

University of Groningen

Towards area-oriented approaches in infrastructure planning

Heeres, Niels

IMPORTANT NOTE: You are advised to consult the publisher's version (publisher's PDF) if you wish to cite from it. Please check the document version below.

Document Version

Publisher's PDF, also known as Version of record

Publication date:

2017

[Link to publication in University of Groningen/UMCG research database](#)

Citation for published version (APA):

Heeres, N. (2017). *Towards area-oriented approaches in infrastructure planning: Development of national highway networks in a local spatial context*. [Thesis fully internal (DIV), University of Groningen]. Rijksuniversiteit Groningen.

Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

The publication may also be distributed here under the terms of Article 25fa of the Dutch Copyright Act, indicated by the "Taverne" license. More information can be found on the University of Groningen website: <https://www.rug.nl/library/open-access/self-archiving-pure/taverne-amendment>.

Take-down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Downloaded from the University of Groningen/UMCG research database (Pure): <http://www.rug.nl/research/portal>. For technical reasons the number of authors shown on this cover page is limited to 10 maximum.

Stellingen behorende bij het proefschrift

Towards area-oriented approaches in infrastructure planning

Development of national highway network in a local spatial context

Niels Heeres

1. Effectieve integratie van snelweg en het omliggende gebied vraagt om dubbele afstemming; afstemming met andere functies en afstemming binnen het transportsysteem.
2. De essentie van gebiedsgerichte planning is meer *gebied* in de lijnopgave; bij gebiedsontwikkeling gaat het om meer *lijn* in de gebiedsopgave.
3. De bestaande institutionele structuren en regels zijn in essentie geen belemmering voor gebiedsgerichte planning; ook binnen de huidige kaders zijn er volop verbetermogelijkheden voor de planning van snelwegen.
4. Een duurzaam gebiedsgericht plan vraagt om een continue brede blik: aan het begin vooral *strategisch* en later meer *operationeel*.
5. Wanneer integrale ontwerpprocessen voldoende ruimte bieden om te leren en te onderhandelen dan is fragmentatie geen belemmering voor publiek-publieke samenwerking.
6. Gebiedsgerichte planning is gebaat bij het gebruik van analyse-instrumenten: niet alleen ten behoeve van besluitvorming, maar vooral voor het genereren van oplossingen.
7. Praten over geld helpt: verevening is niet alleen belangrijk voor het verdienmodel van een project, maar is ook goed voor de samenwerking tussen betrokkenen.
8. Het verstoppert van wegen in tunnels is een suboptimale oplossing en duidt op een tunnelvisie die vooral past bij het huidige mobiliteitssysteem.
9. De maatschappelijke functies van fiets- en wandelpaden zijn breder dan die van snelwegen, het ruimtebeslag van deze paden bedraagt daarentegen slechts een fractie van dat van snelwegen.
10. Het doen van academisch onderzoek en het snelwegverkeer hebben gemeen dat je in beide hopeloos vast kunt zitten, maar als je de problemen eenmaal weet op te lossen schiet het lekker op.

Propositions belonging to the PhD thesis

Towards area-oriented approaches in infrastructure planning

Development of national highway network in a local spatial context

Niels Heeres

1. Effective integration of highways and surrounding areas requires dual coordination: coordination with other land uses and coordination within the transport system.
2. The essence of area-oriented planning is more bringing more *area* to line projects; area development is concerned with more *line* in area projects.
3. The existing institutional structures and rules are not an obstacle for area-oriented planning; also within the current structures and rules there are opportunities for improving the planning of highways.
4. A sustainable area-oriented plan asks for a continuously, enlarged scope: *strategic* especially at the start of the planning process, later on more *operational*.
5. Fragmentation is no obstacle for public-public cooperation, as long as integrated design processes provide sufficient room for learning and negotiation.
6. Area-oriented planning benefits from the use instruments for analysis and assessment: not only to support decision-making, but also to generate potential solutions.
7. Talking about money helps: value capture mechanisms are not only important to a project's business case, but may also support the cooperation between stakeholders.
8. Hiding roads in tunnels is a suboptimal solution which points at a tunnel vision that, above all, fits the current mobility system.
9. The societal functions of tracks for cycling and walking are broader than those of highways, while the spatial claims of these tracks are only a fraction of those of highways.
10. Doing academic research and highway traffic have in common that in both you can get completely stuck, but once you have solved the problems you can make quick progress.