten opzichte van de 0-situatie dan geldt een neutrale score. Voldoen aan de wettelijke normen die zijn opgesteld en daar zoveel mogelijk onder blijven, dan is een licht positieve score van toepassing. Maar wordt bijvoorbeeld waterberging langs het traject ontwikkeld in het kader van een duurzaam waterbeheer dan is een matige positieve score van toepassing. Mocht het water een belangrijk onderdeel worden binnen de omgeving van de spoorlijn en een meerwaarde zijn voor alle facetten, dan is een maximale score van toepassing.

Dit principe waarbij het effect op de omgeving negatief is, hetzelfde is gebleven of er wordt gehouden aan de wettelijke norm, is ook van toepassing bij duurzaam bouwen. Het bereik van duurzaamheid wordt bepaald of duurzaam bouwen een voorbeeld is voor de rest van Nederland of dat het een meerwaarde is voor het hele gebied. Met duurzaamste van Nederland wordt bedoeld dat het materiaal van dergelijk succes is dat het voortaan gebruikt wordt bij andere infrastructuurprojecten.

Als de Hanzelijn gebruik maakt van eindige bronnen dan krijgt dit een min score (-). Wanneer er geen mitigerende maatregelen plaatsvinden is er sprake van een 0-score. Als er geen CO<sub>2</sub>-uitstoot plaatsvindt door mitigerende aanpakken bij de Hanzelijn dan zal er sprake zijn van een enkele ster score (\*). Is het gebied ook in het kader van duurzame energie ontwikkeld dan is er sprake van een dubbele ster score (\*\*). Denk hierbij bijvoorbeeld aan energieneutrale stationsomgevingen. Wordt binnen het gebied uitsluitend gebruik gemaakt van duurzame hulpbronnen en wordt er energie geleverd aan andere gebieden buiten het eigen gebied waardoor duurzame energie een verrijking is voor het eigen gebied of ontwikkelingsproject, dan geldt een maximale score (\*\*\*). Denk bijvoorbeeld aan eigen energieopwekking.

Uit de ecologische dimensie m.b.t. de Hanzelijn valt op te merken dat een maximale score niet snel te behalen valt. Natuur ontwikkelen in het kader van een spoorlijn, waterberging toepassen, energie opwekken en duurzame milieukwaliteiten door de aanleg van een spoorlijn zullen niet (snel) voorkomen. Echter worden deze punten wel meegenomen in het duurzame referentiekader, omdat het referentiekader ook toegepast zal worden bij water- en weginfrastructuurprojecten. Bij water kan wellicht op dergelijke punten wel de maximale score behaald worden. Voor de invulling van het referentiekader wordt gesteld dat er gehouden is aan de wettelijke norm of de nieuwe situatie is niet veranderd ten opzichte van vóór de infrastructuur inpassing. Zie figuur 4.3 voor een uitwerking.

### *Sociaal*

Op het gebied van veiligheid geldt ook weer, geen verschil met 0-situatie of er wordt gehouden aan de wettelijke norm is een neutrale score. Verslechterde situatie is een negatieve score. Door de ongelijkvloerse ligging van kruisingen kan een hoge veiligheid gegarandeerd worden voor gebruikers en omwonenden. Daarnaast is de Hanzelijn, omtrent veiligheid, een voorbeeld voor andere infrastructuurprojecten in het land. Hierdoor zou een score van twee keer een ster (\*\*) van toepassing zijn. Er wordt geen maximale score toegepast, omdat niet alles vanuit veiligheidsdoelstellingen kan worden gerealiseerd. Een maximale score zou bijvoorbeeld bij waterprojecten van toepassing kunnen zijn. In het kader van klimaatbestendigheid wordt water geborgen om de stijgende waterspiegel voor de toekomst aan te kunnen pakken. De bijkomende ontwikkelingen worden aangepast aan de veiligheidsdoelstellingen. Dit principe is ook toepasbaar op het criterium van leefomgeving.

Hier wordt gesteld dat een score van matig positief van toepassing is. Voor zowel de veiligheid als de leefomgeving. Hanzelijn is voorbeeld voor andere infrastructuurprojecten op het gebied van sociale veiligheid en leefomgeving.

### *Proces*

Consensus geeft de mate van tevredenheid aan over de uitkomst van het proces. Uit de interviews en documentatie kan blijken dat er een groot draagvlak is onder bewoners over de Hanzelijn. Met name een aantal steden geven veel steun aan de plannen. Hieruit kan geconcludeerd worden dat een duurzame score dient te worden gegeven. Echter kan ook sprake zijn van politieke weerstand. De weerstand kan liggen bij de mensen die noodgedwongen zijn hun woning achter te laten. Of er is onenigheid over de financiering van het project. Hierdoor zou een maximale score niet haalbaar kunnen zijn. De score is afhankelijk aan de interpretatie van de onderzoeker. Met bovenstaand is een fictief voorbeeld gegeven. In het referentiekader van figuur 4.3 is hier een score van matig positief gegeven.

De governance structuur zal ook bepaald worden aan de hand van wat er uit de interviews en documentatie komt. Dit ligt aan de interpretatie van de onderzoeker. Als de structuur als goed is bevallen dan zal een keuze gemaakt worden tussen licht, matig en zeer positief. Deze keuze zal in vergelijking staan met de andere casestudies. Hoe deze interpretatie plaats zal vinden kan nog niet bepaald worden. In figuur 4.3 is een score lichtelijk positief weergegeven.

Voor de betrokkenheid is de structuur duidelijk. Hoe meer partijen betrokken worden bij het proces en in hoeverre deze partijen kunnen meebeslissen bepaald de hoogte van de score. De tracékeuze van de Hanzelijn zou bijvoorbeeld door betrokken overheden bepaald kunnen zijn, maar is door private partijen op detail veranderd, doordat bijvoorbeeld een tunnel ingebouwd is in het kader van veiligheid. Hierdoor zou een score van matig positief van toepassing kunnen zijn.

Het duurzame referentiekader van de Hanzelijn zou op onderstaande manier ingevuld zijn (zie figuur 4.3).

<b>Hanzelijn</b>		-	0	+	*	**	***
Economie:	Grondgebruik			*			
	Vestigingsklimaat						***
	Baten			*			
Ecologie:	Ecologische structuur		0				
	Milieukwaliteiten		0				
	Duurzaam waterbeheer		0				
	Duurzame energie		0				
	Duurzaam bouwen		0				
Sociaal:	Veiligheid					**	
	Leefomgeving					**	
Proces:	Governance structuur			*			
	Betrokkenheid					**	
	Consensus					**	

*Figuur 4.3: Fictief duurzaam referentiekader van de Hanzelijn*

## Hoofdstuk 5: Casestudie: Provinciale weg N340



*Figuur 5.1: Conceptontwerp van de opwaardering van de N340*

### 5.1 Inleiding

De N340 is een provinciale weg tussen de stad Zwolle en Ommen in de provincie Overijssel. De bedoeling is dat de weg verbreed wordt naar 2x2 wegstroken met ongelijkvloerse kruisingen en ongelijkvloerse aansluitingen. De aanleiding tot deze aanpassingen lag in het hoge aantal verkeersongelukken. De eerste oplossing was de aanleg van een ‘cable-barrier’ (paaltjes met gespannen staalkabels) tussen de beide wegstroken. Dit heeft echter tot veel weerstand geleid van de lokale bevolking. Daardoor is het plan geopperd voor de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen. Hierdoor wordt een betere doorstroming gerealiseerd en een verbetering van de verkeersveiligheid, aldus provincie Overijssel. Bij dit project worden individuele burgers, belangengroepen en andere organisaties intensief betrokken in het proces doormiddel van een consultatiegroep in het planningproces. De groep ondersteunt daarbij de provincie op het vlak van proces en communicatie. Door de actieve betrokkenheid van inwoners en organisatie in het gebied bij de planstudie wil de provincie tot juiste besluiten komen voor de toekomst van de N340 en het omringende gebied waarin de N340 zich bevindt (Provincie Overijssel, 2010). Daarnaast geeft de provincie aan dat er gevraagd wordt naar een brede uitwerking van gebiedsontwikkelingsdoelstellingen. Enkele doelstellingen zijn het verantwoord inpassen van de weg in haar omgeving, rekening houdend met het karakter en de ruimtelijke en recreatief toeristische kwaliteit. Ook het ondersteunen van de regionale ontwikkeling door de ontsluiting van Noordoost-Overijssel en de versterking van de economische centra Zwolle en Hardenberg door de verbeterde verbinding. Daarnaast wordt er een goede reistijd gerealiseerd en wordt het sluipverkeer teruggedrongen (Provincie Overijssel, 2009). Ook wordt gerefereerd aan de kansen voor natuur, landschap, water, woningbouw, landbouw en recreatie. De bedoeling is dat de N340 wordt afgewaardeerd en gebiedsontwikkelingskansen expliciet worden uitgewerkt (Provincie Overijssel, 2009). Hieruit kan worden opgemaakt dat de N340 benaderd wordt vanuit gebiedsgerichte benaderingen.

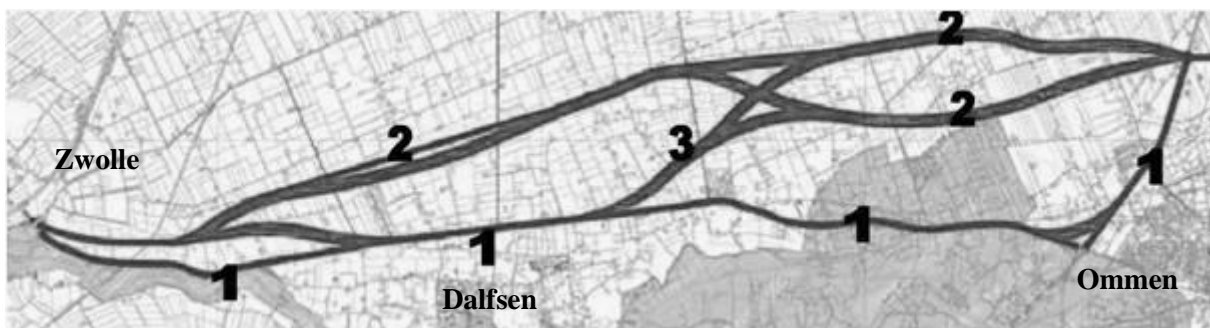
In dit hoofdstuk zal een antwoord worden gevonden op de vraag in welke mate de N340 gebiedsgericht is en in hoeverre duurzaam te noemen is. Eerst zal in paragraaf 5.2 verder ingegaan worden op de doelstellingen die zijn opgesteld door de provincie en andere partijen. Vervolgens wordt in paragraaf 5.3 een uitwerking gegeven van de interviews en de documentatie over duurzaamheid en de gebiedsgerichte aanpak bij het N340-project. In de laatste paragraaf 5.4 kan het referentiekader worden ingevuld en wordt weergegeven hoe er tot de scores gekomen is. In de laatste paragraaf 5.5 wordt een kleine conclusie gegeven en wordt daarbij ingegaan op het feit in hoeverre het project gebiedsgericht en duurzaam te noemen is.

## 5.2 Doelstellingen

De doelstellingen zijn concreet geformuleerd in de structuurvisie van de provincie Overijssel. Eén van de hoofddoelstellingen is:

*'Het zo duurzaam<sup>7</sup> mogelijk verbeteren van de doorstroming, verkeersveiligheid en de leefbaarheid op en in de omgeving van de N 340 / N 48, als onderdeel van de totale regionale oost-westverbinding en met voorkoming van sluipverkeer (Provincie Overijssel, 2009; p. 9)*

Hieruit blijkt dat het streven is om naar een zo duurzaam mogelijke inpassing van het tracé te komen. Daarbij is de bereikbaarheid een belangrijk punt. Een aanvullend punt is dat de aangepaste of nieuwe N340 een regionale gebiedsontwikkeling moet ondersteunen. Hierbij wordt er gezocht naar verdere verbetering van gebiedskwaliteiten door gebiedsontwikkeling. Het begrip duurzaam neemt een belangrijke positie in de structuurvisie van de provincie. De oplossingen moeten zoveel mogelijk toekomstvast zijn en er dient rekening gehouden te worden met het milieu en de leefbaarheid van het omringende gebied. Daarbij moeten negatieve effecten voor de natuur, landbouw en water zo veel mogelijk beperkt blijven dan wel verzacht of gecompenseerd worden. Er zijn enkele aspecten die belangrijk zijn voor de provincie waar rekening mee moet worden gehouden. Zo is naast leefbaarheid, landbouw, water, natuur en landschap en regionale gebiedsontwikkeling, ook het aspect verkeersveiligheid belangrijk. Het gaat daarbij om het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers en het verbeteren van de verkeersprestatie. Deze duurzaamheidsaspecten hebben betrekking op alle alternatieven. Zie afbeelding 5.2 hieronder voor een visueel overzicht.



*Figuur 5.2: Tracéalternatieven. Huidig tracé N 340 = tracé 1 (ombouwalternatieven, nulplusalternatieven en netwerkalternatieven). Lange Omleiding = tracé 2 (met noord en zuid variant). Middellange omleiding = tracé 3 met delen van 1 en 2 (Provincie Overijssel, 2009)*

## 5.3 Uitwerking

De N340 toont aspecten van de gebiedsgerichte benadering en het traject heeft invloed op zijn omgeving. Om dat effect zoveel mogelijk te beperken en te blijven ontwikkelen is er goede afstemming en samenhang nodig tussen de dimensies sociaal, ecologie en economie. Daarnaast zijn proceskwaliteiten een belangrijk ondersteunend aspect.

### *Sociaal*

Vanuit deze dimensie hecht provincie Overijssel veel waarde aan de kwaliteit van leefbaarheid en de veiligheid voor haar inwoners. Omdat het tracé vooral uit veiligheidsredenen moet worden aangepast is de insteek van het project het verbeteren van de verkeersveiligheid. Door dit te doen zal er ook ruimte zijn voor andere ontwikkelingen. Hierbij komt dan al snel een gebiedsgerichte aanpak kijken. Wat verder betreft de verkeersveiligheid in dit project is dat de provincie de verkeersveiligheid wil verbeteren door een integrale en gebiedsgerichte aanpak (Provincie Overijssel, 2009b). Belangrijk daarin zijn de maatregelen in de infrastructuur. De veiligheid op de N340 wordt verbeterd doordat de kruispunten ongelijkvloers zullen worden aangelegd. Hierdoor worden de kruispunten niet alleen

<sup>7</sup> Provincie Overijssel verstaat onder duurzaamheid: (...) 'voorbereid zijn op de toekomst door te voorzien in de behoeften van de huidige generatie, zonder de mogelijkheden voor toekomstige generaties in gevaar te brengen. De provincie wil de kwaliteit van de leefomgeving verbeteren met op het oog een goed vestigingsklimaat, een aantrekkelijke en veilige woonomgeving en een fraai buitengebied. Deze leefomgeving moet geschikt zijn voor de grote diversiteit aan activiteiten die mensen in onze provincie willen ondernemen (Provincie Overijssel, 2009b; p. 18).

veiliger, maar zorgt het ook voor een verbetering van de doorstroming. Daarnaast zal de weg verbreed worden waardoor tegenliggers niet meer op de zelfde baan te vinden zijn. Deze aanpassingen gaan wel gepaard in overeenstemming met de inwoners die zich in de nabije omgeving bevinden. De provincie stelt dan ook dat dit bij zal dragen aan het welzijn van de inwoners, maar zal ook de sociale cohesie en de economie gestimuleerd worden (Provincie Overijssel, 2009b). Echter bestaat wel de kans dat de opwaardering van de N340 voor een barrièrewerking kan zorgen voor burgers die recreatieve activiteiten willen ondernemen (Provincie Overijssel, 2009). Oplossingen hiervoor zijn nog onbekend. Er kan niet voor honderd procent voldaan worden aan ieder aspect.

Naast de veiligheid speelt ook de kwaliteit van de leefbaarheid een prominente rol in het gebied. De provincie kijkt dan met name in het kader van gezondheid door luchtkwaliteit, geluidshinder en duisternis (Provincie Overijssel, 2009b). De aspecten dienen zoveel mogelijk binnen de perken gehouden te worden. Bij het N340-project wordt er meer gedaan dan alleen voldoen aan de wettelijke normen. Er wordt spelingsruimte ingebouwd om ook in de toekomst te kunnen blijven voldoen aan eventuele normen die door de wet worden veranderd (Provincie Overijssel, 2011b).

### *Ecologie*

Voor het verloren gaan van ecologische natuurkwaliteiten heeft de provincie Overijssel een compensatieplan opgesteld. Daarbij wordt gebiedsgericht werken niet gezien om het effect op de natuur zo veel mogelijk te beperken, maar meer om ergens kansen te zien voor natuurontwikkeling (Provincie Overijssel, 2011d). Daarom heeft de provincie een compensatieplan opgesteld, vanuit wettelijke normen, om verloren natuur ergens anders te compenseren en verder te ontwikkelen, zodat de kwaliteit verbetert. Er zijn gebieden aangewezen die in aanmerking komen voor natuurontwikkeling. Daarnaast wordt het afgestemd op het omgevingsvisieplan. Hierin staan de milieu- en waterhuishoudingplannen die in samenwerking met het waterschap opgesteld zijn. Deze visie is belangrijk voor de ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid van een gebied. Door rekening te houden met de milieu- en waterplannen kan het tracé goed worden afgestemd. Het tracé is daarom ook om twee grondwaterbeschermingsgebieden gelegd en is er de mogelijkheid geboden om waterretentiegebieden aan te wijzen<sup>8</sup>. Daarmee wordt volstaan met de compensatie van nieuwe natuur in het kader van de EHS en het watersysteem (Provincie Overijssel, 2009b; 2009c).

Naast de compensatie van natuur en de ruimte voor water staat ook de kwaliteit van het Vechtdal centraal. Bij het programma, Ruimte voor de Vecht, gaat het om een strategisch integraal gebiedsprogramma, waarin actuele ontwikkelingsplannen worden opgenomen. Door de waarschijnlijke opwaardering van de N340 gaat het een miniem effect leveren aan het Vechtdal. Dit betekent dat de N340 en het Vechtdal op elkaar worden afgestemd, met als uiteindelijk doel elkaar onderling te versterken (Provincie Overijssel, 2009).

Daarnaast wordt het tracé materiaal duurzaam aangelegd. Er komen namelijk twee Zeer Open Asfalt Beton lagen (ZOAB) op de weg. Hierdoor is er minder geluidshinder en wordt de weg materiaal duurzaam aangelegd (Provincie Overijssel, 2011b).

### *Economie*

Economisch gezien is het niet eenvoudig om de baten in beeld te kunnen brengen voor private partijen. Omdat dit project nog niet gerealiseerd is, is niet duidelijk hoe de economische kosten en baten exact zullen zijn. Wel wordt via maatschappelijke kostenbaten analyses (MKBA) een indicatie gegeven voor de mogelijke kosten en baten. Zo probeert men om boven het indexcijfer 1 te eindigen (Provincie Overijssel, 2011b). Dit betekent dat de baten hoger zijn dan de kosten. Mocht dit onder het cijfer één komen, dan is er sprake van minder baten en hogere kosten. Het is echter niet eenvoudig om op korte termijn de precieze effecten weer te geven. De economische baten komen veelal op de langere termijn in beeld. Echter is in de structuurvisie al wel enig inzicht gegeven over de MKBA. Zo geeft het Nulalternatief (huidige situatie) geen positief effect. In de situatie van nu is er in de spits namelijk sprake van vertragingen. Hierdoor ondervinden bedrijven hinder en schade met als gevolg

<sup>8</sup> Zo stelt provincie Overijssel vanuit de informatie van het waterschap Groot Salland, dat de inrichting van het tracé gecombineerd kan worden met het creëren van waterberging. Daarbij is het de bedoeling dat langs de weg gebieden worden aangewezen waar bij hoge regenval water kan blijven staan en kan infiltreren (Provincie Overijssel, 2009c;p. 6)

negatieve effecten op de economische ontwikkeling. Het bedrijfsleven, aldus de provincie Overijssel, hecht veel waarde aan een goede doorstroming, verkeersveiligheid, reistijdwinst en het realiseren van een lange termijn oplossing. Met andere woorden: er moet een duurzame oplossing gerealiseerd worden. De meest gunstige kostenbaten-verhouding ligt bij het 2x2 rijstroken alternatief. Dit is ook wel de opwaardering van de N340 alternatief. Hier komt het MKBA-cijfer tot ca. 2. Het 0+ alternatief scoort ook goed tot ca. 2,2 maar dit komt mede door de geringe investeringen. Het Netwerk 80 alternatief heeft een MKBA van 1,1 (Provincie Overijssel, 2009). Gesteld kan worden dat het 2x2 rijstroken alternatief het best uit de bus komt. Hierdoor zullen waarschijnlijk de baten voor burgers en private partijen positief zijn. Ook wordt de opwaardering gedaan op een zo compact mogelijke wijze. Er wordt zo min mogelijk ruimte verspeeld. Denk daarbij aan de ongelijkvloerse kruisingen. Hierdoor zal zo min mogelijk natuur verloren gaan en draagt het bij aan de sociale dimensie. Denk daarbij aan de verbreding die minder dicht bij de woning komt te liggen (Gemeente Dalfsen, 2011).

Daarnaast ziet de provincie de N340 als een hoofdinfrastructuur die belangrijk is als verbinding tussen de stedelijke kerngebieden rond Zwolle en het streekcentrum Hardenberg (Provincie Hardenberg, 2009b). De verbetering van de N340 moet dan ook gezien worden als een kleine versterking voor de bereikbaarheid van Zwolle en omstreken (Gemeente Dalfsen, 2011). Door deze regionale verbetering van de bereikbaarheid krijgt Zwolle een aantrekkelijker vestigingsklimaat waardoor bedrijven en instellingen zich daar sneller zullen vestigen (Provincie Overijssel, 2009b; 2011). Zwolle is immers een belangrijke schakel in de oost-west- en noord-zuidverbindingen van ons land over weg en spoor. Ook de komst van de Hanzelijn in 2013 zal daaraan bijdragen.

### *Proces*

Vanuit het participatieproces stelt provincie Overijssel (2011b), dat een ieder die zich betrokken voelde bij het project deel kon nemen aan het participatieproces. Dit was het proces nadat het 'cable-barrier'-project gesneuveld was. Aan de hand van dat proces heeft het nieuwe proces van de N340 een andere uitwerking gekregen. Nu konden private partijen en publieke partijen gezamenlijk zoeken naar een juiste invulling van het tracé. Binnen het tracé zijn verschillende alternatieven geweest. Zo was er bijvoorbeeld de mogelijkheid dat er een geheel nieuw tracé aangelegd zou worden. Echter bestaat het voorkeursalternatief uit het huidige traject waarbij de rijbaan verbreed wordt naar 2x2 rijstroken en met daarbij de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen en een aanpassing van enkele parallelwegen. Een apart fenomeen van het proces was dat private partijen hun woning en grond liever kwijt raakten dan dat de N340 vlak voor hun woning kwam te liggen. Hierdoor is er minder vertraging in het proces opgetreden. Verder is de insteek van het proces geweest om zo transparant mogelijk te werken. Volgens de provincie Overijssel (2011b) gaat het er niet om, om het aantal bezwaren tegen te gaan, maar om een zo eerlijk en transparant mogelijk projectproces te waarborgen. Procedures komen immers eenmaal voor en zijn onvermijdelijk. Of het aantal nu tien of driehonderd is, het proces wordt er niet langer van, aangezien er tien of honderd tegelijk afgewerkt kunnen worden. Het gaat om het eerlijke gevoel dat betrokkenen overhouden aan het participatieproces. Honderd procent tevredenheid onder de betrokkenen is echter niet te realiseren. De kloof tussen politici en burgers moet zo klein mogelijk worden gehouden. Door deze betrokkenheid van bewoners en burgers in het participatieproces is het tracé op veel punten in detail verbeterd. In de omgevingsvisie van de provincie staat dan ook (Provincie Overijssel, 2009b; p. 66): *'Bij diverse gebiedsontwikkelingsprojecten, bijvoorbeeld rond IJsseldelta-Zuid en de N340, dragen inwoners ideeën aan voor de wijze waarop het project gerealiseerd kan worden'*. Dit is dan ook in de praktijk overgenomen bij de N340.

### *Samenhang*

Er is een goede samenhang waarneembaar tussen de dimensies. Bij de doelstellingen is al weergegeven welke aspecten belangrijk worden geacht voor ontwikkeling of bescherming. Natuur en landschap, water, landbouw, wonen zijn hier enkele aspecten van. Daarnaast maakt de provincie gebruik van gebiedsgerichte benaderingen. Dit is in enkele documenten van de provincie over de N340 terug te vinden. Daarnaast is een omgevingsvisie opgesteld. Hierbij zijn enkele duurzame doelstellingen opgesteld waaraan projecten moeten voldoen. Dit betekent voor de N340 dat bij alle alternatieven alle mogelijke effecten en mogelijke ontwikkelingen worden afgewogen. Dit betekent



dat er zorgvuldig wordt gekeken naar de meest duurzame oplossing. Een voorbeeld dat al eerder in dit hoofdstuk is weergegeven gaat uit van de afstemming van de N340 en het Vechtdal. Hierdoor worden landschappelijke kwaliteiten (ecologische dimensie) en de N340 als verbetering van de bereikbaarheid (economie) op elkaar afgestemd. Hoe deze afstemming eruit ziet blijkt wel uit het volgende aspect: De N340 mondt bij Zwolle uit tussen het Vechtdal en het industrieterrein van Zwolle. Hierdoor zorgt de N340 voor een barrière tussen het Vechtdal en het industrieterrein, waardoor het Vechtdal beschermd blijft. Het Vechtdal kan zich hierdoor kwalitatief blijven versterken en het industriegebied kan zich ontwikkelen tot de N340 (Provincie Overijssel, 2011b). Hierdoor zijn de dimensies economie en ecologie op die plek op elkaar afgestemd. Voor de rest van het tracé worden de milieukwaliteiten zoveel mogelijk onder de wettelijke norm gehouden, zodat de leefbaarheid zo groot mogelijk wordt (Dalfsen, 2011). Omdat het alleen gaat om een bestaand tracé dat verbreed wordt, zal er natuur verloren gaan. Er is niet nadrukkelijk toegezegd dat er nieuwe natuur ontwikkeld gaat worden. Wel wordt er ruimte geboden voor compensatie en is er ruimte voor een duurzaam waterbeheer. De mogelijkheid wordt geboden om water te bergen en om het tracé om twee grondwaterbeschermingsgebieden te leggen.

De belangrijkste component is echter het garanderen van de verkeersveiligheid. Alle dimensies moeten afgestemd worden op de veiligheid. Hierdoor kan geconcludeerd worden dat de sociale dimensie misschien een kleine voorrang krijgt, maar zullen de effecten op andere dimensies klein zijn.

#### 5.4 Score toekenning en motivatie

In het vervolg van interviews en documentatie kan het referentiekader opgebouwd worden. Voor de N340 is het volgende naar voren gekomen.

N340	-					0	+			
							*	**	***	
Economie: Grondgebruik								**		
Vestigingsklimaat							*			
Baten							*			
Ecologie: Ecologische structuur							*			
Milieukwaliteiten							*			
Duurzaam waterbeheer							*			
Duurzame energie				0						
Duurzaam bouwen							*			
Sociaal: Veiligheid								**		
Leefomgeving							*			
Proces: Governance structuur								**		
Betrokkenheid								**		
Consensus							*			

Figuur 5.3: Referentiekader N340

#### *Economie*

Het meervoudig grondgebruik komt allereerst op twee keer een ster, omdat de N340 compact gebouwd gaat worden. Uit de ontwerpen blijkt dat zo min mogelijk grond gebruikt gaat worden, zodat de afstand tot de woningen zo groot mogelijk blijft. Daarnaast wordt ook de afbraak op natuurkwaliteiten zo klein mogelijk gehouden. Dit aspect zal uiteindelijk geen meerwaarde worden voor het gehele gebied. Hier en daar zal het zeer functioneel uitpakken. Vandaar dat dit aspect niet de honderd procent score toegewezen krijgt.

Een tweede aspect binnen de economie is het vestigingsklimaat. Het vestigingsklimaat hangt af van in hoeverre nieuwe bedrijven en private partijen zich in het gebied willen vestigen. Doordat het huidige tracé van de N340 opgewaarderd zal worden, heeft dit kleine gevolgen voor Zwolle, Dalfsen

en Ommen met betrekking tot de verbetering van het vestigingsklimaat. Volgens de overheidsinstantie van de gemeente Dalfsen (2011), zal er een kleine vooruitgang te zien zijn op dit aspect. Door de verbeterde doorstroming zal het vestigingsklimaat lichtelijk verbeterd worden. Echter is dit aspect niet bepalend voor de regio of nationale schaal. Daarom dat dit punt een enkele ster als score krijgt. Als laatste in de dimensie economie zijn de baten voor burgers. Uit de verwachtingen komt een MKB-score van 2.0. Dit is een vrij hoge score. Echter was er nog het 0+ alternatief dat een hogere score had. Daarom krijgt dit aspect een enkele ster score, omdat de baten niet het hoogste zijn bij dit alternatief en het is niet bepalend en toonaangevend voor alle aspecten binnen het gebied.

### *Ecologie*

Uit de ecologische dimensie is op te merken dat alle aspecten niet verder komen dan een enkele ster score. Dit komt, met name doordat het effect op de natuurlijke omgeving zo beperkt mogelijk wordt gehouden. Op alle fronten wordt er voldaan aan de wettelijke normen. Echter probeert de provincie hier zoveel mogelijk onder te blijven om een zo kwalitatief mogelijke leefbaarheidssituatie te creëren. Daarom is een enkele ster score van toepassing. Het duurzaam waterbeheer scoort een enkele ster door de aanwezigheid van grondwaterbeschermingsgebieden en waterbergingsmogelijkheden langs het traject. Er is geen sprake van duurzame energie, zodat dat punt een neutrale score toegekend krijgt van 0.

### *Sociaal*

De sociale dimensie wordt gekenmerkt door veiligheid. De maatregelen die worden getroffen hebben een impact op andere aspecten. Zo wordt door ongelijkvloerse kruisingen niet alleen de veiligheid verbeterd maar ook de doorstroming. De verbetering van de doorstroming heeft weer zijn invloed op de economie. Echter draait niet alles om veiligheid bij dit project, zodat een maximale score niet kan worden toegekend. Daarnaast is dit project wel een voorbeeld voor andere projecten in Nederland met betrekking tot veiligheid. Vandaar dat een dubbele ster score op zijn plaats is.

Wat betreft de leefomgeving wordt zoveel mogelijk geprobeerd om onder de wettelijke normen te blijven. Daarnaast wordt het traject zo compact mogelijk aangelegd, echter enkele woningen zullen plaats moeten maken voor de verbreding van de weg. De vraag blijft echter in hoeverre er nog sprake is van een duurzame leefomgeving. Omdat er zoveel mogelijk onder de wettelijke kaders wordt gewerkt is hier een score van een enkele ster van toepassing.

### *Proces*

De betrokken partijen zijn te spreken over de governance aanpak. Daar is een score van een dubbele ster toegekend. Overheden zijn ook tevreden over de uitkomst, alleen is er wel enige weerstand uit de maatschappij. Met name de discussie over het noordelijke tracévariant heeft daar zijn invloed op gehad. Vandaar een score van een enkele ster. De betrokkenheid is goed. De betrokken partijen werden in participatieprocessen betrokken en er waren informatieavonden. Hier en daar kon er detailverbetering toegepast worden op het plan, waardoor enige invloed was op de besluitvorming. Hierdoor is een score van twee keer een ster toegepast.

## **5.5 Resultaatanalyse**

Om terug te komen op de mate van gebiedsgerichte benadering en duurzaamheid kan er geconcludeerd worden dat de gebiedsgerichte benadering veel wordt toegepast. Dit komt terug uit documenten, maar ook uit de interviews. De mate van gebiedsgerichte aanpak hangt af van het aantal betrokken actoren en sectoren. Er worden duidelijke doelstellingen gesteld, met betrekking tot verschillende sectoren, die als mogelijkheid dienen om gerealiseerd te worden. Denk daarbij aan recreatieve activiteiten, betere verkeersdoorstroming, groei werkgelegenheid, maar ook doelstellingen m.b.t. water worden meegenomen. Het tracé wordt bijvoorbeeld aangepast om waterberging langs het tracé te kunnen realiseren. Ook zijn er verschillende alternatieven aanbod gekomen, waarbij nauwkeurig af is gewogen welk alternatief het best voldoet aan de doelstellingen. Door een juiste afstemming tussen de verschillende doelstellingen die sector gericht zijn kan een duurzaam resultaat behaald worden. Provincie Overijssel probeert doormiddel van de gebiedsgerichte aanpak deze doelstellingen zoveel mogelijk te realiseren, waardoor een duurzaam resultaat of ruimtelijke kwaliteit ontstaat. Dit is nauwkeurig omschreven in het omgevingsvisieplan. Naast de verschillende sectoren zijn ook diverse

actoren betrokken. Met name private partijen zijn nauw betrokken bij het project. Deze partijen kunnen verbeteringen aangeven, waardoor de provincie het plan aan kan passen.

Over de mate van duurzaamheid is op te merken dat het op veel punten ecologisch gezien licht positief (\*) duurzaam scoort. Er wordt binnen de kaders van de wettelijke normen gewerkt, maar is het streven daar om zo veel mogelijk onder de norm te blijven. Sociaal en procesmatig gezien scoort het project vrij duurzaam. De N340 wordt aangepast aan veiligheidsdoelstellingen vandaar dat het op dat punt ook matig positief (\*\*) scoort. De betrokkenheid is goed en over de governance structuur wordt positief gedacht. Dit betekent dat de gebiedsgerichte aanpak veel wordt toegepast, maar geeft het nog geen garantie voor een succesvol duurzaam resultaat. Over het algemeen is het hele project als licht positief duurzaam te beoordelen.

## Hoofdstuk 6: Casestudie: De Hanzelijn



*Figuur 6.1: Brug van de Hanzelijn over de IJssel bij Zwolle*

### 6.1 Inleiding

In 1891 presenteerde ir. Cornelis Lely de eerste inpolderingplannen voor de Zuiderzee. Daarbij zou de Zuiderzee afgesloten worden door de afsluitdijk en zouden enkele polders gerealiseerd worden. Op die polders waren ook de eerste dorpen en spoorlijnen ingetekend. Meer dan een eeuw later komt op dezelfde plek de Hanzelijn te liggen. De Hanzelijn wordt de spoorlijn die in 2013 de steden Lelystad, Dronten, Kampen en Zwolle met elkaar moet gaan verbinden. Sinds het bestaan van de steden en dorpen rond de jaren zestig is er in bestemmingsplannen al rekening gehouden met de spoorlijn, waardoor de grond hiervoor gereserveerd bleef. Door de Hanzelijn komt de Randstad dicht bij het noorden en het oosten van Nederland te liggen. De lijn die in 2013 opgeleverd moet gaan worden is geschikt voor het personen- en goederenvervoer. Vanuit de planning van de Hanzelijn heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat in 2005 ProRail de opdracht gegeven te beginnen met de aanleg van de Hanzelijn. De financiering van de Hanzelijn is vrijgekomen uit het budget van de Zuiderzeelijn<sup>9</sup> (ProRail, 2011). In januari 2007 is het officiële startsein gegeven voor de bouw. In december 2012 moet de lijn in gebruik zijn waarbij in 2013 de dienstregeling van toepassing moet zijn.

De Hanzelijn is een lang traject van Zwolle tot Lelystad. De lijn passeert daarbij vele gemeenten en drie provincies. Dit levert mooie kunstwerken op. Het grootste kunstwerk is de Hanzebrug over de IJssel bij Zwolle (zie afbeelding bovenaan). Ook wordt een tunnel aangelegd tussen Dronten en Kampen waarbij de tunnel onder het Drontermeer komt te liggen. Daarnaast worden in Dronten en Kampen nieuwe stations gebouwd. Later in dit hoofdstuk zal hier dieper op ingegaan worden. Ook is de Hanzelijn afgestemd op de bypass bij Kampen waardoor er viaducten aangelegd zijn (V&W, 2007). Daarnaast is de Hanzelijn ook afgestemd op de provinciale weg N50. Het bijzondere aan de lijn is dat het hele traject kruisingsvrij is, waardoor een grote veiligheid verzekerd kan worden.

In dit hoofdstuk wordt bekeken in hoeverre er sprake is van gebiedsgerichte benaderingen bij de Hanzelijn. Zal de gebiedsgerichte benadering gelden voor het hele traject of is dit bijvoorbeeld alleen beperkt tot de nieuwe stationsomgevingen. De kenmerken van gebiedsgericht plannen zijn wel aanwezig. Zo is de Hanzelijn bijvoorbeeld afgestemd op de bypass bij Kampen en de Rijksweg A50. Zonder overleg met de provincies en het Rijk zou het project in duigen vallen. Daarbij komt ook dat er nieuwe stations gebouwd worden in Dronten en Kampen en dat het station van Zwolle vernieuwd en

<sup>9</sup> De Zuiderzeelijn is een spoorlijn die nooit gerealiseerd is. De spoorlijn moest een verbinding worden tussen Schiphol/Amsterdam en Groningen. Het tracé zou daarmee de provincie Flevoland doorkruisen. In 2007 zijn de plannen, sinds de tachtiger jaren, gestrand ondanks dat er veel steun was van de noordelijke provincies. Het budget dat toenertijd was vrijgemaakt, 2,73 miljard euro, kon nu als compensatie aan andere provinciale ontwikkelingsplannen worden besteed. Hierdoor kon de Hanzelijn uit dit budget gefinancierd en gerealiseerd worden. Echter blijft de grond voor de Zuiderzeelijn wel gereserveerd in bestemmingsplannen. Misschien dat er in de toekomst nog aanstalten wordt gemaakt om een nieuwe planstudie te starten voor de Zuiderzeelijn.

vergroot wordt. De kenmerken van integrale benaderingen zouden hiermee aanwezig kunnen zijn, maar er is ook sprake van duurzaamheid. Uit het jaarverslag van ProRail is te zien dat er ambities zijn met betrekking tot duurzaamheid. Zo wordt bijvoorbeeld ingegaan op de inpassing met natuur en landschap, Ecologische Hoofdstructuur (EHS), maar ook op geluidshinder en trillingseffecten (ProRail, 2011b).

In dit hoofdstuk wordt dan ook geprobeerd een antwoord te vinden op de vraag in welke mate de Hanzelijn gebiedsgericht te noemen is en in hoeverre de Hanzelijn duurzaam is. De dimensies ecologie, economie en sociaal zullen daarbij nadrukkelijk naar voren komen, maar is er ook aandacht voor procesmatige kwaliteiten.

Omdat ProRail de trekker is van dit project, zijn interviews afgenomen met mensen die in dienst zijn bij ProRail en nadrukkelijk op een planologische wijze betrokken zijn bij de Hanzelijn. Hierdoor zal eerst ingegaan worden op doelstellingen van de Hanzelijn in paragraaf 6.2, waarna in paragraaf 6.3 de inhoudelijke en procesmatige kwaliteiten naar voren komen. In de paragraaf daarop wordt geprobeerd het referentiekader naar aanleiding van de interviews in te vullen. Dan dient in paragraaf 6.5 te zien zijn in welke mate de Hanzelijn gebiedsgericht te noemen is en in hoeverre de Hanzelijn duurzaam is.

## 6.2 Doelstellingen voor aanleg Hanzelijn

Er zijn enkele doelen die nadrukkelijk naar voren komen die genoemd worden voor het nut en de noodzaak van de Hanzelijn. Hiervan zal in het kort een kleine opsomming worden gegeven.

Zo wordt gesteld dat de Hanzelijn zorgt voor een verbetering van de interregionale verbinding tussen Lelystad en Zwolle, waarbij de regionale ontsluiting van Almere, Lelystad, Dronten, Kampen en Zwolle wordt verbeterd (V&W, 2003a). Eén aspect is het ontlasten van de Gooi- en Veluwelijn. Door deze lijnen te ontlasten zal de doorstroming op deze sporen sneller kunnen verlopen. De Hanzelijn zal ook een onderdeel worden van een mogelijke internationale verbinding, namelijk de Berlijnlijn. Dit komt door het Trans-Europese Netwerk (TEN)<sup>10</sup> voor spoorvervoer.

Een ander belangrijk doel voor het aanleggen van de Hanzelijn is de bevordering van de economische ontwikkeling van het noorden, noordoosten en Flevoland (V&W, 2003a). Ook het medegebruik door andere internationale (hogesnelheids)treinen en goederentreinen wordt als een doel zien. Om verder in te zoomen op de economische ontwikkeling en reistijdwinning wordt er geconcludeerd dat dit gerealiseerd wordt door de snellere bereikbaarheid door de Hanzelijn. Reizigers kunnen 11 tot 17 minuten sneller tussen de Randstad en het noordoosten reizen dan via de Gooi- en Veluwelijn (V&W, 2003a).

Uit deze paragraaf valt op te merken dat het nut en de noodzaak voor de aanleg van de Hanzelijn vooral uit economische beweegredenen voortkomen die gebaseerd zijn op het verbeteren en stimuleren van een betere mobiliteit.

## 6.3 Uitwerking

In het theoriegedeelte is aangegeven dat duurzaamheid uit de dimensies sociaal, ecologie en economie bestaat. Waarin ecologie veelal betrekking heeft op de kwaliteit van de natuur en dat ecologische structuren niet worden doorbroken. Sociaal heeft betrekking op de kwaliteit van de leefbaarheid en veiligheid. Economisch heeft te maken met de economische baten die uiteindelijk tot stand komen voor belanghebbenden. Echter zijn deze vaak moeilijk te meten op de korte termijn. Bij de Hanzelijn zal geprobeerd worden een visie op de korte termijn en op de lange termijn te geven. Als laatste is het belangrijk op te merken dat de samenhang tussen deze drie dimensies van belang zijn om te bepalen in hoeverre het project duurzaam en gebiedsgericht is. Het komt frequent voor dat, zoals eerder in dit onderzoek is vermeld, enkele dimensies ondermijnd worden door een andere dimensie of zelfs niet mee worden genomen. Om te kunnen zien in hoeverre de Hanzelijn nu gebiedsgericht en duurzaam is, wordt per dimensie bekeken hoe deze ingevuld kan worden. Te beginnen met de dimensie sociaal.

<sup>10</sup> Trans-Europese Netwerken zijn netwerken die betrekking hebben op vervoers-, telecommunicatie- en energie-infrastructuur van de Europese Unie. De EU geeft subsidie voor deze netwerken. De reden voor het realiseren van deze netwerken is volgens de EU om werkgelegenheid te verwezenlijken. Door de subsidies kunnen de verbindingen sterk verbeterd worden. Bekende Nederlandse infrastructuren die onder TEN vallen zijn de Betuweroute en de Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL-Zuid).

### *Sociaal*

In deze dimensie komt de nadruk te liggen op de veiligheid en leefbaarheid rondom de Hanzelijn. De veiligheid wordt zo duurzaam mogelijk gerealiseerd. Het spoortraject kent circa 25 kruisingen. Er wordt via het 'Handboek Wegontwerp' voor gezorgd dat deze kruisingen zo veilig mogelijk worden aangelegd door ongelijkvloerse kruisingen aan te leggen (V&W, 2003b). Daarom loopt de Hanzelijn ook onder het Drontermeer door. Dit is gedaan voor de veiligheid, maar ook om de impact op de natuur te beperken. In de dimensie ecologie meer hierover. Sociale veiligheid hangt dus sterk af van de aanwezigheid van onderdoorgangen of viaducten. Echter is daarbij ook voorkomen dat deze tunnels lang, donker en diep zijn geworden. Dit zal het veiligheidsgevoel bij de gebruikers vergroot hebben.

Gezien de kwaliteit van de leefbaarheid is er voor gezorgd dat bestemmingen goed bereikbaar zijn gebleven. Hier gaat het dan om de bestemmingen van privaten die langs de spoorlijn wonen. Echter is Dronten en Kampen-Zuid nu voor het eerst verbonden met een nieuwe spoorlijn. Hierdoor komen er nieuwe stations en kunnen de mensen zich sneller en beter verplaatsen naar de Randstad. De bereikbaarheid voor deze mensen is aanzienlijk toegenomen. Daarbij komt ook dat er nieuwe voorzieningen ontwikkeld worden bij de nieuwe stationsomgevingen. Dit brengt ook zijn economische voordelen mee. Dit zal in de dimensie over economie nader toegelicht worden. Naast de bereikbaarheid speelt ook geluidshinder en luchtkwaliteit mee. Wat betreft de Hanzelijn wordt er voor gezorgd dat de wettelijke normen gehanteerd worden (ProRail, 2011). Waar dat overschreden wordt, worden mitigerende maatregelen toegepast.

### *Ecologie*

Nu de sociale dimensie vrij duurzaam blijkt te zijn, is het nu de beurt aan de dimensie ecologie. Belangrijk daarin is de invloed van de Hanzelijn op de natuurlijke omgeving. In het tracébesluit is het een en ander al aangegeven over de inpassing met betrekking tot natuur (V&W, 2003a). Het tracébesluit uit dat jaar stelt daarover dat door rekening te houden met de Europese Habitatrictlijnen geen spoorbrug maar een tunnel onder het Drontermeer moet worden aangelegd. Dit om negatieve effecten op de natuur in dat gebied te voorkomen. Er is gekozen voor het meest milieuvriendelijke alternatief. Uit een onderzoek van Alterra is gebleken dat door de aanleg van het tracé met tunnel de effecten op korte termijn te zien zijn, maar op langere termijn verwaarloosbaar zijn (V&W, 2003a; p. 36). Voor de natuur zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd uit de Trajectnota/MER en Tracébesluit Hanzelijn (V&W, 2003a; p. 36):

- Op juiste wijze doorlopen van de afwegingskaders die vanuit de natuurwetgeving vereist zijn.
- Waar doorsnijding van natuurgebieden en gebieden met natuurwaarden niet te voorkomen is, zo min mogelijk aantasten van deze waarden door beperken van het ruimtebeslag.
- Beperken van effecten van verstoring, versnippering en verdroging door een goede inpassing en het nemen van mitigerende maatregelen.
- Herstellen van natuurwaarden die toch verloren gaan, ofwel in de omgeving van het spoor ofwel op grotere afstand daarvan (compensatie).

Met betrekking tot de ecologie zijn de volgende belangrijke uitgangspunten gehanteerd (V&W, 2003a; p. 37):

- Maatregelen om ecologische relaties in stand te houden, bijvoorbeeld faunapassages in het ontwerp
- Ecologische inrichting van overhoeken/reststroken
- Natuurontwikkelingmaatregelen
- Overige mitigerende maatregelen (beperken verstoring door geluid, licht, verdroging).

Uit deze punten blijkt dat er veel aan wordt gedaan om negatieve effecten op de natuur en ecologie zo veel mogelijk te voorkomen. Zelfs waar natuur verloren gaat, wordt ergens anders natuur voor gecompenseerd. Dit is tevens een belangrijk uitgangspunt geweest voor ProRail. Zo stelt ProRail (2011), dat natuurgebieden waar de natuur er kwalitatief op achteruit gaat wordt gecompenseerd in samenspraak met Staatsbosbeheer. Hier is sprake van ecologische duurzaamheid en er is wederom sprake van externe integratie. Er wordt namelijk rekening gehouden met de beleidsdoelen van Staatsbosbeheer. Er wordt niet willekeurig op een andere locatie nieuwe natuur ontwikkeld.

Volgens ProRail (2011), is over het duurzaam bouwen, materialistisch gezien, bij de Hanzelijn het een en ander op te merken. Zo zijn de (eco)-duikers in het gebied niet op de juiste plek geplaatst. Een aantal is over een bepaald gedeelte van het traject geplaatst. In plaats daarvan had ook een enkele wat bredere duiker de functie over kunnen nemen. Hierdoor hoefde maar één duiker geplaatst te worden in plaats van meerdere, wat minder materiaal en geld kost. Daarnaast is met geothermische wisselverwarming wel sprake van duurzame ontwikkeling. Door de wissels warm te houden met aardwarmte wordt er voorkomen dat de wissels vast komen te lopen in de winter. Tevens is er gewerkt met groene groeve. Deze schacht heeft een zelfvoorzienend karakter. De groeve wekt namelijk haar eigen energie op. Het gevolg daarvan is dat het brandstof bespaart en dus weer een reductie van CO<sub>2</sub> uitstoot.

Naast de duikers is er echter ook onduurzaam te werk gegaan met geluidshinderschermen. Deze zijn van zowel hout als beton gemaakt. Dit had ook met een enkelvoudig materiaalsoort gebouwd kunnen worden (ProRail, 2011). Nu zal het hout op den duur weer vervangen moet gaan worden. Dit hout is ook verwerkt in een aantal duikers. Ook hiervoor geldt dat de houdbaarheidsdatum van deze duikers naar tien jaar zal vervallen. Deze aspecten zijn onduurzaam aangepakt. Nu rest de vraag hoe deze duikers op de verkeerde plaats geplaatst en van onduurzaam materiaal vervaardigd konden worden. Volgens ProRail (2011) heeft dit vooral te maken met het gebrekkige toezicht op de uitvoeringsfase met aannemers. Communicatie is een belangrijk aspect geweest. Door de bezuinigingen bij ProRail is er te weinig capaciteit geweest om goed toezicht te houden op de aannemers.

### *Economie*

De laatste dimensie behoudt de economische dimensie. Bij de Hanzelijn is al het één en ander bekend over mogelijke baten van het tracéproject. Zo is al eerder benoemd dat door de aanleg de werkgelegenheid in Dronten, Kampen en Zwolle zal toenemen. De aanleg van nieuwe kantoren en bedrijvigheid zal het resultaat zijn. Dit is niet op de korte termijn te verwachten, maar wel voor de langere termijn (ProRail, 2011). Daarnaast wordt de bereikbaarheid van de steden sterk verbeterd. Kampen krijgt een nieuw station en Dronten wordt verbonden met een spoorlijn. Hierdoor is de verwachting dat de burgers in Dronten over zullen stappen op het openbaarvervoer. Dit is afgestemd voor de langere termijn. De auto zal vaker thuis blijven, waardoor de burger minder gaat betalen voor de brandstof. Tevens is dit milieuvriendelijker. Deze kwestie kan ook onder de dimensie ecologie geplaatst worden.

Volgens het ministerie van Verkeer & Waterstaat (2000b), zijn economische ontwikkelingen van het noorden en noordoosten de positieve punten. De duurzaamheidskwestie hierin zijn de positieve impulsen voor de burgers en bedrijven. Dus niet alleen voor de gebruikers en exploitanten. Burgers en bedrijven zien versterkingen in de economische relaties, betere voorzieningen door draagvlak vergroting en een verbetering van de arbeidsmarkt. De voorziening moeten vooral gerealiseerd worden rond de stationsomgevingen en zullen van hoogwaardige kwaliteit zijn. Dit zal op de langere termijn ook een impuls geven voor de arbeidsmarkt. Rond de stationsomgevingen zullen ook bedrijven en kantoren zich gaan vestigen door de verbetering van de bereikbaarheid (zie figuur 6.2). Het algemene imago voor het bedrijfsleven zal verbeterd worden door de aanleg van de Hanzelijn (V&W, 2000b; Gemeente Kampen, 2011). Daarnaast is de verwachting dat bij Kampen nieuwe woningen en voorzieningen aangelegd worden rondom het nieuwe station Kampen-Zuid. De verwachting is dat Kampen een plaats gaat worden dat gaat dienen als woon en leefomgeving voor mensen die willen werken in de Randstad. Daarnaast zal het gebied gerealiseerd worden vanuit gebiedsontwikkelingsprincipes en zal zeer compact opgeleverd worden (Gemeente Kampen, 2011).

	<b>Aantal km<sup>2</sup> kantooroppervlak</b>	<b>Aantal werkplekken</b>
<b>Lelystad</b>	20000	600
<b>Dronten</b>	5000-10000	150-300
<b>Kampen</b>	5000-10000	150-301
<b>Zwolle Stadshagen</b>	20000	600
<b>Zwolle Hanzeland</b>	250000	7500

*Figuur 6.2: Nieuwe kantorenlocaties langs de Hanzelijn (V&W, 2000b)*

Voor de aanleg van de Hanzelijn is een Kosten-Baten Analyse (KBA) uitgevoerd. Daaruit blijkt dat er een negatief saldo is voor de Hanzelijn dat tussen de 75 en 215 miljoen euro netto ligt (V&W, 2003b; p. 61). Echter overtreft de waarde vóór en ná 2010 uitgespaarde investeringen de aanlegkosten van de Hanzelijn, want ná 2010 wordt voorkomen, door de Hanzelijn, dat de Gooilijn moet worden verdubbeld en dat er een gedeeltelijke verdubbeling van de Veluwelijn zal moeten plaatsvinden (V&W, 2003b; p. 61). Uiteindelijk kan geconcludeerd worden dat de Hanzelijn een batig saldo<sup>11</sup> oplevert.

### *Proces*

Vanaf het initiatief tot de beheersfase van het project is ProRail de trekker van project en proces. Vanaf het begin tot eind is er sprake van gebiedsgericht werken (ProRail, 2011). Ook in de beheersfase dient ProRail samen met andere partijen er op toe te zien hoe het beheer onderhanden wordt genomen. Zonder beheer en onderhoud heeft het traject een kort duurzaam bestaan. Ook is van begin tot eind het aantal betrokken partijen of actoren in het proces verschillend. Zo is in het begin het aantal partijen laag. Later, in het stadium van omgevingsverkenning komt het aantal partijen tot een maximum. Daarna, waarbij de beheersfase langzaam in zicht zal komen zal het aantal actoren weer afnemen, waarbij in de beheersfase een vast aantal partijen betrokken blijven. Dit zijn dan vaak nog marktpartijen. Private partijen zijn in deze fase al niet meer bij het project betrokken. Gezien de voortgang van het project stelt ProRail (2011), dat het niet veel hinder heeft gehad van de lokale omgeving. Hiermee bedoelen we lokale bewoners en burgers die weinig tegenspraak hadden tegen de plannen van de Hanzelijn. Omdat ProRail de trekker is van het project moet zij als overheidsorgaan het voortgangsproces zo goed mogelijk laten verlopen. Wie iets wil aanleggen zal initiatief moeten nemen. Echter is bijzonder weinig hinder ondervonden tijdens het proces in tegenstelling tot bijvoorbeeld de Betuweroute dat veel gevoeliger lag in de maatschappij en hevige politieke discussies op heeft geleverd. Wat dat betreft is de Hanzelijn echter een voorbeeldproject voor andere spoorweginfrastructuurprojecten (ProRail, 2011). Een verklaring daarvoor kan gevonden worden in het feit dat er veel draagvlak was van de gemeenten Kampen en Dronten voor de aanleg van de Hanzelijn (ProRail, 2011). Door de aanleg kan Kampen een nieuw station aanleggen en wordt Dronten ook verbonden met een spoorweg. De burgemeester stelde hierover het volgende. Allereerst de burgemeester van Dronten:

*"In 1972 werd Dronten een zelfstandige gemeente. De eerste bewoners kwamen al in 1962. Er was toen nog geen trein te bekennen, hoewel al ingetekend op de eerste stedenbouwkundige kaarten. In 2012 gaan we ons jubileum vieren. En jawel: juist in dat jaar gaat de trein over de Hanzelijn rijden. Een mooier cadeau had Dronten niet kunnen krijgen. Dronten gaat twee provincie hoofdsteden verbinden: Lelystad en Zwolle. Dronten gaat de brug vormen tussen oud en nieuw land. De verwachte 32.000 reizigers zijn welkom in Dronten en geeft hen alle ruimte!" (Provincie Overijssel, 2011b)*

Vervolgens burgemeester Koelewijn van Kampen:

*"Met de komst van de Hanzelijn komt de Randstad een stuk dichterbij Kampen. Dat is gunstig voor het toerisme, voor de werkgelegenheid en voor de economie. Van eindstation wordt Kampen de poort van Overijssel!" (Provincie Overijssel, 2011b)*

Uit de reacties van de burgemeesters is al op te maken dat er veel draagvlak was voor de aanleg van de Hanzelijn. Niet alleen de gemeenten Kampen en Dronten, maar ook de gemeenten Lelystad en Zwolle stonden positief tegenover de aanleg van een station. Dit kan alleen als de lokale bevolking ook positief staat tegenover de aanleg. De aanleg heeft zoals de gemeente Kampen al aangeeft een positieve boost voor het toerisme, werkgelegenheid en economie. Verder kunnen bewoners zich sneller en beter verplaatsen naar het westen van het land. Omdat het plan veel positieve invloeden heeft voor de lokale bewoners was er weinig weerstand tegen het project. Hierdoor is voor ProRail het grondverwervingproces ook voorspoedig verlopen. De acties die daarvoor werden ondernomen waren

<sup>11</sup> Een saldo is het verschil tussen wat men heeft ontvangen en wat men heeft uitgegeven. Voor de Hanzelijn betekent een batig saldo het positieve verschil (wat er overblijft). Als er meer was uitgegeven dan dat er binnen is gekomen dat was dit een negatief saldo.



vooral de inzet van omgevingsmanagers van ProRail. Deze managers gaan de omgeving in en zoeken contact met de bewoners en zoeken naar oplossingen waar iedereen tevreden mee is (ProRail, 2011b). Door het organiseren van bewonersavonden en informatieavonden werden bewoners en burgers goed geïnformeerd en konden zij participeren in het project. Er was daarvoor geen sprake van voorselectie. Iedere actor die zich betrokken voelde bij het project kon deelnemen aan deze participatieprocessen.

Daarnaast hebben andere projecten ook invloeden gehad op het tracébesluit. Zo is het tracé afgestemd op de toekomstige bypass bij Kampen (zie hoofdstuk 7 van dit onderzoek) en de Rijksweg A50 (V&W, 2007). Dit betekent dat er afstemming is geweest met provincie Overijssel voor de bypass en met Rijkswaterstaat voor de A50. Deze aanpak getuigt van externe integratie. Waarbij ook wordt afgegaan op beleidsdoelen uit andere sectoren. Zo blijkt uit de sector water en weg.

Uit deze lokale participatieprocessen en sector overschrijdende afstemmingen is er sprake van een vrij duurzaam proces. Het gevolg is de spoedige voortgang van het proces zonder opmerkelijke hindernissen. Daardoor zal het project de deadline in 2013 wel halen.



*Figuur 6.3: Hanzelijn in aanbouw en Rijksweg A50 (Sokolewicz et al, 2011;p. 9)*

### *Samenhang*

De kwaliteit van duurzaamheid hangt af van de samenhang tussen de drie dimensies. Echter is veiligheid datgene dat voorop komt te staan. Alle drie de dimensies moeten zich aanpassen om de kwaliteit van de veiligheid van het project niet te belemmeren. Zo is bijvoorbeeld gekozen voor een ongelijkvloerstraject. Dit voorkomt gevaarlijke kruispunten op het traject. Hierdoor moeten viaducten en tunnels aangelegd worden die economisch misschien duurder uitvallen, maar wel een hogere veiligheidsgarantie geven. Daarnaast heeft natuur ook een belangrijke rol gespeeld. Zo is bijvoorbeeld het hele traject zo aangepast om het effect op de natuurlijke omgeving te voorkomen. De aanleg van faunapassages is daar een voorbeeld van. Ook de aanleg van geluidshinderschermen en het tegengaan van trillingen voor de burgers die nabij het spoor wonen is zorgvuldig gebeurd. Door een goede communicatie met de bewoners is rekening gehouden met de sociale dimensie. Dit is echter gedaan vanuit wettelijke normen die gehanteerd dienen te worden. Er is geen spelingruimte ingebouwd. Daarnaast brengt de nieuwe spoorlijn een verbetering van de bereikbaarheid met zich mee. Hierdoor kunnen mensen zich sneller verplaatsen, maar vindt er ook een verbetering van het vestigingsklimaat plaats, waardoor de lijn een positieve impact heeft op de economie. Daardoor is er ook een groot draagvlak geweest voor het project. Door deze samenhang kan de Hanzelijn als voorbeeld project gezien worden ten opzichte van andere railprojecten.

Er kan geconcludeerd worden dat vooral de economische dimensie bepalend is geweest. Daarnaast moet gezegd worden dat een bepaalde dimensie geen flinke hinder ondervonden heeft. Dit komt door de goede inpassing in het landschap. Op te merken valt echter wel dat er geen ruimte bestond voor nieuwe ontwikkelingen die ecologisch gericht waren. Het principe was om de effecten zo beperkt mogelijk te houden. Daarnaast is de sociale dimensie wel belangrijk geweest. Vooral

veiligheid heeft zijn impact gehad op de andere dimensies. In dit hoofdstuk is al als voorbeeld de tunnel die onder het Drontermeer doorgaat benoemd.

#### 6.4 Score toekenning en motivatie

De kwaliteiten van de Hanzelijn zijn in de vorige paragrafen uiteengezet naar de drie dimensies. In vervolg daarvan kunnen nu de scores voor de Hanzelijn toegekend worden.

Hanzelijn	-	0	+	**	***
Economie: Grondgebruik				**	
Vestigingsklimaat					***
Baten				**	
Ecologie: Ecologische structuur			*		
Milieuwaliteiten		0			
Duurzaam waterbeheer		0			
Duurzame energie		0			
Duurzaam bouwen			*		
Sociaal: Veiligheid				**	
Leefomgeving			*		
Proces: Governance structuur				**	
Betrokkenheid			*		
Consensus				**	

Figuur 6.4: Referentiekader Hanzelijn

##### *Economie*

Het multifunctioneel grondgebruik van de Hanzelijn is vrij efficiënt gedaan. Zo zijn bijvoorbeeld tunnels aangelegd om de veiligheid te garanderen, maar ook om versnippering van natuurwaliteiten te voorkomen. Hierdoor heeft het grondgebruik ook op andere aspecten een bepalende invloed. Hierdoor kan de score gewaardeerd worden op twee sterren.

Het vestigingsklimaat wordt sterk verbeterd door de Hanzelijn. Er komen in Dronten en Kampen-Zuid nieuwe stations. Ook de bereikbaarheid wordt daardoor sterk verbeterd. Daarom is de mogelijkheid geboden om nieuwe ontwikkelingen te realiseren rond stationsomgevingen. Het vestigingsklimaat is dan ook positief te beoordelen op lokale, regionale en nationale schaal. De Hanzelijn is daardoor een verrijking voor het hele gebied. Een score van drie keer een ster is dan van toepassing.

De baten voor de burgers zijn terug te vinden in de verbetering van de bereikbaarheid en het batig saldo. Door de aanwezigheid van het kunnen reizen met de trein brengt vele voordelen met zich mee voor de burgers. Hierdoor kunnen zij zich sneller en beter verplaatsen. Daardoor is een score van twee keer een ster van toepassing.

##### *Ecologie*

Vanuit de ecologie is vooral gewerkt vanuit wettelijke normen. Deze normen mochten niet overschreden worden. Daardoor waren er weinig ontwikkelingen te zien op het gebied van milieuwaliteiten, duurzaam waterbeheer en energie. Echter, er is wel gewerkt met duurzaam materiaal en vindt er langs het traject compensatie plaats voor de verloren natuurwaliteiten in overleg met Staatbosbeheer. Daarnaast worden ecoducten en andere passages aangelegd om de versnippering te compenseren. Een score van een enkele ster is dan ook van toepassing.

##### *Sociaal*

Sociaal gezien is er een grote veiligheid gerealiseerd. Door de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen heeft de aanleg een positieve invloed op natuurwaliteiten en de sociale cohesie van het gebied. Echter

is de veiligheid niet bepalend voor het hele gebied. Wel wordt de Hanzelijn gezien als een voorbeeldproject. Daarom een score van twee keer een ster.

De leefomgeving wordt in stand gehouden door de wettelijke normen te handhaven. Daarnaast is de verbetering van de bereikbaarheid een pluspunt voor de leefomgeving. Hier vinden we dan ook een score van een enkele ster.

#### *Proces*

Gezien de consensus is er veel draagvlak geweest voor de plannen. Met name de gemeenten Dronten en Kampen stonden achter de plannen. Maar ook de inwoners van deze plaatsen stonden achter de plannen. Hierdoor was er een groot draagvlak voor de plannen. De betrokkenheid is gering geweest. Het betreft een groot tracétraject en grotendeels van de grond was al in bezit van het Rijk, waardoor er weinig tegenspraak was tegen de plannen. Er is wel sprake geweest van participatieprocessen en informatieavonden. Echter was er geen gezamenlijke besluitvorming. Vandaar een enkele ster beoordeling.

Over de governance structuur als aanpak zijn de betrokken partijen tevreden. Er is weinig weerstand ondervonden en de partijen die belang hadden bij het project werden ook betrokken in het proces. De uitkomst is gebaseerd op de interpretaties van de gemeente Kampen en ProRail. Hierdoor is een score van twee keer een ster toegepast.

### **6.5 Resultaatanalyse**

De Hanzelijn is een lang traject dat veel ruimte in beslag neemt en het aantal betrokken sectoren en actoren is groot. De belangen zijn van nationaal, provinciaal en lokaal niveau, waardoor verschillende overheden betrokken zijn bij het project. Door een gebiedsgerichte benadering toe te passen wil de trekker van het project, ProRail, de spoorlijn zo goed mogelijk in het landschap en zijn omgeving inpassen. Uit de vorige paragrafen blijkt dat het ecologisch gezien de impact op de omgeving zo beperkt mogelijk wordt gehouden door te houden aan de wettelijke normen. Wel wordt er rekening gehouden met de natuur die verloren gaat. Zo wordt er volstaan met compensatie en worden er faunapassages aangelegd. Hierdoor wordt de gebiedsgerichte benadering gebruikt om aan de natuurdoelstellingen te voldoen. Het belangrijkste punt hieraan is dat compensatie in samenwerking met Staatsbosbeheer plaatsvindt. Dit getuigt van een samenwerking met een andere sector. Echter wordt dit toegepast op punten waar knelpunten liggen, zoals op locaties waar natuurbeschermingsgebieden doorsneden worden. Ook worden rond stationsomgevingen kansen gezien voor gebiedsgerichte benaderingen, maar wordt dit vaak opgepakt door de betrokken gemeenten. Daarnaast wordt met ongelijkvloerse kruisingen gedacht aan de doelstellingen van veiligheid en natuur. Door het toepassen van de gebiedsgerichte aanpak wordt er nauwkeurig gekeken naar beide doelstellingen. De gebiedsgerichte aanpak wordt toegepast bij de Hanzelijn, door de samenwerking met andere sectoren en de betrokkenheid met andere partijen. Dit wordt gedaan totdat voldaan is aan wettelijke normen.

Het duurzaamste punt van de Hanzelijn ligt bij het vestigingsklimaat. Dit is een toonaangevend beeld voor het hele gebied. Nationaal, provinciaal en lokaal geeft de Hanzelijn economische impulsen. Daarnaast is deze kwaliteit ook terug te vinden bij de baten voor burgers. Er kunnen nieuwe kantoorgebouwen ontwikkeld worden waardoor voor de burgers meer werkgelegenheid gecreeërd kan worden. Daarnaast speelt veiligheid een prominente rol bij de Hanzelijn. Door de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen wordt het gebied niet alleen veiliger voor verkeer, maar wordt de impact op de natuur ook zo beperkt mogelijk gehouden. Op dat punt komt gebiedsgerichte aanpak en duurzaamheid bij elkaar. Uit het proces blijkt dat de governance structuur als positief wordt beschouwd. De Hanzelijn wordt ook in tegenstelling tot de Betuweroute en de HSL-Zuid als een voorbeeldproject gezien. Daarnaast is beter met de lokale omgeving gecommuniceerd waardoor de consensus over de Hanzelijn ook positief uitviel. De Hanzelijn is op alle dimensies, behalve de ecologische dimensie, vrij duurzaam te noemen.

## Hoofdstuk 7: Casestudie: IJsseldelta-Zuid; de bypass bij Kampen



*Figuur 7.1: Impressie IJsseldelta-Zuid*

### 7.1 Inleiding

Ons klimaat verandert. In de winter valt er meer regen en de Nederlandse rivieren moeten grote hoeveelheden water verwerken. Hierdoor is de kans op overstromingen groter geworden. Dit betekent dat de rivieren in ons land beter beschermd dienen te worden. Dit geldt ook voor de gebieden rondom de IJssel. De steden Kampen en Zwolle zullen beschermd moeten worden tegen hoogtij en vormen daarom een onderdeel van het gebiedsontwikkelingsproject IJsseldelta-Zuid. Het project is op het gebied, naast de steden Kampen en Zwolle, verder gefocust op de rivier de IJssel en het Drontermeer. Het hoofddoel van dit project is om te zorgen voor de verbetering van de waterveiligheid, werk en leef condities en de infrastructuur van het gebied. Ook moet de landbouwsector verbeterd worden (Teisman & Edelenbos, 2011). Het project maakt onderdeel uit van het Planologische Kern Beslissing (PKB) programma, Ruimte voor de Rivier. Dit nationale programma is gefocust op de verbetering van de waterveiligheid in combinatie met de ontwikkeling van ruimtelijke kwaliteit. Om het gebied vrij te houden van het water wordt een bypass rivier<sup>12</sup> gerealiseerd tussen de IJssel en het Drontermeer. Ook is er in 2009 besloten om naast de bypass ook een zomerbedverlaging uit te voeren bij het project. Hiermee wordt volgens de provincie Overijssel geanticipeerd op de klimaatverandering voor langere termijn en tegelijkertijd levert deze combinatie een economische besparing op. Het zand uit de verlaging kan gebruikt worden voor de onderdelen van de klimaatdijk, zodat transport- en investeringskosten bespaard kunnen worden, zo stelt de provincie. Deze maatregelen zijn de robuuste en duurzaamste oplossingen om het gebied te beschermen tegen hoogwater. Naast dit waterproject vinden er ook andere ruimtelijke ontwikkelingsprojecten plaats die afgestemd worden op de bypass. Zo worden de Hanzelijn, spoorlijn tussen Zwolle en Lelystad, en de opwaardering en de verbreding van infrastructuurproject N50 afgestemd op de bypass. Ander ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied zijn natuurontwikkelingen, recreatie en agrarische structuurversterking. Daarbij dienen ook de identiteiten van Hanzestad Kampen en het karakteristieke historische deltalandschap versterkt worden (Van den Brink & Hidding, 2009). De bypass moet in 2015 technisch startklaar zijn, zodat 16.000 m<sup>3</sup>/s water veilig door ons rivierenstelsel afgevoerd kan worden. Om de andere ontwikkelingen te kunnen realiseren en optimaal op elkaar af te kunnen stemmen heeft de provincie Overijssel besloten tot de ontwikkeling van een integraal plan voor dit gebied doormiddel van een gebiedsgerichte aanpak (Van den Brink & Hidding, 2009). Het accent kwam daarmee te liggen op een duurzame bestuursvorming (governance) en een ontwikkelingsgericht karakter. Een duurzame bestuursvorming is nodig door het

<sup>12</sup> Over de naam van het IJsseldelta-project is enige ‘discussie’ geweest. Eerst werd het project aangeduid onder de naam Bypass Kampen ipv. hoogwatergeul, dat door het PKB genoemd werd. De uiteindelijke naam is ‘bypass’ geworden, omdat deze Engelse term kan verwijzen naar zowel een ‘groene’ als naar een ‘blauwe’, watervoerende rivierarm. Een hoogwatergeul verwijst naar een ‘groene’ dus ‘droge’ watervoerende geul die alleen in geval van nood water afvoert. De voorkeur voor ‘bypass’ is door de regio voorgesteld en in gebruik genomen. In dit onderzoek zal daarom ook de naam ‘bypass’ gebruikt worden.

hoge aantal betrokken belanghebbenden in het gebied. Daarbij hoort het sturen op een samenspel tussen publieke en private actoren, ingebed in een mix van formele en informele praktijken in plaats van een sturing die hiërarchisch gericht is (Van den Brink & Hidding, 2009). Het karakter van een gebiedsbenadering is ontwikkelingsgericht, doordat de plannen met investeringsstromen van publieke en private partijen gezamenlijk gekoppeld worden. Samenwerking tussen betrokken partijen is daarmee dus belangrijk. Echter is er enige spanning gaande tussen het PKB-besluit van het Rijk en de lokale toegepaste gebiedsgerichte benadering. Doordat het PKB-besluit vrij centralistisch, ofwel hiërarchisch, is ingesteld kwam het in aanvaring met de gebiedsgerichte aanpak en de ‘governance’ sturing. Men dient zich af te vragen in hoeverre het project gebiedsgericht te beschrijven is en in welke mate duurzaamheidsoverwegingen voor invloed hebben gehad. Om dit helder te krijgen wordt in dit hoofdstuk allereerst ingegaan op het procesverloop van het project en zal er daarna ingegaan worden op de te identificeren doelstellingen van het project. Vervolgens zal in paragraaf 7.3 ingegaan worden op de drie dimensies. In de laatste paragraaf 7.4 kan het referentiekader ingevuld worden waarna tot slot de score op duurzaamheid verhelderd wordt.

## 7.2 Procesverloop en doelstellingen

Het procesverloop van de bypass is verlopen in drie verschillende fases, namelijk: de 1<sup>e</sup> fase van scenario-ontwikkeling, 2<sup>e</sup> fase over de ontwikkeling van het masterplan en de 3<sup>e</sup> fase behield de besluitvorming (Van den Brink & Hidding, 2009). Het proces is officieel van start gegaan in oktober 2004.

### *Scenario-ontwikkeling*

Deze periode van het proces behield de periode 2004 tot eind 2005. Hier is duidelijk dat al veel gebruik is gemaakt van participatieve mogelijkheden. Eerst werden wel door de projectorganisatie<sup>13</sup> vijf scenario's bedacht voor de inpassing van de bypass. Dit werd gedaan om de aanleg van de Hanzelijn niet te vertragen. Daarna werden bewoners, organisaties en ondernemers uitgenodigd om hun standpunten en meningen te geven over de scenario's, waarna zelfs een zesde scenario uit de bus kwam rollen (Van den Brink & Hidding, 2009).

Na dit participatieproces hebben de gemeenten Kampen en Zwolle met de Provinciale Staten kader stellende keuzes gemaakt voor de uitwerking van het voorkeurscenario. Zo moest de bypass blauw en bevaarbaar zijn, moesten er mogelijkheden gecreëerd worden voor natuurontwikkeling, wonen aan het water en moest het scenario uiteindelijk zo veel mogelijk lijken op het zesde scenario ontwikkeld door de lokale bewoners. Daarnaast waren er enkele punten die mee moesten worden genomen in de ontwerpogave. Deze hadden betrekking op:

- Aansluiting van de bypass op de IJssel;
- plaats waar de bypass, Hanzelijn en de N50 elkaar passeren;
- tweede kruising van de bypass en de Hanzelijn bij de tunnel onder het Drontermeer;
- en de monding van de bypass in Drontermeer of het Ketelmeer.

### *Ontwikkeling masterplan*

Nadat het voorkeurscenario bepaald is gaat de projectorganisatie verder met het ontwikkelen van het masterplan. Het masterplan is een geïntegreerde gebiedsvisie met de daarbij behorende intentieovereenkomst. De vier ontwerpogaven moeten worden opgelost en zal gekozen worden tussen enerzijds een korte bypass, uitmondend in het Drontermeer, of een lange bypass uitmondend in het Ketelmeer. In deze fase van, begin 2006 tot begin 2007, was vooral deze discussie die de boventoon voerde over de uitmonding van de bypass. In verschillende taakgroepen is er vervolgens gewerkt aan het voorkeurscenario. De taakgroepen bekeken of er voldaan werd aan de randvoorwaarden die bijv. gericht waren op de Vogel- en Habitatrichtlijnen, Europese Kaderrichtlijn Water of gericht op de kosten en opbrengsten.. De taakgroepen brachten input voor de workshop met alle betrokken partijen. Waarna er gezamenlijk gezocht werd naar een gemeenschappelijke

---

<sup>13</sup> Projectorganisatie IJsseldelta-Zuid is een organisatie bestaande uit het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, provincies Overijssel en Flevoland, waterschappen Groot Salland en Zuiderzeeland, Staatsbosbeheer en de gemeenten Kampen, Zwolle, Dronten en Oldebroek. Provincie Overijssel is benoemd door de partners als projectrekkker. De organisatie neemt een actieve rol in het projectverloop.

gebiedsvisie (Projectorganisatie IJsseldelta-Zuid, 2006). In 2006 was het dan zover waarin de intentieovereenkomst getekend werd door de betrokken gemeenten, provincies en waterschappen. Waarbij de bypass wordt aangegrepen om grootschalig nieuwe natuur te ontwikkelen, verbetering van de agrarische structuur en nieuwe innovatieve woonmilieus (Projectorganisatie IJsseldelta-Zuid, 2006).

#### *Besluitvorming en financiering*

De laatste fase van het proces betreft de besluitvorming. Deze fase is vanaf begin 2007 ingegaan en betrof veelal het omwisselbesluit, zoals het aflopen van formele besluitvormingsprocedures en het regelen van de financiering. Als eerste is een plan-mer opgesteld om de aanleg van de bypass mogelijk te maken. Hierin zijn de milieueffecten gemeten van de verschillende planalternatieven voor de integrale gebiedsontwikkeling. Echter is er nog verschil in de woningbouwopgave en de bypass ontwikkeling. Zo wordt de bypass in 2015 ontwikkeld en de woningbouw pas veel later. Dit komt doordat de horizon van het masterplan doorloopt tot 2030 en het voorkeursalternatief tot 2020. Dit voorkeursalternatief vormt ook de basis voor de besluit-mer.

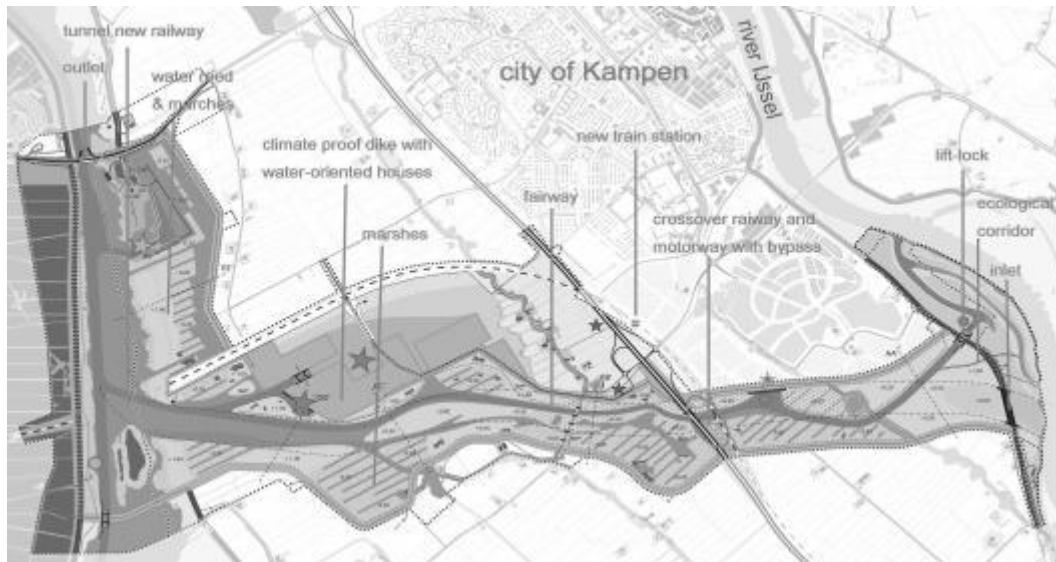
Tevens is gewerkt aan de financiering voor het project. De inzet van de betrokken lokale partijen en regionale partijen is dat een derde ervan gefinancierd wordt door de regio en het overige, tweederde, door het Rijk. Ook zal voor de nieuwe natuurontwikkeling aanspraak gemaakt worden op het Investeringsbudget voor het Landelijk Gebied (ILG). Voor de woningbouwopgave zal de gemeente Kampen zijn bijdrage leveren aan de financiering. Andere investeringsbronnen komen van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) en het Europese cofinanciering van het programma Interreg (Van den Brink & Hidding, 2009).

#### *Doelstellingen*

Om inzicht te krijgen in de duurzaamheidsambities kunnen de doelstellingen van het project bij de hand genomen worden. De doelstellingen van het project werden als volgt gedefinieerd (Projectorganisatie IJsseldelta-Zuid, 2006; p. 5):

- Het gebied optimaal ontwikkelen doormiddel van ontwikkelingsplanologie met maximale kwaliteit voor bewoners, bedrijven en recreanten;
- duurzame veiligheid van een groot gebied tegen wateroverlast;
- verbinding aan de Nederlandse infrastructuur, verbetering van bereikbaarheid;
- benutten van regionale economische perspectieven, ook agrarisch;
- versterking van de sociaal-maatschappelijke structuur van het gebied;
- versterking van landschappelijke en natuurwaarden in het gebied en een verbinding met de ecologische hoofdstructuur;
- versterking leefbaarheid van het platteland;
- uitbreiding van de mogelijkheden voor water- en natuurrecreatie;
- en respect voor de historische kwaliteit van het landschap.

Uit de doelstellingen en het procesverloop kan opgemaakt worden dat de ambities vrij duurzaam te beschrijven zijn.



Figuur 7.2: Een kleine impressie van de ontwikkelingen bij het bypass ontwikkelingsproject (Sokolewicz et al, 2011;p. 12)

### 7.3 Uitwerking

De duurzaamheidsambities zijn vooraf aan het project van de bypass duidelijk. Nu is het belangrijk om te concretiseren hoe dit zijn uitwerking heeft gekregen voor de dimensies sociaal, economie en ecologie. Allereerst zal ingegaan worden op de dimensie sociaal.

#### *Sociaal*

Het plan van de bypass is vooral ontstaan vanuit veiligheidsoverwegingen. Door de stijgende waterspiegel moet het IJsseldeltagebied zich beschermen tegen het veranderende klimaat. Het primaire doel is dan ook te zorgen voor een veilige omgeving, door niet alleen water in te dammen met hoge dijken maar door water ruimte te geven (Sokolewicz et al, 2011). Door water de ruimte te geven komen andere kansen vrij om verder te ontwikkelen. Door de bypass komt er ruimte voor recreatievoorzieningen en zijn er plannen om woningen te bouwen aan of op het water (zie figuur 7.2), laat staan dat er nog 300 hectare nieuwe natuur ontwikkeld wordt. Hierdoor wordt het gebied niet alleen veiliger door de bypass, maar biedt het ook kansen voor versterkingen op andere gebieden. De genoemde ontwikkelingen hebben immers ook een positieve invloed op de leefomgeving. Tevens wordt door de bypass ook het gebied beter bereikbaar (Provincie Overijssel, 2011). Al deze aspecten dragen bij aan de verbetering van de sociale cohesie van het gebied.

#### *Ecologie*

Ecologisch gezien zijn er enkele ontwikkelingen die noemenswaardig zijn in het kader van duurzaamheid. Zo wordt door de aanleg van de bypass de mogelijkheid geboden om 300 ha nieuwe natuur te ontwikkelen. Provincie Overijssel (2011c; p. 27), stelt daarover: *‘Onder invloed van het toekomstige waterpeil, natuurlijke verschillen in hoogte en bodem, verlaging van het maaiveld en beheer ontstaat een uitgebreid pallet van verschillende natuurtypen binnen de bypass. Met elkaar vormen zij één geheel: een grotendeels nat en natuurlijk landschap, karakteristiek voor de IJsseldelta’*.

Hieruit valt te concluderen dat veel accent wordt gelegd op de ecologische kwaliteiten van het gebied. Maar ook dat het rekening houdt met de historische gebiedskenmerken van de IJsseldelta. Daarbij komt ook dat de bypass aangelegd wordt op een plek waar vroeger een kreek lag. De natuurontwikkelingen zullen bijdragen aan de natuuropgaven op (inter)nationale schaal. De inrichting zal voldoen aan de natuurwetgeving van de Ecologische Hoofdstructuur en Natura 2000 richtlijnen.

Volgens de provincie Overijssel (2011), zijn enkele aspecten belangrijk te noemen in het kader van duurzaam bouwen. Zo is de klimaatdijk die gebouwd gaat worden langs de bypass aan de kant van Kampen een duurzaamheidsaspect. Op een gedeelte van deze dijk zullen 700 woningen

gebouwd worden voor de gemeente Kampen. Naast dat de dijk een functionele functie heeft als het tegengaan van hoogwater heeft het ook een woonfunctie. Hier is dan sprake van een multifunctioneel ruimtegebruik, met andere woorden, duurzaam grondgebruik.

De wijk die daarbij gebouwd gaat worden zal energieneutraal zijn. Bij de wijk zullen windmolens, windenergie en zonnepanelen gebouwd worden, maar zal er ook gebruik worden gemaakt van aardwarmte om de huizen te kunnen verwarmen. Deze aspecten geven aan dat er technisch duurzaam gebouwd gaat worden.

### *Economie*

Vanuit economische perspectieven brengt de bypass een hogere werkgelegenheid in het gebied. Dit heeft een positief effect op de regionale en lokale economie. Daarnaast brengt de gebiedsontwikkeling extra werk op voor de kortere termijn. Hier wordt uitgegaan van de aanleg van de bypass en de ontwikkeling van woningbouw (Projectorganisatie IJsseldelta-Zuid, 2006). Daarnaast wordt werkgelegenheid gerealiseerd door de recreatieve activiteiten die worden ontwikkeld. Dit kan gezien worden als een langere termijn doelstelling. Een voorbeeld is de kleine jachthaven waarbij recreatieve activiteiten ondernomen kunnen worden. Er wordt daarmee een impuls gegeven aan de vaarrecreatie en aan de verdere ontwikkeling van de dagrecreatie. Als het gaat om cijfers dan komt dit op een financiële impuls van 800 tot 1400 miljoen euro. Het gaat dan om de tijdelijke werkgelegenheid gedurende het ontwerp en realisatiefase. Als er gesproken wordt op de duurzame of langere termijn dan is er een schatting gemaakt van 2400 tot 3300 voltijdbanen per jaar, afhankelijk van keuzes over de invulling van enkele locaties. Voor de netwerkstad Zwolle Kampen wordt een structureel effect van maximaal 500 tot 700 voltijdbanen verwacht (Projectorganisatie IJsseldelta-Zuid, 2006).

Naast de economische impulsen wordt het gebied ook beter bereikbaar. De infrastructuur wordt namelijk naadloos ingepast aan de bestaande infrastructuur, waardoor reistijdwinst het gevolg is. Tevens is de Hanzelijn afgestemd op de kruisingen met de bypass. Daarnaast wordt een waterrijk woongebied woonrijp gemaakt ten noorden van de bypass. Hierdoor worden de steden Zwolle en Kampen als vestigingsstad enorm versterkt. Op de lange termijn zal dit economische baten opleveren (Provincie Overijssel, 2011c). Al deze aspecten zullen een verbetering vormen voor het imago van de regio als woon-, werk- en leefomgeving. Daarnaast levert het een bijdrage aan de vitaliteit van de regio en werkt het als een katalysator voor andere investeringen in het onroerend goed (Projectorganisatie IJsseldelta-Zuid, 2006).

### *Proces*

Opvallend uit het proces is dat de projectorganisatie de scenario's heeft opgesteld. Alleen de overheden, zoals gemeenten en provincies, waaruit de organisatie bestond konden invloed uitoefenen op de scenario-uitwerking. Vervolgens kon met private partijen een voorkeursalternatief gekozen worden. Het ontwerp werd dan alleen op detail nog verder aangepast. Vanaf dat punt begon dan ook het participatieproces. Het doel was om een duurzame oplossing te zoeken die breed gedragen werd door het publiek (Sokolowicz *et al*, 2011). In dat proces kon elke private partij die zich betrokken voelde bij het project zich aanmelden voor het participatieproces. Zo zijn veel zelfstandige agrariërs betrokken bij het project. De insteek van provincie Overijssel (2011), was vooral te zorgen voor een bevredigende kavelruil onder de zelfstandige agrariërs. Hiervoor werden bewonersavonden georganiseerd waarbij agrariërs die dicht bij elkaar woonden in een clustergroep werden gezet. Op die manier kon er per cluster efficiënt gekeken worden naar de mogelijkheden van kavelruil.

Echter zijn tot op heden nog steeds problemen te herkennen in het proces van de bypass. Zo zijn enkele actiegroepen actief bezig met het tegenhouden van het project. De bekendste is de actiegroep 'bye bye bypass'. Deze actiegroep zegt de noodzaak van het project niet te kunnen herkennen en zijn angstig voor het gevolg dat Kampen door de aanleg van dijken langs de bypass in een badkuip terecht komt. Dit zou gevaarlijke situaties met zich meebrengen als de dijken mochten bezwijken. Echter is deze discussie al vaak door de provincie Overijssel bestempeld als onjuist. Ook is er enige politieke discussie in Den Haag over de financiering van het project. Zo is men bezig om de financiering voor de bypass stop te zetten. Er wordt namelijk gesuggereerd dat de bypass én de afsluitdijk niet tegelijk gefinancierd kunnen worden door de bezuinigingen. De afsluitdijk dient aangepast te worden om langere tijd mee te kunnen gaan en te kunnen anticiperen op klimaatverandering. Hier is dan ook veel discussie over binnen de politieke partijen. Het is aan



staatssecretaris Joop Astma van het ministerie Infrastructuur & Milieu om de Tweede Kamer te overtuigen dat het Rijk 117 miljoen euro moet gaan financieren.

### Samenhang

Over de samenhang tussen de dimensies is op te merken dat de accenten vooral liggen op veiligheid en de daarbij komende ontwikkelingen als natuurontwikkeling en recreatieve (woon)doeleinden. Er moet wel opgemerkt worden dat het garanderen van veiligheid tegen het water in het kader van klimaatverandering het primaire doel is van het project. Alle ambities uit de economische, sociale of ecologische dimensie moeten afgestemd worden op dit primaire doel. Echter laat het project zien dat het een gebiedsontwikkelingsproject is. Naast het primaire doel wordt gekeken naar verdere ontwikkelingen. Dat er nieuwe natuur wordt ontwikkeld en de recreatiesector een boost krijgt, getuigt van gebiedsgericht plannen. Daarnaast worden infrastructurele en agrarische problemen opgelost. De provincie Overijssel neemt daarbij een belangrijke coördinerende rol in. Daarbij wordt ook gedacht aan een nieuwe woonwijk. Deze zal tevens energieneutraal gerealiseerd worden. Daarnaast heeft de bottom-up principe gezorgd voor een 6<sup>e</sup> potentiële uitwerkingalternatief die bedacht en ondersteund is door private partijen die groot belang hebben bij het project. Sokolewicz *et al* (2011), stelden al dat er verder gekeken is dan alleen de ‘water box’.

De provincie Overijssel (2011) stelt echter dat de duurzaamheidsambities niet expliciet vooraf gaand aan het project benoemd zijn. De duurzaamheidsaspecten zijn er gedurende het project impliciet ingeslopen. Er moest eerst voldaan worden aan klimaatadaptatie. Hieruit kan geconcludeerd worden dat duurzaamheid op het gebied van klimaatbestendigheid de rol speelde in het project en dat duurzaamheid niet op voorhand de beweegredenen waren voor het project.

## 7.4 Score toekenning en motivatie

De bypass is in zijn elementen uitgewerkt die betrekking hebben op de sociale, economische en ecologische dimensies. De scores zijn in onderstaand figuur weergegeven.

Bypass	-	0	+	**	***
			*		
Economie: Grondgebruik				**	
Vestigingsklimaat					***
Baten			*		
Ecologie: Ecologische structuur					***
Milieukwaliteiten				**	
Duurzaam waterbeheer					***
Duurzame energie				**	
Duurzaam bouwen			*		
Sociaal: Veiligheid					***
Leefomgeving				**	
Proces: Governance structuur				**	
Betrokkenheid					***
Consensus		0			

Figuur 7.3: Referentiekader bypass

### Economie

Het meervoudige grondgebruik bij de bypass is terug te zien bij de klimaatdijk. Aan de ene kant houdt de dijk het water tegen en aan de andere kant worden er woningen gerealiseerd op de dijk. Ook zijn er plannen om huizen te bouwen op het water. Dit getuigt van een duurzame aanpak. Echter gaat het nog niet zover dat het multifunctionele grondgebruik bepalend is binnen het project. Daarom een score van twee keer een ster.

Het vestigingsklimaat heeft een score van twee keer een ster. Door de verbetering van de bereikbaarheid, nieuwe woningen en recreatie zullen nieuwe bedrijven en particulieren zich gaan vestigen rondom de bypass. Dit aspect zal bepalend worden voor de economische impulsen in het gebied en de regio. Daarin zijn de baten ook terug te zien voor de burgers. Echter is de bypass wel een ingrijpende inpassing in het landschap. Het raakt veel agrariërs en andere private partijen. Afwegend tussen deze twee aspecten wordt een score van een enkele ster gegeven.

#### *Ecologie*

Ecologisch gezien is het project een voorbeeld voor elk ander project. Door de ontwikkeling van 300 hectare nieuwe natuur en het meer doen dan het houden aan wettelijke normen wordt dit aspect beoordeeld met de maximale score. Ecologisch gezien is de bypass zeer duurzaam. Gezien de milieukwaliteiten wordt meer gedaan dan alleen het zich houden aan de wettelijke normen. Er wordt getracht hier zover mogelijk onder te komen. Daarnaast kunnen de milieukwaliteiten voor functioneel gebruik gebruikt worden, waardoor een score van twee keer een ster van toepassing is.

Tevens is er sprake van duurzame energie. Er wordt geen duurzame energie doorgespeeld naar andere gebieden, maar er wordt wel een energieneutrale woonwijk aangelegd. Hierdoor is het gebied zelfvoorzienend. Daarom een score van twee keer een ster. Een score van een enkele ster is voor duurzaam bouwen. Er wordt zoveel mogelijk naar de wettelijke normen gebouwd.

#### *Sociaal*

Sociaal scoort de bypass sterk. Door de veiligheid van de mens te waarborgen in het kader van klimaatbestendigheid en daarbij nieuwe ontwikkelingen op loslatend getuigt van een zeer duurzame aanpak. Alles draait in dit project om veiligheid. Daarom ook de maximale score. Hierdoor scoort de leefomgeving ook hoog. Het is een voorbeeldproject voor Nederland. Er wordt meer gedaan dan alleen het voldoen aan de wettelijke normen. De bereikbaarheid wordt verbeterd en er zijn mogelijkheden voor recreatieve voorzieningen. De leefomgeving wordt dan ook gewaardeerd op twee keer een ster.

#### *Proces*

Het proces heeft te maken met een verdeling. De betrokkenheid scoort daarin het hoogst. Veel partijen, vooral particulieren, zijn dicht betrokken geweest bij het project. Daarnaast is het 6<sup>e</sup> alternatief ook bedacht door deze partijen. Echter is er veel verdeeldheid over de mogelijke uitkomst van het plan. Er is namelijk nog steeds veel weerstand tegen de bypass. Dit aspect krijgt een score van nul en is gebaseerd op de input van de gemeente Kampen. Verder is men, zowel de provincie Overijssel en gemeente Kampen, tevreden over de governance structuur. Deze is gewaardeerd op de één na hoogste score.

### **7.5 Resultaatanalyse**

De bypass bij Kampen is een zeer gebiedsgericht project. Het project wordt ook in diverse literatuur aangeduid als gebiedsontwikkelingsproject. Het primaire doel van het project is het garanderen van de veiligheid tegen het stijgende water voor de toekomst. Hierdoor wordt een nieuwe waterweg door een agrarisch gebied gelegd. Door deze aanleg zijn er kansen geboden voor andere ontwikkelingen. Zo wordt nieuwe natuur ontwikkeld, wordt ruimte geboden voor recreatieve activiteiten, is er afstemming met de toekomstige woningbouwopgave van de gemeente Kampen en wordt deze woonwijk energieneutraal opgeleverd. Daarnaast moet de agrarische functie opnieuw worden gestructureerd. De doelstellingen daarvan moeten ook mee worden genomen in het eindplan. Om deze kansen te kunnen realiseren is goede afstemming nodig met externe sectoren. Daarnaast zijn diverse actoren en partijen betrokken bij het project. Veel van deze partijen zijn private partijen die gevolgen ondervinden van het project. Door het hoge aantal uiteenlopende sectoren en actoren is de mate van gebiedsgerichte benadering groot. Met het wonen op het water komen doelstellingen uit de woningbouwopgave en waterbeheer samen. Daarbij komen ook recreatieve voorzieningen, waardoor een kleine haven aangelegd zal worden. Ook is de bypass afgestemd op de Hanzelijn. Hierdoor is er nauw samengewerkt met de spoorsector. De klimaatdijk zorgt voor goede veiligheid tegen het water en kan tevens gebruikt worden voor woningbouw. Al deze aspecten getuigen van een gebiedsgerichte benadering door naar verschillende doelstellingen te kijken. Gebiedsgerichte benadering komt bij de bypass samen met duurzaamheid op het gebied van klimaatbestendigheid.

Gekeken naar de mate van duurzaamheid kan geconcludeerd worden dat de bypass op enkele punten zeer duurzaam scoort. Deze score geldt voor de punten vestigingsklimaat, ecologische structuur, duurzaam waterbeheer, veiligheid en betrokkenheid. Dit zijn punten die uit alle drie de dimensies en het proces afkomstig zijn. Hierdoor is een goede afstemming geweest tussen alle betrokken dimensies en is het resultaat zeer duurzaam te noemen, als aan alle ontwikkelingen voldaan kan worden. Het enige minpunt is de mate van tevredenheid over het plan (consensus). Zo is gebleken dat er veel weerstand is vanuit de maatschappij. Echter gaat dat niet meer over het project ansich, maar over de financiering van het project. Niettemin scoort de bypass een zeer duurzame score.

## Hoofdstuk 8: Resultaatvergelijking tussen de infrastructuurprojecten gericht op duurzaamheid en gebiedsgerichte benadering

---

### 8.1 Inleiding

In de vorige hoofdstukken zijn de duurzame referentiekaders van de drie cases aan bod gekomen. Daarmee is aangetoond in hoeverre de infrastructuurprojecten gebiedsgericht te noemen zijn, maar ook in welke mate de projecten duurzaam te noemen zijn. De drie projecten zijn echter verschillend georiënteerd. Zo is de Hanzelijn gericht op het spoorvervoer, de N340 op automobilititeit en veiligheid en de bypass is gericht op water in het kader van veiligheid. De drie infrastructuurprojecten komen voort uit de sectoren spoor, weg en water. In dit hoofdstuk wordt getracht een vergelijking te maken tussen de drie infrastructuurprojecten. De drie referentiekaders worden naast elkaar gelegd, waardoor een vergelijking zichtbaar wordt waarin de drie cases op het gebied van gebiedsgerichte benadering en duurzaamheid van elkaar verschillen of juist met elkaar overeenkomen. In paragraaf 8.2 wordt de vergelijking van duurzaamheid weergegeven en wordt er ingegaan op elke dimensie. Eerst zal de economische dimensie onder de loep worden genomen, waarna ecologie en sociaal zullen volgen. Als afsluiter wordt ook het proces van de drie infrastructuurprojecten met elkaar vergeleken. Daarbij wordt aandacht geschonken aan de governance structuur, consensus en betrokkenheid. In paragraaf 8.3 worden de projecten vergeleken op het gebied van gebiedsgerichte benadering en wordt in paragraaf 8.4 een kleine conclusie gegeven op dit hoofdstuk. Deze laatste paragraaf zal inhoudelijk gaan over de samenhang van de dimensies en is er een kleine trend waarneembaar.

### 8.2 Duurzaamheidsvergelijking

Om een begin te maken met de vergelijking tussen de drie cases wordt eerst een vergelijking gemaakt met de dimensies. Als de dimensies naast elkaar worden gelegd zijn er enkele opmerkingen te maken. In appendix 2 zijn de referentiekaders onder elkaar gezet met afsluitend een frequentietabel. In deze paragraaf zal eerst begonnen worden met de economische dimensie.

#### *Economie*

Tussen de Hanzelijn en de bypass is geen opmerkelijk verschil te vinden tussen beide economische dimensies. Beide infrastructuurprojecten komen op dat gebied aardig overeen. Echter scoort de N340 minder op deze dimensie. Dit komt doordat de huidige provinciale weg opgewaardeerd gaat worden. Er wordt namelijk geen nieuw tracé aangelegd. Er is wel sprake geweest van een noordelijke variant, maar dat alternatief heeft uiteindelijk geen doorgang gekregen (Gemeente Dalfsen, 2011). Doordat het gaat om een bestaande weg zal met name de doorstroming verbeterd worden. De economische kwaliteiten die er al waren zullen hooguit lichtelijk verbeterd worden. Er zullen geen grote aantallen kantoorlocaties en bedrijventerreinen ontwikkeld worden zoals bij de voorspellingen van de bypass of de Hanzelijn. Ook de baten voor de burgers zullen niet groot zijn. Daarom scoort de N340 bij deze dimensie minder dan bij de andere twee infrastructuurprojecten.

#### *Ecologie*

Uit de vergelijking van de ecologische dimensie is opvallend dat de bypass hoger scoort dan de Hanzelijn en de N340. Dit komt met name doordat bij de bypass 300 hectare nieuwe natuur wordt ontwikkeld. Bij de N340 en de Hanzelijn wordt niet nadrukkelijk nieuwe natuur ontwikkeld, wel is er plek voor compensatie om de verloren natuurkwaliteiten te herstellen. Bij de bypass wordt nieuwe natuur gestimuleerd om te ontwikkelen, bij de Hanzelijn en de N340 wordt vooral gewerkt vanuit wettelijke normen. Dit geldt niet alleen voor de ecologische structuren, maar ook voor de milieukwaliteiten en het duurzaam waterbeheer. Echter wordt er bij de N340 wel geprobeerd om zo ver mogelijk onder deze normen te blijven. Vandaar dat een 0-score bij de N340 nauwelijks voorkomt,

maar wel een score van licht positief (\*). Dit heeft met name te maken met de trekker van het project. Bij de N340 en de bypass is de provincie Overijssel de trekker van het project. Uit de omgevingsvisie van de provincie blijkt dat de projecten gerealiseerd worden door zover mogelijk onder de wettelijke norm te blijven, om zodoende de leefbaarheid van het gebied zoveel mogelijk te verbeteren. De Hanzelijn wordt getrokken door ProRail. Daar wordt de impact van de Hanzelijn op de omgeving zoveel mogelijk beperkt gehouden. Hierdoor is er een verschil waarneembaar in het realiseren van duurzaamheid bij infrastructuurprojecten.

#### *Sociaal*

De sociale dimensie van de Hanzelijn en de N340 zijn identiek aan elkaar. Er mag geconcludeerd worden dat beide dimensie vrij duurzaam scoren. Echter is bij de bypass de hoogste score waarneembaar. Op het gebied van veiligheid is dat vrij eenvoudig. De bypass heeft als primaire doel het garanderen van veiligheid voor de toekomst tegen het stijgende water en klimaatverandering. Hierdoor wordt ook de mogelijkheid geboden om andere ontwikkelingen tot realisatie te brengen. Door veiligheid worden andere ontwikkelingen ‘getriggerd’, waardoor veiligheid de leidende functie wordt binnen het gebied en daarbuiten. De maximale score voor dat punt bij de bypass is dan ook op zijn plaats. Bij de andere projecten speelt veiligheid ook een belangrijke rol, maar heeft het geen bepalende functie als bij de bypass waardoor alle ontwikkelingen op veiligheid worden aangepast. Bij de N340 en de Hanzelijn worden met name de ongelijkvloerse kruisingen gezien als het belangrijkste punt bij veiligheid. Daardoor wordt ook een vrij duurzame score behaald. Over het algemeen mag geconcludeerd worden dat de sociale dimensie vrij duurzaam scoort bij de onderzochte infrastructuurprojecten. Ook mag gesteld worden dat de sociale dimensie, met name bij de bypass, steeds meer naast de economische dimensie komt te staan. Gezien vanuit het oogpunt van duurzame ontwikkeling is dit een positieve ontwikkeling. In de volgende paragraaf meer daarover.

#### *Proces*

Naast de drie dimensies uit de inhoudelijke kant is ook de proceskant belangrijk. Als er gekeken wordt naar het proces dan blijkt dat de governance structuur een goede aanpak is geweest bij de projecten. De aanwezigheid van overheden, marktpartijen en private partijen in het proces hebben zijn vruchten afgeworpen. Echter zijn er opmerkingen te plaatsen over de score van de betrokkenheid en de gedachte over de uitkomst van het project. Zo is de betrokkenheid van de bypass en de N340 groot geweest, maar is de gedachte (consensus) over de uitkomst minder. Bij de Hanzelijn is de betrokkenheid klein, maar is de consensus juist groot. Zo blijkt bij de N340 en de bypass dat een grote betrokkenheid niet hoeft te leiden tot grote tevredenheid over de uitkomst. De bypass ligt maatschappelijk en politiek gevoelig en is veel in de media geweest. Hierdoor zijn de meningen over het project nogal verdeeld en verschillend. Echter vindt het project wel grote steun bij overheden en marktpartijen. Daarentegen is bij de Hanzelijn een ander verhaal aan de hand. Daar is de betrokkenheid klein, maar is men wel tevreden over het eindresultaat. Dit komt mede, doordat de Hanzelijn een geheel nieuwe verbinding wordt, waarbij Dronten en Kampen met een nieuwe spoorlijn verbonden worden. Inwoners van Dronten en Kampen hebben hierdoor een grotere bewegingsvrijheid en zijn de baten voor deze inwoners op andere fronten ook groot. Blijkbaar was de noodzaak groot om de lijn te realiseren. Daarnaast was de grond, sinds de inpoldering van Flevoland, al gereserveerd voor een toekomstige spoorlijn. De grond was al in handen van het Rijk. Wat betreft de grondverwerving kon er niet veel weerstand meer zijn van particuliere grondeigenaren. Hierdoor ondervond het proces van de Hanzelijn ook weinig hindernissen. Over het algemeen is de aanpak van de governance structuur positief uitgevallen, maar is er wel enige verdeeldheid over consensus en betrokkenheid.

### **8.3 Vergelijking op het gebied van gebiedsgerichte benadering**

Uit de vergelijkingen tussen de drie infrastructuurprojecten blijkt de bypass het duurzaamste project te zijn. Uit de frequentietabel, zie appendix 2, blijkt dat de matig en zeer positieve scores (\*\* en \*\*\*) het vaakst voorkomen bij de bypass. Daarnaast wordt elke dimensie meegenomen in het eindresultaat. De ecologische dimensie wordt intensief meegenomen bij de bypass en in vergelijking met de N340 en de Hanzelijn gebeurt dat minder. Hierdoor worden ook meerdere sectoren en partijen betrokken,

waardoor de gebiedsgerichte aanpak meer wordt toegepast. Dit aspect heeft te maken met de volgende twee aspecten:

- Functie van water
- Geografische omvang van het infrastructuurproject

Als we het eerste aspect bekijken kunnen we concluderen dat water een ‘zachtere’ impact op de omgeving heeft dan het ‘harde’ van een weg of spoor. Deze laatste twee zijn fysiek sterk aanwezig in het landschap waarbij de effecten op de omgeving groot kunnen zijn. Denk daarbij aan milieueffecten en geluidshinder. Water heeft daarnaast een meervoudige functie. Water kan gezien worden als beleving (sociaal gezien), het kan dienen in het kader van klimaatbestendigheid en water kan een positief effect of een meerwaarde hebben voor natuurkwaliteiten en biodiversiteit. Bij een spoor of weg is vaak sprake van een transport infrastructuur. Er wordt geen weg aangelegd in het kader van ecologische doelstellingen. Doordat water meerdere functies kan bieden bereikt het ook meerdere dimensies. Water kan plaats bieden aan recreatieve activiteiten en geeft beleving bij mensen. Dit is belangrijk binnen de sociale dimensie. Daarnaast kan water dienend zijn voor duurzame energie. Hierdoor is de ecologische dimensie ook positief betrokken in het project. Deze aspecten kunnen weer een positieve invloed hebben op de economie. Door te kunnen wonen aan het water is er een aantrekkelijke plek ontstaan voor mensen om zich daar te vestigen. Laat staan dat bedrijven kansen zien om zich daar ook te vestigen. Nu is niet zozeer de sociale en economische dimensie belangrijk maar is de ecologische dimensie die het verschil maakt. Door water kunnen meerdere ontwikkelingen tegelijk plaatsvinden, waardoor een duurzamer resultaat gerealiseerd kan worden. Hierdoor is er meer sprake van gebiedsgerichte benadering dan bij de andere casusprojecten. Er kan namelijk naar meerdere doelen en kansen gekeken worden binnen het projectgebied. Hierdoor wordt een grotere kans geboden om meerdere doelen te kunnen realiseren.

Wat betreft het tweede punt zijn de N340 en de Hanzelijn geografisch gezien grotere projecten. Hierdoor is het onmogelijk om langs het hele tracé alle potentiële ontwikkelingen tot uitvoering te brengen. Daarvoor is het gebied té groot. Daarom wordt er vaak gezorgd dat de impact op de omgeving zo beperkt mogelijk wordt gehouden. Doordat het gebied zo groot is zijn er geen mogelijkheden voor gebiedsontwikkelingen als bij een waterproject. Wel is er plaats voor gebiedsgerichte benadering. Gebiedsontwikkeling kan zich wel voordoen, maar moet er gekeken worden op kleinere schaal. Zo kunnen bijvoorbeeld nieuwe stationsomgevingen gezien worden als gebiedsontwikkelingsprojecten. Een voorbeeld in dit onderzoek is gegeven met de stationsomgevingen van Dronten en Kampen-Zuid. Daarbij kunnen duurzaamheidsaspecten explicieter naar voren komen.

#### **8.4 Samenhang en trend**

Wat verder op te merken valt uit de vergelijking is dat de economische dimensie niet meer regeert boven de sociale en ecologische dimensies. Uit de vergelijking is wel gebleken dat bij de bypass alle dimensies een sterke rol hebben gespeeld binnen het project. Echter voert de economische dimensie vaak nog wel de boventoon, maar is de sociale dimensie minstens zo belangrijk geworden. In dit geval gaat het om de Hanzelijn en de N340. Zo zijn bij de Hanzelijn vooral de economische overwegingen de beweegredenen geweest om het tracé aan te leggen. Ook wordt veel aandacht geschonken aan de kwaliteit van de leefbaarheid en veiligheid. Door de opwaardering van de N340 wordt de veiligheid van het gebied verbeterd en is over het algemeen de leefbaarheid verbeterd. Met name de rol van de provincie Overijssel is daarin bepalend geweest. De provincie Overijssel streeft nadrukkelijk naar een zo hoog mogelijk leefbaarheidsniveau door zoveel mogelijk onder de wettelijke normen te blijven. Echter was het uitgangspunt de veiligheid van het gebied op peil te brengen en zowaar weer te versterken. Economische gevolgen waren meer een secundair plan. Om weer terug te komen bij de Hanzelijn wordt het traject ongelijkvloers aangelegd. Hierdoor is er rekening gehouden met de veiligheid voor mens en natuur. Denk bijvoorbeeld aan de tunnel onder het Drontermeer door. Hierdoor wordt er aandacht geschonken aan de sociale en ecologische dimensie. Ook al leidt dit toe tot grotere economische investeringen.

Wat betreft het proces valt te concluderen dat het proces goed is verlopen, maar is er verschil in mening over de uitkomst (consensus). Daarnaast is de bypass een gebiedsontwikkelingsproject. Dit betekent dat de ruimtelijke schaal van het project lager is, waardoor er minder partijen bij betrokken zijn. Maar ook dat er goed geluisterd is naar de partijen die het meest benadeeld worden door het

project. Bij een infrastructuurproject dat spoor of weg georiënteerd is, is het gebied te groot om alle stakeholders bij te betrekken. Daarnaast is het in dit onderzoek gebeurd dat het tracé nagenoeg al bepaald was. Bij de bypass hebben de betrokken private partijen nog een 6<sup>e</sup> alternatief bedacht. Dit heeft zijn invloed gehad op de uitwerking van het uiteindelijke plan.

## Hoofdstuk 9: Conclusies op het onderzoek naar de mate van gebiedsgerichte benadering en rol duurzaamheid

---

### 9.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zal getracht worden een antwoord te geven op de hoofdvraag die opgesteld is in het eerste hoofdstuk. De conclusie zal een antwoord worden op de vraag, in hoeverre de infrastructuurprojecten gebiedsgerichte te noemen zijn en wat voor rol duurzaamheid heeft gespeeld bij deze projecten die spoor, weg en water gericht zijn. Zoals verondersteld is in dit onderzoek is een gebiedsgerichte benadering een middel om op ruimtelijk niveau duurzame ontwikkeling te realiseren. Door dimensies uit de sociale, economische en ecologische kant samen te nemen, moet een resultaat behaald worden dat als duurzaam te beoordelen is. Het kunnen beoordelen van het duurzame resultaat bij gebiedsgerichte projecten heeft in dit onderzoek concreet handen en voeten gekregen doormiddel van het referentiekader. Met de bijbehorende criteria is geprobeerd om een drietal cases op de mate van duurzaamheid en gebiedsgericht plannen te toetsen. Het bepalen van deze criteria is echter vrij gecompliceerd. De concepten duurzame ontwikkeling, met als afgeleide ruimtelijke kwaliteit, en de gebiedsgerichte benadering zijn niet eenvoudig te definiëren. Daardoor komen deze concepten anders tot uitwerking in de praktijk.

Echter is het gelukt om een referentiekader op te stellen dat meehelpt om een antwoord te vinden op de vragen. Omdat het in dit onderzoek gaat om drie verschillende sectoren, spoor, weg en water, kunnen er vergelijkingen gemaakt worden. Het is dan interessant om te zien hoe de sectoren omgaan met duurzaamheid en gebiedsgericht plannen vanuit verschillende principes en disciplines. Misschien zijn er veel overeenkomsten of juist veel verschillen. In dit hoofdstuk zullen de bevindingen uit de drie casestudies dan ook belicht worden.

Eerst zullen de antwoorden op de deelvragen worden gegeven in paragraaf 9.2. In de paragraaf daarop zal een antwoord worden gegeven op de hoofdvraag. Daarbij wordt ingegaan op de mate van gebiedsgerichte benadering en de rol van duurzaamheid bij de drie infrastructuurprojecten. In de laatste paragraaf zal een reflectie worden gegeven op het onderzoek en worden er aanbevelingen gedaan voor verder onderzoek.

### 9.2 Beantwoording deelvragen

Voordat de hoofdvraag beantwoord kan worden dient eerst de deelvragen beantwoord te worden.

*Wat is de rol van duurzame ontwikkeling op het niveau van ruimtelijke planning en hoe verhoudt dit zich tot gebiedsgericht plannen? (hoofdstuk 2)*

Als gekeken wordt naar de rol van duurzame ontwikkeling op het niveau van ruimtelijke planning dan dient geconcludeerd te worden dat duurzame ontwikkeling gerealiseerd kan worden door een gebiedsgerichte aanpak. De dimensies van duurzame ontwikkeling zijn terug te vinden in het concept van ruimtelijke kwaliteit. Ruimtelijke kwaliteit kan gezien worden als een link tussen duurzame ontwikkeling en ruimtelijke planning. Echter is er nog een middel nodig om duurzaamheid op het ruimtelijke niveau tot uiting te brengen. Deze duurzaamheid kan gerealiseerd worden door een goede afstemming of synergie tussen de drie dimensies. Bij de ruimtelijke inpassing dient bekeken te worden wat voor invloed de inpassing heeft op de drie dimensies. Daarbij mag een dimensie niet onderdoen ten opzichte van een andere dimensie. Als dat gerealiseerd kan worden is duurzaamheid het resultaat. Echter is het onmogelijk om aan elke doelstelling te voldoen. Vandaar dat honderd procent duurzaamheid niet te bereiken is. Wel moet het streven zijn naar een zo hoog mogelijk duurzaam resultaat. Om dat te kunnen realiseren is een gebiedsgerichte benadering benodigd. Door een samenhang te nemen tussen sociale, ecologische en economische doelstellingen, zonder daarbij een andere doelstelling in zijn ontwikkeling te belemmeren, kan duurzaamheid worden gerealiseerd. De



ruimtelijke functies die ontwikkeld worden dienen goed op elkaar afgestemd te worden. De gebiedsgerichte aanpak kijkt naar deze kansen voor het gebied door verschillende sectoren en actoren te betrekken, om zodoende de kansen voor economie, sociaal en ecologie zo goed mogelijk te realiseren.

*Uit welke elementen bestaat de gebiedsgerichte benadering en hoe kan dit gemeten worden? (Hoofdstukken 3 en 4)*

De gebiedsgerichte aanpak wordt gebruikt als middel om duurzame ontwikkeling op het ruimtelijke niveau tot uiting te brengen en bestaat daarbij uit een inhoudelijke kant en een proceskant. De inhoudelijke kant heeft betrekking op sociale, economische en ecologische dimensies. De proceskant heeft betrekking op de deelname van verschillende partijen in het proces, maar ook dat er tevredenheid is over de uitkomst tussen de betrokken partijen. Zonder een goed proces kunnen de sociale, economische en ecologische kansen wellicht binnen een gebied niet goed tot uiting komen. Een goede afstemming tussen de inhoudelijke kant en de proceskant is daarin belangrijk.

Uit de dimensies en het proces kunnen punten geïdentificeerd worden die belangrijk worden geacht als kwaliteiten namens de dimensies en het proces. Deze punten dienen gemeten te worden bij de infrastructuurprojecten, waardoor de mate van gebiedsgerichte benadering en de mate van duurzaamheid gemeten kunnen worden. Uit de sociale dimensie zijn veiligheid en leefomgeving geselecteerd als twee kwaliteitspunten. Uit de economische dimensie zijn de baten voor de burgers, het vestigingsklimaat en multifunctioneel grondgebruik geselecteerd. Bij de ecologische dimensie staan de kwaliteiten als duurzaam waterbeheer, duurzame energie, ecologische structuren, milieukwaliteiten en duurzaam bouwen centraal. Uit de proceskant zijn de punten governance structuur, betrokkenheid en consensus belangrijk.

De punten zijn weergegeven in een duurzaam referentiekader voor gebiedsgerichte infrastructuurprojecten. De scores op het referentiekader zijn bepaald aan de hand van interviews en literatuuronderzoek. De verdeling bestaat daarbij uit een negatief effect, neutraal effect en een positief effect. Het positieve effect is uitgewerkt naar lichtelijk positief, matig positief en zeer positief. Deze driedeling geeft het bereik van duurzaamheid weer. Hierdoor kan de mate van duurzaamheid bepaald worden maar ook in hoeverre de infrastructuurprojecten gebiedsgericht te noemen zijn.

*In hoeverre zijn gebiedsgerichte projecten duurzaam te noemen binnen de spoor-, weg- en watersector en welke vergelijkingen kunnen er gemaakt worden? (Hoofdstukken 5, 6, 7 en 8)*

De mate van duurzaamheid zijn gemeten bij de gebiedsgerichte infrastructuurprojecten N340, Hanzelijn en de bypass bij Kampen. Uit de metingen, die verwerkt zijn in duurzame referentiekaders, is gebleken dat de bypass bij Kampen het duurzaamste infrastructuurproject is. De inhoudelijke kwaliteiten en proceskwaliteiten liggen hoger dan bij de andere projecten. Er wordt met name veel gescoord op de matige en zeer positieve effecten. De N340 en de Hanzelijn zijn twee projecten die veel met elkaar in overeenstemming zijn. De duurzame kwaliteiten liggen op het gebied van sociaal, economie en proces. Echter worden de ecologische kwaliteiten nog ondermijnd. Dit komt met name doordat de ecologische dimensie als protectiegericht wordt gezien en niet als ontwikkelingsgericht. Een oorzaak is onder andere dat het infrastructuurproject geografisch te groot is en weinig ontwikkelingen ziet die een versterking zijn voor de ecologische dimensie. Daarnaast speelt de trekker van het project een belangrijke rol in de mate van duurzaamheid bij deze infrastructuurprojecten. Zo is de provincie Overijssel verantwoordelijk voor de voortgang en uitwerking van de bypass en de N340 en neemt ProRail de verantwoording bij de Hanzelijn. Uit de vergelijking is gebleken dat de provincie zoveel mogelijk onder de wettelijke norm wil blijven, om zodoende de kwaliteit van de leefomgeving zo hoog mogelijk te houden. Bij ProRail wordt zoveel mogelijk gehouden aan deze wettelijke normen, waardoor er geen spelingruimte wordt ingebouwd. De Hanzelijn is dan ook gerealiseerd vanuit economische beweegredenen en duurzame mobiliteit. De N340 vanuit veiligheid en verkeersdoorstroming en wordt de bypass vanuit veiligheidsoverwegingen in het kader van klimaatbestendigheid gerealiseerd. Hierdoor is er verschil in uitwerking van duurzaamheid, doordat het primaire doel waarvoor het project ontwikkeld wordt, verschillend is.

### 9.3 Conclusie op mate gebiedsgerichte benadering en rol duurzaamheid

Als eindconclusie wordt er teruggegaan naar de hoofdvraag die opgesteld is in het eerste hoofdstuk. De vraag had betrekking op duurzame ontwikkeling, gebiedsgericht plannen, maar ook op de rol van duurzaamheid binnen een project. De hoofdvraag luidde als volgt:

*‘In hoeverre wordt de gebiedsgerichte benadering binnen de sectoren spoor, weg en water toegepast en in welke mate spelen duurzaamheidoverwegingen daarbij een rol?’*

*In hoeverre is de gebiedsgerichte benadering toegepast*

Als eerst wordt bekeken in hoeverre de drie infrastructuurprojecten gebiedsgericht te noemen zijn. Uit het onderzoek is gebleken dat de bypass bij Kampen het project is waarbij de gebiedsgerichte benadering het meest wordt toegepast. Er wordt nauwkeurig gekeken naar de ambities en doelstellingen uit de drie dimensies. Door een goede afweging tussen de dimensies en betrokkenheid van belangrijke partijen wordt er gezocht naar een duurzame oplossing. Alle drie de dimensies vallen samen bij het bypass project. Bij de N340 en de Hanzelijn wordt minder gekeken naar de doelstellingen uit de ecologische dimensie. Gebiedsgerichte benadering wordt wel toegepast, maar minder als bij de bypass. Er worden andere partijen en sectoren betrokken, maar is de ruimtelijke omvang van het project verschillend. Bij de bypass wordt het hele gebied centraal genomen als ontwikkeling. Bij de N340 en de Hanzelijn is dat anders. Daar kan het hele gebied niet centraal worden genomen als ontwikkeling. Daarvoor zijn de twee projecten te omvangrijk. Daarnaast is de bypass een ontwikkelingsproject vanuit veiligheid in het kader van klimaatbestendigheid. Daardoor biedt water niet alleen kansen voor het duurzame waterbeheer, maar geeft het ook een boost aan de sociale dimensie en de ecologische dimensie. Water geeft beleving, maar is ook een verrijking voor de ecologische structuren van een gebied. Hierdoor kunnen meerdere kansen gezien worden als doelstelling, waardoor de gebiedsgerichte aanpak meer wordt toegepast.

*Rol duurzaamheid*

Naast de mate van gebiedsgerichte benadering gaat het ook om de rol van duurzaamheid. Door gebiedsgerichte benadering toe te passen moet een duurzaam resultaat behaald worden. Het is echter gebleken dat duurzaamheid niet expliciet genoemd wordt bij de drie casusprojecten. Dit komt doordat duurzaamheid anders geïnterpreteerd wordt en verschillend tot uitwerking komt bij de drie infrastructuurprojecten die in dit onderzoek onderzocht zijn. Het is gebleken dat duurzaamheid ansich gedurende het project en proces een impliciete rol heeft gespeeld bij de toepassing van de gebiedsgerichte benadering. Er wordt vooraf niet gesteld dat duurzaamheid het uitgangspunt moet zijn. Wel wordt er gekeken naar de kansen en effecten voor een gebied en zijn de ambities duidelijk. Bij de bypass wordt de gebiedsgerichte aanpak of integrale benadering gebruikt om deze kansen uit de drie dimensies zoveel mogelijk te benutten en aan te passen aan veiligheid. Duurzame ontwikkeling staat dan in het kader van klimaatbestendigheid.

Bij de Hanzelijn wordt doormiddel van de gebiedsgerichte benadering de effecten op de omgeving zo klein mogelijk gehouden. Waar natuurkwaliteiten verloren gaan, wordt in samenspraak met Staatsbosheer, elders weer gecompenseerd. Duurzaamheid komt meer terug bij het duurzaam bouwen. De emissie van CO<sub>2</sub> dient zo laag mogelijk gehouden te worden, de spoorwissels worden op een duurzame manier verwarmd en duikers worden van een duurzaam materiaal gemaakt. Deze aspecten zijn meer technisch gericht en niet van een ruimtelijke niveau. Wel wordt er gekeken naar de invloeden op de sociale dimensie. Als problemen zich voordoen dan wordt daar een gepaste oplossing voor gevonden. Dit is vanuit wettelijk normen die gehandhaafd dienen te worden. Het wordt niet gezien als een aspect dat als duurzaam wordt bestempeld.

Bij de N340 komt de rol van duurzaamheid impliciet terug doormiddel van de gebiedsgerichte benadering. De gebiedsgerichte benadering is een concept van deze tijd en wordt niet direct gelinkt aan duurzaamheid. Het wordt meer gezien als een middel om kansen te benutten die geboden wordt in het gebied. Er wordt dan een resultaat behaald dat voor alle betrokken partijen bevredigend is.

Hieruit blijkt dat de rol van duurzaamheid bij alle drie de infrastructuurprojecten een andere insteek heeft. Echter is de trend naar gebiedsgericht plannen en gebiedsontwikkeling gezet waardoor deze twee concepten gezien kunnen worden als een middel om impliciet tot duurzame ontwikkeling op

ruimtelijk niveau te kunnen komen. Bij gebiedsgericht plannen is de insteek van duurzame ontwikkeling terug te zien. De opzet is door verschillende sectoren en actoren te betrekken bij het infrastructuurproject. Daarnaast wordt er verder gekeken naar alle mogelijke kansen voor het gebied. Dit kan water, woon, werk, recreatie gericht zijn. Door alle aspecten samen te nemen kan een ontwikkeling ontstaan die duurzaam te noemen is.

#### **9.4 Reflectie en aanbeveling verder onderzoek**

Voor de reflectie van het onderzoek wordt er eerst ingegaan op de interviews, waarna methodiek en praktijk zullen volgen.

##### *Interviews*

Belangrijk voor verder onderzoek is de aandacht voor meerdere interviews. Er zijn twee interviews per case afgenomen. Om een beter beeld te kunnen krijgen zou in het vervolg meerdere interviews afgenomen kunnen worden waardoor het onderzoek sterker staat. Daarnaast geeft de geïnterviewde een visie namens een hele organisatie over een project. Dit is een visie die gebaseerd is op eigen meningen en interpretaties. Daardoor kan het verhaal afwijken van de werkelijkheid. Echter is dat nog niet gebleken uit dit onderzoek. Daarnaast kunnen meerdere casusprojecten onderzocht worden, waardoor een duidelijker beeld of trend te zien is van gebiedsgericht benaderen bij verschillende sectoren die spoor, weg of water gericht zijn. Hierdoor zou een onderzoek sterker kunnen staan.

##### *Methodiek*

Het onderzoek heeft bestaan uit het afnemen van interviews en documentanalyse. Van daaruit is een referentiekader ontstaan die de mate van duurzaamheid bij gebiedsgerichte projecten kan meten. Dit referentiekader kent zo zijn voor- en nadelen. Enkele componenten uit het referentiekader hebben een sterk subjectief karakter. De componenten governance structuur, betrokkenheid en consensus, zijn afhankelijk aan de interpretaties van de geïnterviewde en de onderzoeker. Deze waarden zijn subjectief beantwoord en deze subjectiviteit is dan niet te voorkomen. Het referentiekader dient niet gezien te worden als een kwantitatief resultaat maar als een kwalitatief resultaat.

Daarnaast kan overlapping plaatsvinden tussen twee of meerdere componenten. De component vestigingsklimaat kan zijn overlapping vinden met de baten voor burgers. Binnen de casus van de Hanzelijn is daar moeilijk onderscheid in te maken. Daarom moet er goed worden gekeken hoe er met deze overlapping wordt omgegaan of hoe dit voorkomen kan worden. Het is aan te raden om bij de baten voor burgers af te gaan op het indexcijfer bij kostenbatenanalyses, zodat het criterium niet door andere criteria beïnvloed wordt. Daarnaast geeft het referentiekader wel een overzichtelijk beeld van de situatie. Er kan direct gezien worden waar de sterke en zwakke punten liggen. Ook de vergelijkingen zijn daardoor eenvoudiger te maken.

Een ander punt is dat de methodiek in dit onderzoek geen gewoonte is bij andere afstudeeronderzoeken. Het gaat daarbij om het opstellen van een duurzaam referentiekader dat gebruikt wordt in de empirie. Voor studenten is het een aanrader om het referentiekader bij zoveel mogelijk mensen, namens een casus, voor te leggen en in te laten vullen, zodat er meer informatie verzameld wordt waardoor het onderzoek objectiever staat. Helaas is dat voor dit onderzoek door het proces niet gelukt. Dit komt doordat het onderzoek op voorhand niet vast stond. Gedurende het proces is er meer lijn in het onderzoek gekomen door continu de doelstelling en de hoofd- en deelvragen aan te passen. Daarvoor geldt veel overleg en feedback gesprekken. De concepten duurzame ontwikkeling, ruimtelijke kwaliteit en gebiedsgerichte benadering zijn geen eenvoudige begrippen om te begrijpen en te gebruiken. Het aanbod aan literatuur over deze concepten is groot. Zowel uit de hoek van de marktpartijen, wetenschap en overheden is veel informatie te vinden. Voor toekomstige studenten die een afstudeerscriptie of een wetenschappelijk artikel over één van deze onderwerpen willen schrijven moet dat geen belemmering zijn. Ook zijn de onderwerpen over ruimtelijke planning terug te vinden in internationale bladen. Voor een volgend onderzoek kan het interessant zijn om te zien hoe internationaal om wordt gegaan met duurzaamheid en integrale benaderingen bij infrastructuurprojecten, zodat het onderzoek in een breder perspectief gezet kan worden. Echter is de link tussen deze drie concepten niet eenvoudig helder te krijgen. Hopelijk is dat met dit onderzoek wel gelukt.

### *Praktijk*

Projecten die gebiedsgericht aangepakt worden bieden een kans om het resultaat duurzaam op te lossen. In de praktijk blijkt dat duurzaamheid ansich niet vaak wordt genoemd. Dit is in principe niet nodig, omdat gebiedsgerichte benadering al zoekt naar oplossingen die duurzaam zijn. Echter kan wel explicieter ingegaan worden op duurzaamheid bij spoorprojecten. Zo wordt er nog te vaak de impact op de omgeving zo klein mogelijk gehouden. Het liefst wordt er gewerkt binnen de wettelijke kaders en normen. Voor dergelijke projecten is het in de toekomst een meerwaarde om verder te kijken dan de wettelijk norm. Daarnaast wordt teveel gekeken naar het feit om duurzaamheid te verwerken in het materiaal. Door brede doelstellingen te zetten kan bijvoorbeeld binnen de ecologische dimensie ook een duurzamer resultaat behaald worden. Dit aspect is niet alleen binnen spoorprojecten bekend, maar ook binnen wegprojecten.

Een ander aspect dat opvalt is de rol van de sociale dimensie. Deze dimensie komt steeds verder naast de economische dimensie te staan. Dit is een positief gegeven voor de toekomst. Veel aanpassingen worden gedaan om de sociale cohesie rondom het infrastructuurproject te verbeteren, ook al vraagt dat soms om extra financiële investeringen. Zo wordt er veel aandacht geschonken aan de kwaliteit van de leefomgeving en veiligheid. Hier kan een positieve trend in gevonden worden.

Verder kan de bypass dienen als voorbeeld voor andere (water)infrastructuurprojecten. Met name het proces en het omgaan met de gebiedsgerichte benadering getuigt van kwaliteit. Er is zorgvuldig omgegaan met de belangen van verschillende partijen. Wel zijn actiegroepen tegen de komst van de bypass actief, maar gaat het principe niet meer over de ruimtelijke inpassing van de bypass, maar over de financiering. Het plan en proces zijn vrij flexibel en zijn aangepast op de inbreng van private partijen. Daarom kunnen deze twee aspecten overgenomen worden bij toekomstige infrastructuurprojecten. Projecten zullen in de toekomst in het teken staan van duurzaamheid en klimaatbestendigheid. Met de bypass zijn de eerste stappen gezet voor een duurzaam resultaat bij deze infrastructuurprojecten. Andere projecten uit de sectoren spoor en weg kunnen dan ook veel leren van de bypass op het gebied van samenbrengen gebiedsgerichte aanpak en duurzaamheid.

Bij provincie Overijssel wordt ingezet op duurzaamheid als een geheel. Door de opgestelde omgevingsvisie wordt er per project bekeken aan welke doelstellingen voldaan zijn. Deze doelstellingen zijn te vergelijken met de punten uit het referentiekader. Door een gebiedsgerichte aanpak toe te passen, probeert de provincie een zo hoog mogelijk duurzaam resultaat te behalen. Het voorbeeld van het duurzame referentiekader in dit onderzoek kan als voorbeeld dienen voor andere overheden die trekkers zijn van infrastructuurprojecten. ProRail kan bijvoorbeeld kijken naar deze opzet, om projecten als de Hanzelijn in de toekomst duurzamer op te leveren. Door een combinatie van gebiedsgerichte benaderingen en het zoeken naar een zo duurzaam mogelijk resultaat kan het succes van infrastructuurprojecten vergroot worden.

## Referenties

---

- Arts, J. (2007), *Nieuwe wegen? Planningsbenaderingen voor duurzame infrastructuur*. Rijksuniversiteit Groningen
- Asselt, M.B.A van. & Rijkens-Klomp (2002), *A look in the mirror; reflection on participation in integrated assessment from a methodological perspective*. Global environmental change. Vol, 12. 167-184: In, zie Loukopoulus & Scholz.
- Barraclough, L.S. (2001), *Towards integrated and sustainable development?* United Nations, Research institute for social development
- Beatley, T. (2000), *Preserving biodiversity—challenges for planners*, Journal of American Planning Association, 66(1), pp. 5– 20. In: zie Naess, P. (2001)
- Brink van der, M. & M. Hidding (2009), *Gebiedsontwikkeling en water: het project IJsseldelta-Zuid*. In: M. Hidding & M. van der Vlist (Red.), *Ruimte en water. Planningsperspectieven voor de Nederlandse delta*. Sdu uitgevers. Den Haag
- Brugge van der, R. J. Rotmans & D. Loorbach (2005), *The transition in Dutch water management*. Reg. Environ Chance 5: 164-176
- Camp, R.C. (1989), *Benchmarking: the search for industry best practices that lead to superior performance*. Milwaukee, Wisconsin: Quality press for the American society for quality control
- CBS (Centraal Bureau voor de Statistiek, Centraal Planbureau, Planbureau voor de Leefomgeving, Sociaal en Cultureel Planbureau (2009), *Monitor duurzaam Nederland*. In uitgave gebracht door CBS, Den Haag
- Commissie Elverding, (2008), *Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten. Sneller en Beter*
- Commissie Waterbeheer 21<sup>e</sup> eeuw (2000), *Waterbeleid voor de 21<sup>e</sup> eeuw, geef water de ruimte en aandacht die het verdient*. Advies
- Connelly, S. (2007), *Mapping sustainable development as a contested concept*. Local Environment. Vol. 12, 259-278
- Christie, P. & A.T. White (1997), 25th Anniversary invited paper. *Trends in development of coastal area management in tropical countries: from central to community orientation*. Coastal Management, 25:155-181
- Duijvestein, C.A.J. (2005), *Duurzaam bouwen en de tetraëder van duurzame ontwikkeling*
- Edelenbos, J., M.W. van Buuren & G.R. Teisman (2004), *By-passing barriers in sustainable knowledge production*. In: Frank Biermann, Sabine Campe, Klaus Jacob, eds. 2004. *Proceedings of the 2002 Berlin Conference on the Human Dimensions of Global Environmental Change “Knowledge for the Sustainability Transition. The Challenge for Social Science”*, Global Governance Project: Amsterdam, Berlin, Potsdam and Oldenburg. pp. 337-345
- Flyvbjerg, B., N. Bruzelius & W. Rothengatter (2003), *Megaprojects and risk. An anatomy of ambition*. Cambridge University. Press: Cambridge
- Gibson, R.B. (2006), *Sustainable assessment: basic components of a practical approach. Impact assessment and appraisal*. Vol. 24. Nr. 3 170-182
- Giddings, B., B. Hopwood & G. O’Brien (2002), *Environment, economy and society: fitting them together into sustainable development*. InterScience. Sust. Dev. Vol 10. 187-196
- Gillissen, R. & J. de Vries (2009), *Gebiedsontwikkeling niet vanzelf klimaatbestendig*. In Rooilijn Jg. 42. Nr. 1
- Glick, J. (2000), *Getting stakeholders participation ‘right’: a discussion of participatory processes and possible pitfalls*. Environmental science and policy. 305-310: In, zie Loukopoulus & Wolz

- Hajer, M.A., J.P.M. van Tatenhove & C. Laurent (2004). MNP & RIVM-rapport: Nieuwe vormen van governance. *Een essay over nieuwe vormen van bestuur met een empirische uitwerking naar de domeinen van voedselveiligheid en gebiedsgericht beleid*. Amsterdam
- Healey, P. (1997), *Building institutional capacity through collaborative approaches to urban planning*. Environment and planning A. Vol, 30 1531-1546
- Healey, P. (2007), *Re-thinking key dimensions of strategic spatial planning: sustainability and complexity*. In: G. de Roo & G. Porter, (Red.) *Fuzzy planning: the role of actors in a fuzzy governance environment*. Ashgate
- Heeres, N., T. Tillema & J. Arts (2010), *From line towards area-oriented approaches in road infrastructure planning: a historical analysis and international perspective*. Used for 24th AESOP Annual Conference 7-10 July 2010. University of Groningen
- Heijden, R.E.C.M. van der (1996). *Planning large infrastructure projects: seeking a new balance between engineering and societal support*. ORL institute
- Hellendoorn, J.C. (2001), *Evaluatiemethoden ex ante, een introductie*. Ministerie van Financien. Sdu Uitgevers
- Hooimeijer, P., H. Kroon & J. Luttik, (2001), *Kwaliteit in meervoud: Conceptualisering en operationalisering van ruimtelijke kwaliteit voor meervoudig ruimtegebruik*, Gouda: Habiforum.
- Janssen-Jansen, L. (2001), *De Amerikaanse Growth Management-strategie. Een leidraad voor Nederlands omgevingsbeleid?* In: G. de Roo & M. Schwartz (2001), *Omgevingsplanning, een innovatief proces. Over integratie, participatie, omgevingsplannen en de gebiedsgerichte aanpak*. Reeks planologie. Sdu Uitgevers, Den Haag.
- Janssen-Jansen, L., E. H. Klein & P. Opdam (2009), *Ruimtelijke kwaliteit in gebiedsontwikkeling*. Habiforum
- Jordan, A. (2008), *The governance of sustainable development: taking stock and looking forwards*. Environment and Planning C. Vol. 26, 17-33
- Linden, G. (2004), *Integrated Coastal Zone Management*. In: H. Voogd & G. Linden, (Red.) Environmental and Infrastructure Planning. Geo Press Groningen
- Loukopoulos, P. & R.W. Scholz (2004), *Sustainable future urban mobility: using 'area development negotiations' for scenario assessment and participatory strategic planning*. *Environment and Planning A*. Vol, 36. 2203-2226
- Ministerie van Infrastructuur & Milieu (2011), *Concept handreiking duurzame ruimtelijke ontwikkeling*. Den Haag
- Ministerie van Verkeer & Waterstaat (2000), *Ruimte voor de Rivier. Discussienotitie*. Den Haag
- Ministerie van Verkeer & Waterstaat (2000b), *Bijlagenrapport A. Nut en noodzaak, trajectnota en milieu-effectrapport Hanzelijn*. Den Haag
- Ministerie van Verkeer & Waterstaat (2003a), *Inspraaknota ontwerp-tracébesluit Hanzelijn. Wijzigingen ontwerp-tracébesluit Hanzelijn*. Den Haag
- Ministerie van Verkeer & Waterstaat (2003b), *Ontwerp Tracébesluit Hanzelijn. Algemene toelichting en bepalingen*. Den Haag
- Ministerie van Verkeer & Waterstaat (2007), *Tracébesluit Hanzelijn. Anticiperen Bypass IJssel*. Den Haag
- Ministerie van Verkeer & Waterstaat (2011), *MIRT-Projectenboek 2011. Totstandkoming MIRT*. Den Haag
- Ministerie van Verkeer & Waterstaat & Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (2004), *Nota Mobiliteit. Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid*. Den Haag
- Ministerie van VROM, ministerie van BZK, Neprom, IPO & VNG (2009), *Reiswijzer gebiedsontwikkeling 2009, een praktische routebeschrijving voor marktpartijen en overheden*. Uitgegeven door het ministerie van VROM, Den Haag
- Naess, P. (2001), *Urban planning and sustainable development*. European planning studies, vol. 9, no. 4

- Olsen, S. & P. Christie (2000), *What are we learning from tropical coastal management experiences?* Coastal Management, 28:5-18
- Priemus, H. (2007a), *System innovation in spatial development: current Dutch approaches.* European planning studies. Vol, 15. No 8
- Priemus, H. (2007b), *Development and design of large infrastructure projects: disregarded alternatives and issues of spatial planning.* Environment and planning B. Vol. 34 626-644
- Projectorganisatie IJsseldelta-Zuid (2006), Masterplan. *Nu de kansen grijpen: veilig wonen, werken en recreëren in IJsseldelta-Zuid.* Kampen en Zwolle
- ProRail (2011b), *Jaarverslag 2010.* Utrecht
- Provincie Overijssel (2009), Planstudie planMER/ontwerp structuurvisie N340. *Aanvullende notitie ten behoeve van de Commissie voor de m.e.r.* Zwolle
- Provincie Overijssel (2009b), Omgevingsvisie Overijssel. *Visie en uitvoeringsprogramma voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van de provincie Overijssel.* Zwolle
- Provincie Overijssel (2009c), Planstudie plan/MER N340 Zwolle-Ommen. *Kansen in beeld.* Zwolle
- Provincie Overijssel (2011c), *Gebiedsontwikkeling IJsseldelta-Zuid. Stand van zaken.* Zwolle
- Provincie Overijssel (2011d), *Provinciaal inpassingsplan, regels en toelichting.* Zwolle
- Robinson, J. (2004), *Squaring the circle? Some thoughts on the idea of sustainable development.* Ecological economics. Vol, 48. 369-384
- Rogers, P., K. Jalal & J. Boyd (2008), *An introduction to sustainable development.* Earth scan. London
- Roo, G. de (2001), *Planning per se, planning per saldo.* Sdu uitgevers, Den Haag
- Roo, G. de & H. Voogd (2007), *Methodologie van Planning. Over processen ter beïnvloeding van de fysieke leefomgeving.* Uitgeverij Coutinho, Bussum
- Rotmans, J. (2003), *Transitiemanagement: sleutel voor een duurzame samenleving.* Koninklijke van Gorcum. Assen
- Rotmans, J. (2007), *Duurzaamheid: van onderstroom naar draaggolf. Op de rand van een doorbraak.* Drift. Erasmus universiteit Rotterdam
- Sokolowicz, M. T. Louters & A. Otten (2011), *Modern Integrated River Flood Management for Climate Change in the Netherlands: the IJssel Delta Project.* The International Journal of River Basin Management. Vol. 9 Issue 2.
- Struiksmā, R. T. Tillema & J. Arts (2008), *Space for mobility: towards a paradigm shift in Dutch transport infrastructure planning?* Groningen University
- Struiksmā, R. & Tillema, T. (2009), *Planning van rijkswegen: van lijn- naar gebiedsopgave. Tussen droom en werkelijkheid.*
- Tatenhove, J. van (1996), *De regio als beleidsarena,* in Sociologische Gids XLIII (1) pp. 46-59 in: Hajer, M.A., J.P.M. van Tatenhove & C. Laurent (2004). MNP & RIVM-rapport: *Nieuwe vormen van governance. Een essay over nieuwe vormen van bestuur met een empirische uitwerking naar de domeinen van voedselveiligheid en gebiedsgericht beleid.* Amsterdam
- Teisman, G. R. & J. Edelenbos (2011), *Symposium on water governance. Prologue: water governance as a government's actions between the reality of fragmentation and the need for integration.* International review of administrative sciences. 5-30
- Torfing, J. (2005), *Governance network theory: towards a second generation.* European political science: 4
- United Nations. (1992), *Agenda 21. Conference on environment & development.* Rio de Janeiro
- Valk, A. van der., & V. Simeonova (2010), *The role of an area-oriented approach in achieving environmental policy integration in the Netherlands and its applicability in Bulgaria.* European Planning Studies. Vol, 19. No 9
- Verbart, J.S. (2004). *Management van ruimtelijke kwaliteit, de ontwikkeling en verankering van inrichtingsconcepten in het Utrechtse stationsgebied.* Eburon, Delft
- WCED, (1987). *Our Common Future.* Oxford University. Press: Oxford

## Websites

- Provincie Overijssel (2010), *Consultatiegroep*. Website bezocht op 7 juni 2011: <http://www.overijssel.nl/actueel/nieuws-wegen/werk-weg/n340-vlotter/consultatiegroep/>
- Provincie Overijssel (2011b), *Hanzelijn verbindt gemeenten*. Website bezocht op 16 september 2011: <http://www.overijssel.nl/@153705/hanzelijn-verbindt/>

## Interviews

- Gemeente Dalfsen (2011). E. Goldsteen is wethouder van de gemeente Dalfsen en is betrokken bij de N340. Interview is afgenomen op 4 november 2011.
- Gemeente Kampen (2011). Dhr. G.J. Veldhoen is wethouder van gemeente Kampen en heeft als portefeuille Ruimtelijke Ordening. Daarbij is hij trekker van IJsseldelta-Zuid en betrokken bij de Hanzelijn. Interview is afgenomen op 30 november 2011.
- Prorail (2011). Erik Mol is environmentalist bij ProRail te Utrecht. Het interview is afgenomen op 8 september 2011.
- Provincie Overijssel (2011). Jean Buskens is als projectleider werkzaam bij provincie Overijssel en is betrokken bij de bypass Kampen. Het interview is afgenomen op 13 september 2011.
- Provincie Overijssel (2011b). Gerard van Weerd is werkzaam als projectleider op de afdeling Wegen en Kanalen van provincie Overijssel en is betrokken als bij het project N340. Het interview is afgenomen op 12 september 2011.
- Waterschap Groot Salland (2011). Herman Dijk is sinds februari 2010 dijkgraaf van Waterschap Groot Salland en is betrokken in de stuurgroep van het IJsseldelta-Zuid project. Interview is afgenomen op 9 augustus 2011.



## Appendices

### Appendix 1

#### *Interviewhandleiding ingedeeld naar pijlers duurzame ontwikkeling*

---

Dit interview wordt gehouden in het kader van mijn afstudeeronderzoek aan de Rijksuniversiteit Groningen. Ik doe onderzoek naar de gebiedsgerichte aanpak en duurzame ontwikkeling. Daarbij wil ik helder krijgen in welke mate de projecten uit sectoren spoor, weg en water gebiedsgericht zijn en in hoeverre duurzaamheid daarbij een rol speelt. Door het afnemen van interviews moet dit helder worden. Er is gekozen voor projecten uit de spoor, weg en watersector. Omdat op die manier vergelijkingen gemaakt kunnen worden betreffende duurzame ontwikkeling.

#### **Start interview en gebiedsgericht plannen**

- Kunt u inhoudelijks iets vertellen over het project? Bijvoorbeeld wat is de achtergrond van het project en wat was het doel?
- Zoals gezegd doe ik onderzoek naar duurzaamheid bij gebiedsgerichte projecten. Om alvast vooruit te lopen is er enige bekendheid met de gebiedsgerichte benadering? Zo ja, hoe is dit toegepast? Zo nee, vanuit welke sectoren is er gewerkt aan het project en was er enige samenwerking tussen de sectoren?

#### **Duurzaamheid**

- Verder in mijn onderzoek bestudeer ik duurzame ontwikkeling bij gebiedsprojecten. Wat verstaan jullie precies onder duurzaamheid?
- Hoe is dat toegepast bij het project of wat was de rol/bewegreden van duurzaamheid in het project?
- Hoe breed wordt de benadering van duurzaamheid ingestoken?
- Is er gekeken vanuit sociale duurzaamheid of vooral vanuit materiële duurzaamheid?
- Hoe is duurzaamheid tot stand gekomen? Vanuit 'top-down' regelingen of is dit vanuit 'bottom-up' principes gerealiseerd?
- Hoe wordt op duurzaamheid gestuurd via marktpartijen?
- Hoe wordt er gekeken/omgegaan naar de samenhang tussen de dimensies economie, sociaal, en ecologie?
- Wat voor rol heeft duurzaamheid gespeeld voor het tijdens het proces?

#### **Economie**

- Duurzaamheid bestaat uit de drie pijlers sociaal, ecologie en economie. Hoe is vanuit de pijler economie gekeken naar duurzaamheid?
- Wat voor rol of invloed hebben economische aspecten gespeeld in het project?
- Hebben burgers profijt gehad van economische baten door het project of hebben vooral marktpartijen profijt gehad?
- (Vraag voor Hanzelijn): Wat voor invloed hebben de economische aspecten gehad op het project, vergeleken met de ecologie kant en de sociale kant?

#### **Sociaal**

- Hoe is er aandacht gegeven aan veiligheid in het project?
- Is deze veiligheid een meerwaarde voor het hele gebied?
- Hoe is er omgegaan met de intenties op het gebied van de leefomgeving of de kwaliteit van de leefbaarheid?
- In hoeverre is de leefomgeving een voorbeeld voor andere gebiedsgerichte projecten?

### **Proces**

- Welke andere partijen zijn er betrokken geweest bij het proces?
- Waren private partijen ook in het proces betrokken? Zo ja, was er sprake van 'voor selectie' of kon iedereen deelnemen? En wat was hun invloed op het proces?
- Zijn de betrokken partijen tevreden geweest over de uitkomst van het proces?
- Is er enige vertraging geweest in het proces? Zo ja, wat waren de knelpunten en hoe kwam dat?

### **Ecologie**

- Als laatste is de pijler ecologie belangrijk binnen duurzame ontwikkeling. Hoe is vanuit dit aspect gekeken naar duurzaamheid? (Is er bijv. sprake geweest van natuur compensatie?)
- Is klimaatbestendigheid relevant geweest voor het project? Zo ja, wat voor invloed heeft het gehad op het project en proces?
- (ProRail): Op de website wordt weergegeven dat er goed wordt gekeken naar de inpassing in het landschap. Hoe wordt dit precies bedoeld? En wat voor rol speelt duurzaamheid daarbij?

### **Realisatiefase**

- Kan er tevreden teruggekeken worden naar de inpassing van duurzaamheid? En zijn de doelstellingen bereikt? Zo niet, hoe is dat gekomen?
- Welke moeilijkheden geeft het vertalen van de visie op duurzaamheid naar de praktijk?
- Welke lessen kunnen er geleerd worden van dit project voor de toekomst?

Bedankt voor uw medewerking. Zijn er nog vragen?

**Appendix 2**

*Duurzame referentiekaders van de cases onder elkaar gelegd met een frequentietabel voor een overzichtelijke vergelijking*

<b>Hanzelijn</b>		-	0	+	*	**	***
Economie:	Grondgebruik					**	
	Vestigingsklimaat						***
	Baten					**	
Ecologie:	Ecologische structuur			*			
	Milieukwaliteiten		0				
	Duurzaam waterbeheer		0				
	Duurzame energie		0				
Duurzaam bouwen				*			
Sociaal:	Veiligheid					**	
	Leefomgeving			*			
Proces:	Governance structuur					**	
	Betrokkenheid			*			
	Consensus					**	

<b>Bypass</b>		-	0	+	*	**	***
Economie:	Grondgebruik					**	
	Vestigingsklimaat						***
	Baten			*			
Ecologie:	Ecologische structuur						***
	Milieukwaliteiten					**	
	Duurzaam waterbeheer						***
	Duurzame energie					**	
Duurzaam bouwen				*			
Sociaal:	Veiligheid						***
	Leefomgeving					**	
Proces:	Governance structuur					**	
	Betrokkenheid						***
	Consensus		0				

<b>N340</b>		-	0	+	*	**	***
Economie:	Grondgebruik					**	
	Vestigingsklimaat			*			
	Baten			*			
Ecologie:	Ecologische structuur			*			
	Milieukwaliteiten			*			
	Duurzaam waterbeheer			*			
	Duurzame energie		0				
Duurzaam bouwen				*			
Sociaal:	Veiligheid					**	
	Leefomgeving			*			
Proces:	Governance structuur					**	
	Betrokkenheid					**	
	Consensus			*			

Frequentietabel		-	0	+		
				*	**	***
Case:	Hanzelijn	0	3	4	5	1
	Bypass	0	1	2	5	5
	N340	0	1	8	4	0

*Min (-) = negatief effect. 0 = geen effect. \* = licht positief effect. \*\* = matig positief effect. \*\*\* = zeer positief effect.*