

Rijksadviseur en architect Rients Dijkstra: 'Een snelweg aanleggen behelst meer dan het aanleggen van een snelweg'

In deze nieuwe serie **Spraakmakers** gaat Verkeerskunde op zoek naar de toegevoegde waarde van verkeerskunde en verkeerskundigen.
Deel 1: Rients Dijkstra

Lang geleden was verkeerskunde een betrekkelijk eenvoudig vak, stelt architect en stedenbouwkundige Rients Dijkstra. 'Bekijk een foto van bijvoorbeeld Parijs uit het jaar 1830. Dan zie je een brede rijbaan met troittoirs en ergens in de verte een zwarte stip; daar rijdt iemand. Er waren praktisch geen conflicten op de weg. Verkeerskunde is tegenwoordig zo veel ingewikkelder.' Zorg daarom dat je als verkeerskundige en als specialist niet alleen vanuit je eigen antwoorden denkt, waarschuwt Dijkstra. Een uitgangspunt dat hij ook in zijn functie als Rijksadviseur hanteert. 'Mogelijkheden ontstaan pas als je openstaat voor andere antwoorden.'

Verkeerskundige, sluit je niet op

MARIEKE HUT/NETTIE BAKKER



rients Dijkstra (1961) is oprichter en architect/stedenbouwkundige van het in Rotterdam gevestigde bureau Maxwan Architects + Urbanists. Zijn

bureau ontwierp onder meer het masterplan Leidsche Rijn bij Utrecht (een ontwerp dat ruim 30.000 woningen omvatte), het masterplan Leiden Central Station en het stationsgebied van Rotterdam. Als Rijksadviseur Infrastructuur en Stad verdiept hij zich in het slim verbinden van diverse soorten mobiliteit.

Waak voor een isolement

Net als heel veel disciplines is ook verkeerskunde een specialisme van jewelste, aldus Dijkstra. 'Je hebt ook specialisten nodig om met zorgvuldige antwoorden te komen op bijvoorbeeld infrastructurele vragen. Mijns inziens ligt er een grote kans voor verkeerskundigen om een toegevoegde waarde te bieden en bij te dragen aan goede randvoorwaarden voor een mobiele samenleving. Maar ik zeg er direct bij dat er alleen sprake kan zijn van toegevoegde waarde als – in dit geval – verkeerskundigen zich niet isoleren in de complexiteit van hun vak. Dat kom ik namelijk wel veel tegen in de stedenbouw en het openbaar ruimteontwerp. Ik heb veel

specialisten gezien die ontzettend goed zijn in wat ze doen en zich daar aan vastklampen en zich verdedigen met: 'Dit is het ideale antwoord voor mijn vraagstuk'.

'Als iets eenmaal een specialisme is en andere mensen er niet meer makkelijk over kunnen meepraten omdat het niet meer snel is te snappen, worden specialisten op een voetstuk geplaatst', zo ervaart Dijkstra. 'Krijg je als specialist dan ook nog wat macht, dan kun je eendimensionaal gaan denken en handelen. Met verkeer is dat gebeurd in de afgelopen decennia. Want verkeer ging en gaat over actuele en belangrijke onderwerpen zoals economie en veiligheid. Daarom hebben wethouders verkeer vaak ook een streepje voor. Verkeerskundigen die niet door hun omgeving en niet door henzelf werden gedwongen de zaken veelzijdiger te maken, kwamen vaak met sectorale oplossingen. Voor verkeer waren die oplossingen dan perfect maar voor heel veel andere vraagstukken niet. Met perfect verkeersontwerp is best wat openbare ruimte kapot gemaakt. Andersom geldt het ook hoor, er zijn perfecte stedenbouwkundige ontwerpen met grote verkeerskundige weeffouten. Hier is geen specialisme ongevoelig voor. Als specialisten

zich 'opsluiten' doen ze niet alleen zichzelf, maar ook de samenleving te kort.'

Druk aan tafel

Dijkstra: 'Zeker in de stad kun je geen ontwerp meer maken of je zult er met z'n twintigen tegelijk over nadenken. Ontwerpers, (sociaal)economen, verkeerskundigen, beleidsmakers, burgers, noem maar op. Generaliserend kun je zeggen dat er meer en meer partijen aan tafel komen terwijl het gesprek steeds platter wordt. Iedereen kan en mag op hetzelfde moment meepraten, er is minder hiërarchie. Ik ben niet perse voor een volledig platte organisatie, maar ik vind het van groot belang om – bij stedenbouwkundige ontwerpen – de verkeerskundigen er in een vroege fase van het project bij te halen.'

Van oudsher doet Maxwan grootschalig stedenbouwkundig werk. 'Daar is in Nederland niet veel mogelijkheid meer voor. Grote stedenbouwkundige plannen of gebiedsontwikkelingen zijn er bijna niet meer. Momenteel doen we nog het stationsgebied van Rotterdam. Dat is weliswaar behoorlijk groot maar er ligt ook al heel veel vast. In termen van ontwerpen is dat een vrij overzichtelijke opdracht. Het stationsgebied van Leiden

'doen' we ook, dat heeft meer voeten in de aarde. Verder gaat het in Nederland meer om kleinere opdrachten, grote stedenbouwkundige opdrachten voeren we uit in bijvoorbeeld Oost-Europa.

Dijkstra leert van elk project en wordt daar naar eigen zeggen vrolijk van. 'Ons vak is ook het enige vak waarin je nooit twee keer het-

zelfdekunt doen. Een herhaling van opdrachten is bijna onmogelijk. Van het begin af aan hebben we bij Maxwan gezegd dat we ons niet willen specialiseren. We doen kleinschalige en grootschalige opdrachten, en graag ook architectuur naast de stedenbouw, net als openbare ruimte en landschap. Gelukkig is het geen vak dat ooit 'op' raakt.'

Zuur maken

Dijkstra is sinds twee jaar Rijksadviseur voor Infrastructuur en Stad. Samen met Koen van Velsen, Rijksadviseur Architectuur en Eric Luiten, Rijksadviseur voor Landschap en Water vormt hij vier jaar lang het College van Rijksadviseurs. 'Mijn nieuwsgierigheid, de drang om overal het fijne van te weten, gecombineerd met het werk dat we gedaan hebben, maakt denk ik dat ik voor deze functie ben gevraagd. Ik probeer niet alleen met mijn eigen antwoorden te komen, maar blijf nieuwsgierig naar alle verhalen en mogelijkheden. Dan kun je verder komen.'

Het College van Rijksadviseurs adviseert op basis van ervaring, expertise en onafhankelijkheid over de ruimtelijke inrichting van Nederland. Het trio doet dat vanuit de ontwerpende disciplines architectuur, stedenbouw en landschapsarchitectuur. Voor Dijkstra ligt het accent in zijn hoedanigheid als Rijksadviseur op het verbeteren van de samenhang tussen verschillende soorten mobiliteit en de stad. Het College van Rijksadviseurs is het enige adviesorgaan waarvan de adviseurs ontwerpers zijn van origine. 'Wij voegen de blik van de ontwerpende discipline toe aan de vraagstukken waarmee de overheid zich bezighoudt. Bijvoorbeeld: er wordt een snelweg aangelegd. Verkeerskundig is dat al een hele opgave, maar je moet nog breder kijken. Je moet ook zorgen dat de ingreep in het landschap verantwoord gebeurt: je gaat over de voor- en achtertuinen van mensen. Bovendien kun je, bijvoorbeeld, de ecologische waarde van een gebied behouden of verbeteren. Hoe pas je dat allemaal zorgvuldig in?

Ik weet niet of het Rijksadviseurschap met een termijn is te verlengen. Is dat mogelijk,

Rients Dijkstra:

'Deze foto toont hoe eenvoudig je tot een prachtige oplossing kunt komen. Bij de stationsomgeving Rotterdam was nog een beetje budget voor tijdelijke bushokjes in afwachting van het grotere inrichtingsplan. Wij zagen die goedkope oplossing en vonden dat niet kunnen bij zo'n prachtig station; ook niet tijdelijk. Toen we erop studeerden kwamen we op dit ontwerp dat nauwelijks meer kostte. Het zou mij niets verbazen als ze nu gewoon blijven staan. En, ze zijn ontstaan in innige samenwerking tussen ontwerper, opdrachtgever, constructeur en bouwver.''





dan is het wel een gedachte waar ik mee speel. Ik heb er twee jaar over gedaan om de centrale overheid een beetje te leren kennen en mijn weg er in te vinden. Ik benut graag nog een periode om vanuit die verworven plek mijn functie verder uit te bouwen. Dan kan ik een aantal dingen die ik nu in gang heb gezet, ook echt volgen en verder brengen. We geven gevraagd, maar zeker ook ongevroegd advies. Een luis in de pels wil ik mezelf niet noemen, maar ik denk dat we juist van waarde zijn omdat we ook constructieve kritiek kunnen leveren. Ik heb ook letterlijk gevraagd of ik mijn best mag doen 'het Rijk' het leven een beetje zuur te maken.'

Juist betrokkenheid van centrale overheid

In een tijd waarin de Rijksoverheid steeds meer taken aan gemeenten delegeert en decentralisatie dus op een grotere schaal plaatsvindt, pleit Dijkstra voor de juiste betrokkenheid van de centrale overheid. In zijn adviesboekje 'NL Fietsland' heeft hij argumenten voor dit pleidooi op een rij gezet. 'Het Rijk zegt: 'decentraliseren waar het kan, als we slanker zijn kunnen we gericht opereren'. Daar moet je mee oppassen, voor je het weet heb je dingen weggegeven waar je later spijt van krijgt, en creëer je een onbedoelde lappendeken.'

Nationaal iets met fiets doen

'In een klein en goed georganiseerd land als Nederland kun je nationaal iets met fiets

doen dat okecht effect heeft. Decentraliseer, maar dan zonder je handen er helemaal van af te trekken. Elke keer als je de vraag stelt 'decentraliseren of niet' moet je je ook afvragen of er tussenoplossingen of verbindingen mogelijk zijn. Te makkelijk wordt gezegd 'we kunnen hier uitstekend decentraliseren, daar verliezen we niets mee'. Zo draait fietsen in Nederland niet alleen om het op gemeentelijk niveau aanleggen van fietspaden. Dat is uiteraard heel belangrijk, maar je hebt ook een groter geheel, noem het een nationale meerwaarde. En waar het om fiets gaat is het ook absoluut niet zo dat de decentrale partijen volledig afwillen van een centraal coördinerende rol van de overheid. Ze snappen goed dat een aantal dingen veel beter kunnen worden georganiseerd als de Rijksoverheid eraan meedoet.'

'Kijk, iedereen is het erover eens dat je een reis moet bekijken van deur tot deur. En iedereen ziet wel dat de Nederlander zich niet meer houdt aan de grenzen van zijn gemeente. In West-Nederland, met de meeste economie, bewegen we kriskras door elkaar heen. Niemand betwist dat een rit die vlot en prettig verloopt, op allerlei vlakken voordelen heeft. Het heeft economische waarde, waarde voor de kwaliteit van leven, het levert minder stress op, is gezonder en je ontmoet elkaar makkelijker. Je moet de kwaliteit van die ketting dus zo hoog mogelijk zien te krijgen en te houden. Iedereen snapt boven-

dien dat elke reiziger die ketting anders beleeft en dat het steeds meer een mengsel wordt van een stukje lopen, fietsen, ov en auto. Hoe krijgen we die keten voor alle mogelijke ritten zo soepel mogelijk? Waar is met relatief beperkte middelen vooruitgang te boeken? Het kan dan niet zo zijn dat het Rijk zich over alle aspecten van die keten en de vooruitgang buigt, en zegt: 'het fietsdeel, dat hebben we gedelegeerd, daar denken wij dus niet meer over na'. Dat bestaat simpelweg niet. Alle partijen moeten samenwerken, we hebben ook alle invalshoeken en inspanningen nodig, vanuit de gemeenten en vanuit het Rijk. Blijf verbonden met elkaar.'

Open deur

We moeten met elkaar potentieel acht miljoen mensen met elkaar in verbinding brengen, stelt Dijkstra. 'We hebben geen grote metropolen als Parijs, maar juist heel veel middelgrote en kleine gemeenten. Verbind die met elkaar. Zorg dat de mensen elkaar en die plaatsen makkelijk kunnen bereiken. Besteed ook niet alleen aandacht aan de grote stations, maar let ook goed op de kleine stationnetjes, hoe verknop je die? En vooral: hoe ontwikkel je de omgeving daarvan? Er is heel veel geld geïnvesteerd in spoorlijnen en best veel geld in stations. Het is een open deur, maar als je in de buurt van een station woont of werkt is de kans ook echt groter dat je de trein daadwerkelijk gaat gebruiken als reismiddel. Je moet als gemeente, stadsregio, provincie en landelijke overheid dus zorgen dat die omgeving van stations goed is ontwikkeld en aantrekkelijk is om te wonen. Op veel kleine knooppunten valt hier nog ontstellend veel te verbeteren. Graauwheid, veel losliggende fietsen, de onaantrekkelijkheid overheerst. Daar is heel goed winst te behalen.'

'Nee, met mijn Fietsadvies is de decentralisatie van fiets helaas nog niet teruggedraaid. Hoewel ik binnen het Rijk wel veel bijval en enthousiasme aantref. Maar ik geef niet op. Ik ben overtuigd van de meerwaarde van de fiets én van de meerwaarde van centrale aandacht voor fiets. Ik blijf bij dat standpunt. Het onderzoek heeft me overtuigd.'