

Vervagende landsgrenzen: Mobiliteit als indicator voor verschuivend ruimtelijk evenwicht

Royal Haskoning
Infrastructuur en Transport

Auteur: Teun Hellings

Datum: 23 augustus 2004

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1 Europa is één, landsgrenzen vervagen	1
1.2 Effecten op mobiliteit	2
1.3 De uitdaging voor de regio	3
1.4 Leeswijzer	3
2 Van uitdaging naar integrale aanpak.....	4
2.1 Waarom een integrale benadering?	4
2.2 Mobiliteitsstromen als toetssteen voor beleidseffectiviteit	5
2.3 Van theorie naar praktijk.....	6
3 Het mobiliteitsstromenonderzoek in de regio Twente	7
3.1 Het stappenplan in de praktijk.....	7
3.2 Eerste resultaten van de nulmeting	9
4 Doorkijk naar de toekomst.....	12
4.1 Ruimtelijk evenwicht in het Twents Duitse grensgebied	12
4.2 Op weg naar effectiviteit van beleid.....	13
4.3 Innovatiebespiegeling	13
Literatuur	15

Samenvatting

Vervagende landsgrenzen: Mobiliteit als indicator voor verschuivend ruimtelijk evenwicht

Sinds het vervagen van de Europese landsgrenzen stijgt het aantal Nederlanders dat zich net over de grens in Duitsland en België vestigt, waarmee het ruimtelijk evenwicht in de regio zich lijkt te gaan herstellen. De activiteitenpatronen van de verhuizers blijven echter grotendeels in stand wat leidt tot een grote toename van het aantal regionale, grensoverschrijdende verplaatsingen. Om tijdig en doelmatig te kunnen anticiperen op de mogelijke negatieve effecten hiervan is voor grensregio's een hoge mate van beleidseffectiviteit nodig. Hiervoor is een integrale beleidsmatige aanpak aan te bevelen. De beleidseffectiviteit valt af te lezen aan de wijze waarop personen zich verplaatsen. Hiervoor is een mobiliteitsstromenonderzoek geïnitieerd in de regio Twente. Door te leren van de huidige effectiviteit van beleidsmaatregelen kan het beleid steeds beter en doelmatiger ingericht worden, zodat tijdig ingespeeld kan worden op de effecten van de vervagende landsgrenzen

Summary

Fading borders: Mobility as indicator for a changing spatial balance

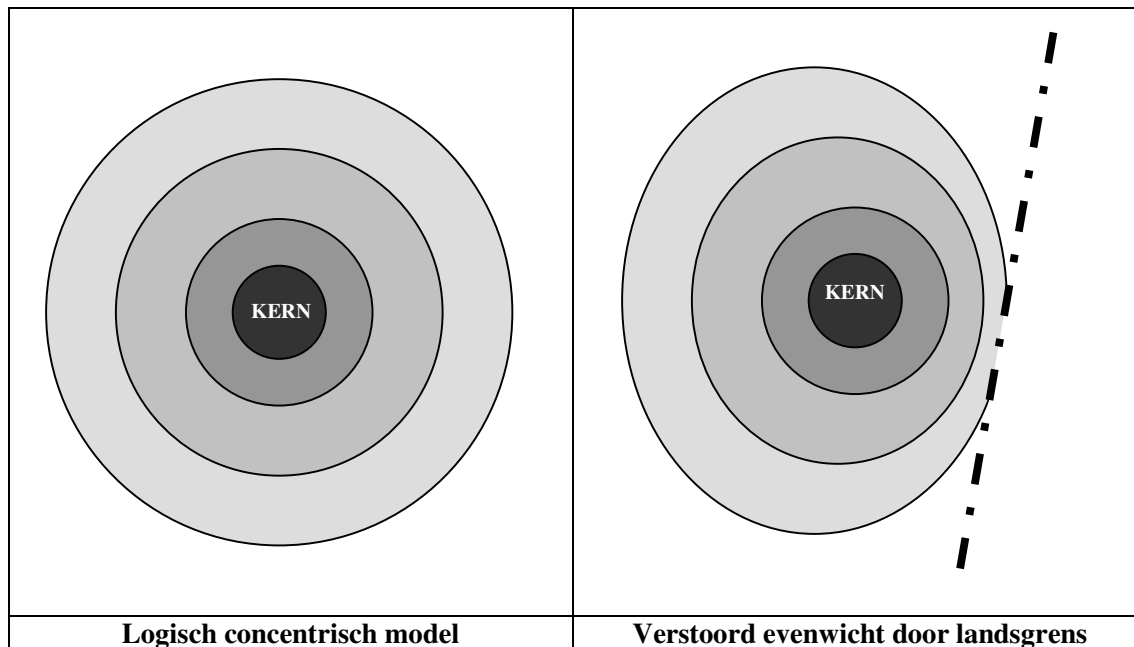
Ever since the borders between the European countries have faded, the number of Dutch families that has moved to Germany and Belgium has grown significantly, which leads to a restoration of the spatial balance. The activity patterns of the resettled people remain the same, which leads to an increase of mobility in the borderline area between Germany and Holland. To be able to anticipate on the effects of this increasing mobility, a high level of effectiveness of mobility policy has to be achieved. An integral approach is needed. The effectiveness of the policy follows from the way people move. To monitor this, a mobility flow inquiry was initiated in the region Twente in the east of the Netherlands. By learning from the current effectiveness of mobility measures, the mobility policy can be improved. This way, anticipating on the effects of increasing mobility in borderline areas is possible.

1. Inleiding

1.1 Europa is één, landsgrenzen vervagen

De Europese Unie groeit en groeit. Op 1 mei jongstleden traden tien nieuwe lidstaten toe. Sinds 1957, toen de toenmalige EEG begon met zes landen, zijn negentien landen toegetreden. In een tijdsbestek van zo'n vijftig jaar zijn de landsgrenzen tussen de Europese landen steeds verder vervaagd. Met het verdrag van Schengen, dat op 14 juni 1985 gesloten werd, is het vrij reizen tussen 15 Europese lidstaten mogelijk geworden.

De grenzen bestaan nog, maar zijn meer culturele barrières geworden. De grenzen vormen de scheidslijn tussen verschillende volken en talen. In aan de grens gelegen regio's is de logische concentrische balans door deze barrières niet in evenwicht. Waar het volgens een eenvoudig model zo is dat de bevolkingsdichtheid en die hiermee verbonden gemiddelde woningprijs evenredig afnemen met de afstand tot het stedelijke centrum, blijkt dat deze balans in grensregio's verstoord is. De onderstaande figuur laat dit zien.



Toch lijkt er de afgelopen jaren langzaamaan sprake te zijn van een verandering van het ruimtelijk evenwicht. Deze verandering hangt samen met een aantal maatschappelijke ontwikkelingen. Zo stijgen al jaren de huizenprijzen in Nederland, ook als het economische gezien minder gaat. Hierdoor zoeken steeds meer gezinnen hun heil vlak over de grens, in België of Duitsland, waar de huizenprijzen fors lager liggen. De verhuisstroom naar België bestaat al langer maar de afgelopen jaren is ook de verhuisstroom naar Duitsland sterk gegroeid, met name in het gebied dat zich uitstrekt tussen Nijmegen en het zuiden van Drente. De omvang van de verhuisstroom naar Duitsland in 2002 bedroeg daar 17 maal de omvang van de verhuisstroom in 1999. Het gaat dan om een toename van 150 personen in 1999 naar 2600 personen in 2002. Deze trend doortrekkend komt het aantal Nederlanders in het Nederlands-Duitse grensgebied in 2007 naar schatting uit op tussen de 32.000 en 48.000 personen, tegenover 18.500 in 2002 (I&O research, 2003).

De verschuiving van het ruimtelijk evenwicht valt op regionaal niveau af te lezen aan de mobiliteitsstromen, zowel als het gaat om verplaatsingen als om verhuizingen. De mobiliteitsstromen vormen dus de indicator voor het herstellend ruimtelijk evenwicht.

1.2 Effecten op mobiliteit

De grote stijging van het aantal Nederlanders dat zich vestigt in de vlak over de grens gelegen delen van Duitsland heeft effect op de mobiliteitsstromen tussen de grensregio's aan beide zijden van de grens. Dit komt doordat de bestaande activiteitenpatronen van de verhuizers veelal behouden blijven, wat leidt tot veel pendel tussen Nederland en Duitsland.

Deze razendsnelle ontwikkeling van de grensoverschrijdende mobiliteitsstromen kan leiden tot negatieve effecten, zoals een overbelast onderliggend wegennet of het ontstaan van autoafhankelijke grensoverschrijdende verplaatsingsrelaties.

De verwachte verdubbeling van het aantal Nederlandse ingezetenen in het Duitse grensgebied in een tijdsbestek van vijf jaar legt beleidsmakers een behoorlijke tijdsdruk op. De maatregelen die

genomen worden om op mogelijke (positieve of negatieve) mobiliteitseffecten van de verhuisstroom naar Duitsland in te spelen dienen uiterst effectief te zijn.

De effectiviteit van de beleidsmaatregelen op het gebied van mobiliteit valt af te lezen aan de mobiliteitsstromen zelf. De maatregelen beogen immers de beïnvloeding hiervan of zijn er voor doelbereiking van afhankelijk.

1.3 De uitdaging voor de regio

Voor de Nederlandse grensregio's brengt het verschuivend evenwicht een uitdaging met zich mee. In het beleid op het gebied van mobiliteit dient tijdig ingespeeld te worden op de mogelijke uitvloeiselen hiervan. Wanneer dit op een adequate wijze gebeurt kunnen grensregio's profiteren van de ruimtelijke en economische voordelen die het herstel van de ruimtelijke balans met zich mee brengt.

Deze paper beschrijft, aan de hand van een praktijkvoorbeeld in de regio Twente, hoe een integrale beleidsmatige aanpak op het gebied van mobiliteit kan leiden tot de beleidseffectiviteit die nodig is om tijdig en doelmatig te kunnen anticiperen op de toekomstige ontwikkeling van de mobiliteitsstromen in grensregio's.

1.4 Leeswijzer

Het volgende hoofdstuk beschrijft en verantwoordt de integrale werkwijze die grensregio's kunnen hanteren om de effectiviteit van de ingezette beleidlijnen te toetsen. Vervolgens werkt hoofdstuk drie hiervoor een stappenplan uit aan de hand van een praktijkuitwerking in de regio Twente. De paper sluit in hoofdstuk vier af met een doorkijk naar de toekomst voor de Nederlandse grensregio's.

2 Van uitdaging naar integrale aanpak

De kern van het tijdig en doelmatig anticiperen op de mogelijke positieve of negatieve effecten van de verwachte groei van de regionale grensoverschrijdende mobiliteit ligt besloten in het optimaliseren van de beleidseffectiviteit. Om dit te bereiken is een integrale aanpak nodig.

2.1 Waarom een integrale benadering?

Mobiliteit is een gegeven dat als een rode draad door de maatschappij loopt. Het wordt vaak gelijk gesteld aan vrijheid en is nodig om in de basisbehoeften van mensen te voorzien. We hebben mobiliteit nodig om geld te verdienen, om te recreëren, om boodschappen te kunnen doen of om contacten met anderen te onderhouden, kortom mobiliteit is nodig om te kunnen leven.

Het moge duidelijk zijn dat de mobiliteit ook als rode draad door het beleid loopt, op welk schaalniveau dan ook. De doelstellingen van de beleidsvelden hebben effect op het verplaatsingsgedrag van personen, of het nu gaat om het feitelijk verplaatsen of om verhuisgedrag.

Voorbeelden van beleidsvelden die raakvlakken hebben met mobiliteit zijn economie, ruimtelijke ordening, milieu en natuurlijk verkeer en vervoer. De wijze waarop het beleid raakvlakken kent met mobiliteit kan zowel direct als indirect zijn. Direct, wanneer voor het bereiken van beleidsdoelstellingen rechtstreeks invloed uitgeoefend wordt op de mobiliteit, bijvoorbeeld door het streven naar het verbeteren van de bereikbaarheid. Indirect, wanneer beleidsmaatregelen invloed hebben op de wijze waarop wij ons verplaatsen, bijvoorbeeld een toenemende verhuisstroom van hooggeschoolde arbeidskrachten door een economische impuls in een gebied.

Het belang van het integraal afwegen van de beleidsvelden die te maken hebben met mobiliteit wordt ook in de belangrijkste beleidsstukken van de ministeries onderkend. De Hoofdlijnennotitie van de Nota Mobiliteit bijvoorbeeld, gaat speciaal in op de relatie met de Nota Ruimte. Gesteld wordt dat een goede samenhang tussen economie, ruimte en verkeer vereist is

voor het versterken van de Nederlandse economie en het verbeteren van de Nederlandse concurrentiepositie (Ministerie V&W, 2003).

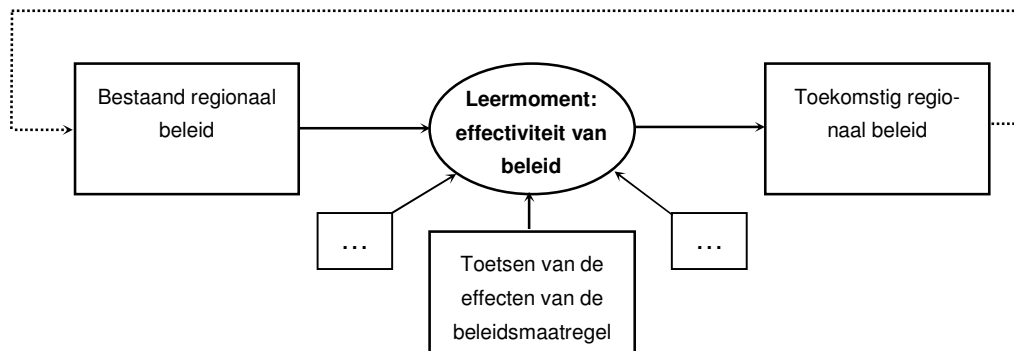
Voor beslissingen op het gebied van mobiliteit verdient het logischerwijs aanbeveling een integrale lijn te bewandelen. Door de verschillende relevante beleidsdoelstellingen en maatregelen in onderling verband af te wegen ontstaat een effectieve en productieve benadering, waarbij sprake is van kruisbestuiving in plaats van conflicterende doelen en maatregelen.

2.2 Mobiliteitsstromen als toetssteen voor beleidseffectiviteit

Dat een integrale aanpak bij kan dragen aan de beleidseffectiviteit is nu duidelijk. Maar hoe wordt die beleidseffectiviteit dan bepaald? Waar valt dat aan af te lezen? Het antwoord is simpel: Aan de manier waarop de personen zich verplaatsen.

Het beleid op het gebied van mobiliteit heeft namelijk invloed op de manier waarop wij ons verplaatsen, beoogt dit of is er van afhankelijk. Denk bijvoorbeeld aan het locatiebeleid van weleer. Het streven naar kortere woon-werk afstanden. Het effect van die maatregelen valt allemaal af te lezen aan de manier waarop we ons uiteindelijk verplaatsen.

Het toetsen van de effectiviteit gebeurt dus aan de hand van de daadwerkelijke mobiliteitsstromen. Leren speelt hierbij een sleutelrol. De mobiliteitsstromen geven inzicht in het effect dat de maatregelen in de praktijk gehad hebben. Dit vormt een leermoment voor de beleidsmakers in de regio. Zij leren welke effecten hun beleid heeft op het mobiliteitsgedrag van personen in de regio. De onderstaande figuur laat dit proces zien.



Zo kunnen de beleidsmakers het beleid steeds verbeteren en uiteindelijk komen tot een optimale effectiviteit van beleid, die nodig is om te kunnen anticiperen op het verschuivend ruimtelijk evenwicht in de grensregio.

2.3 Van theorie naar praktijk

Het toetsen van de effecten van beleidsmaatregelen gebeurt door een integraal onderzoek naar mobiliteitsstromen. Het zogenaamde mobiliteitsstromenonderzoek bestaat uit een eenvoudige, compacte enquête, waarmee het verplaatsingsgedrag van personen wordt achterhaald.

De inhoud van de enquête komt tot stand door gedegen vooronderzoek. Hierop gaat het volgende hoofdstuk in. Het stappenplan dat leidt tot de enquête wordt dan verduidelijkt aan de hand van een praktijkvoorbeeld in Twente.

De in de vorige paragrafen behandelde theorie is ontwikkeld tijdens een project in Twente. De regio Twente is één van de belangrijke netwerkgebieden in Nederland. Uit eerder uitgevoerd onderzoek bleek al dat de regio te maken heeft met een toenemende verhuisstroom naar de nabijgelegen Duitse steden en dorpen, een teken van een beginnend herstel van het ruimtelijk evenwicht. De regio onderkent de mogelijke consequenties op het gebied van mobiliteit en wil hier graag tijdig op inspelen. Het toekennen van het belang dat Twente aan de grensoverschrijdende relaties hecht gaat al zo'n veertig jaar terug. Sinds die tijd maakt het deel uit van Euregio, een samenwerkingsverband tussen zo'n 140 Duitse en Nederlandse gemeenten in de grensstreek van Duitsland en Nederland.

Medio 2003 werd in Twente besloten tot het uitvoeren van een mobiliteitsstromenonderzoek. De uitkomsten van het onderzoek vormen een eerste nulmeting in het beleidsoptimalisatieproces.

3 Het mobiliteitsstromenonderzoek in de regio Twente

Medio 2004 viel bij ruim 13.000 Twentenaren een enquête op de deurmat. Voor het zover was is een gedegen vooronderzoek verricht. In dit vooronderzoek schuilt de kracht van het mobiliteitsstromenonderzoek. Hoe het komen van beleidsdoelstelling tot enquêtevraag in zijn werk gaat wordt in dit hoofdstuk beschreven. Praktijkvoorbeelden uit Twente lichten het hiervoor opgestelde stappenplan toe.

3.1 Het stappenplan in de praktijk

Om beleidsmakers een houvast te geven bij het integraal toetsen van de verschillende beleidsdoelstellingen is een stappenplan opgesteld. Dit stappenplan wordt hieronder, aan de hand van voorbeelden uit Twente, toegelicht.

Stap 1: het selecteren van relevante regionale beleidsdoelstellingen

De eerste fase begint met het inventariseren van het regionaal beleid. Het onderzoek bekijkt welke beleidsvelden in concrete zin te maken hebben met mobiliteit.

Uit de beleidsstukken worden de relevante beleidsdoelstellingen gedestilleerd. Het gaat daarbij om doelstellingen die op een directe of indirecte manier invloed uitoefenen op het verplaatsingsgedrag van personen of om doelstellingen die voor het bereiken van het doel afhankelijk zijn van een verandering hiervan.

In Twente bieden de beleidsvelden economie, verkeer en vervoer en ruimtelijke ordening de meest concrete aanknopingspunten met mobiliteit. Deze aanknopingspunten zijn vervolgens gedefinieerd. De onderstaande tabel toont de geselecteerde beleidsdoelstellingen met de aanknopingspunten met het mobiliteitsstromenonderzoek.

Bij de aanknopingspunten is onderscheid gemaakt naar de twee onderzoeksdelen: het pendelstromenonderzoek en het verhuisstromenonderzoek

Beleidsveld	Beleidsdoelstelling	Af te lezen aan
Verkeer en Vervoer	Optimaliseren bereikbaarheid en verbeteren leefbaarheid door het beperken van het aantal autokilometers	pendelstromen en verhuisstromen
Economie	Optimaliseren bedrijfsomgeving door het aanbieden van een hoogwaardig woonmilieu ten einde hoog opgeleide arbeidskrachten aan de regio te binden	verhuisstromen
Economie	Creëren hoogstaande (recreatieve) verblijfsomgeving als vestigingsfactor voor hoog opgeleide arbeidskrachten	pendelstromen
Ruimtelijke Ordening	Het streven naar doorstroming en rechtvaardigheid op de woningmarkt om de steden en dorpen vitaal te houden	verhuisstromen

Stap 2: het opstellen van een meetplan

Deze fase operationaliseert de beleidsdoelstellingen in meetbare eenheden. Deze zogenaamde indicatoren vormen de input voor het opstellen van de enquête. Het onderzoek bepaalt per indicator welke informatie vergaard moet worden en hoe dit het meest efficiënt in de enquête kan gebeuren.

Het meetplan streeft naar het opstellen van een zo compact mogelijke enquête. Dus naar het achterhalen van zo veel mogelijk informatie met zo weinig mogelijk vragen. Dit leidt tot een hogere respons en een lagere verwerkingstijd, wat ten goede komt aan de betrouwbaarheid. Deze fase omvat ook het bepalen van de onderzoekspopulatie en het bepalen van de vereiste steekproef per kern.

De vier Twentse beleidsdoelstellingen zijn vertaald in zeven verschillende meetbare indicatoren. De onderstaande tabel geeft hiervan een overzicht. Vervolgens zijn de indicatoren uitgewerkt in twintig enquêtevragen, zodat de enquête in omvang beperkt bleef tot drie A4.

Beleidsdoelstelling	Indicator
Optimaliseren bereikbaarheid en verbeteren leefbaarheid door het beperken van het aantal autokilometers	<ul style="list-style-type: none"> • De omvang van de automobilititeit / aantal autokilometers • Modal Split • Verandering in woon-werk afstand door een verhuizing
Optimaliseren bedrijfsomgeving door het aanbieden van een hoogwaardig woonmilieu ten einde hoog	<ul style="list-style-type: none"> • Opleidingsniveau en inkomenspositie van verhuizers met een buiten Twente gelegen herkomst

opgeleide arbeidskrachten aan de regio te binden	
Creëren hoogstaande (recreatieve) verblijfsomgeving als vestigingsfactor voor hoog opgeleide arbeidskrachten	<ul style="list-style-type: none"> • Aantal verplaatsingen in het motief woon – recreatie
Het streven naar doorstroming en rechtvaardigheid op de woningmarkt om de steden en dorpen vitaal te houden	<ul style="list-style-type: none"> • Herkomst en bestemming van verhuisbewegingen • Sociaal economische positie van de verhuizer in relatie tot de woningsoort

Om een betrouwbaarheid van 95% te kunnen garanderen zijn, uitgaande van een respons van 25%, ruim 13.000 enquêteformulieren verstuurd. Dit is gedaan door de gemeenten binnen Twente.

Stap 3: het uitvoeren het onderzoek

Nadat tijdens het opstellen van het meetplan de beleidsdoelstellingen zorgvuldig zijn vertaald in een zo compact mogelijke enquête kan het onderzoek worden uitgevoerd. In eerste instantie gaat het om een nulmeting.

De nulmeting vormt het vertrekpunt voor het toetsen van de effectiviteit van de beleidsmaatregelen. Periodieke herhaling van het onderzoek levert een eerste beeld van de effectiviteit van het beleid.

Na een reactietermijn van vier weken zijn in Twente uiteindelijk zo'n 3300 enquêteformulieren teruggestuurd. Hiermee kan de betrouwbaarheid worden gewaarborgd. De hoge respons is mede te danken aan de keuzes die gemaakt zijn bij het samenstellen van de enquête.

De opzet van het onderzoek levert op die manier ook een bijdrage aan het komen tot effectiviteit van beleid en past dus goed binnen de filosofie van de integrale, grensoverschrijdende benadering.

3.2 Eerste resultaten van de nulmeting

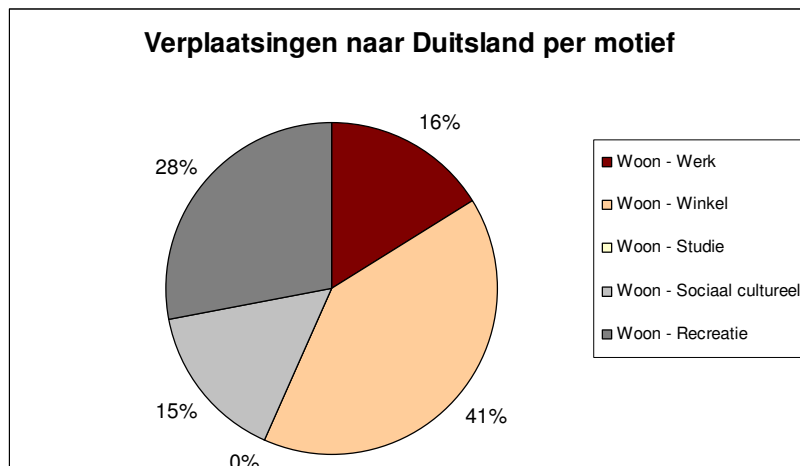
Voor de meeste beleidsdoelstellingen is tot dusver slechts een nulmeting uitgevoerd. Het bevragen van het vroegere verplaatsingsgedrag levert te weinig betrouwbare informatie op goede

trends af te kunnen leiden en is in dit stadium dus niet onderzocht. Dit geldt niet voor de verhuisstromen en de vroegere werklocatie. Hiervan is een betrouwbaar beeld ontstaan over de afgelopen vijf jaar, zodat onder andere de verandering in woon-werk afstanden inzichtelijk zijn gemaakt.

De onderzoeksresultaten bestaan uit een serie HB-matrices per motief uitgesplitst naar vervoerswijze, verhuismatrices en sociaal-economische gegevens van verhuizers en mobilisten. Verder is informatie vergaard over de mobiliteitsstroom naar Duitsland. Het verrichte onderzoek biedt te veel informatie om in deze paper allemaal te behandelen. Daarom zijn in het onderstaande twee resultaten aangestipt.

Grensoverschrijdende verplaatsingsrelaties

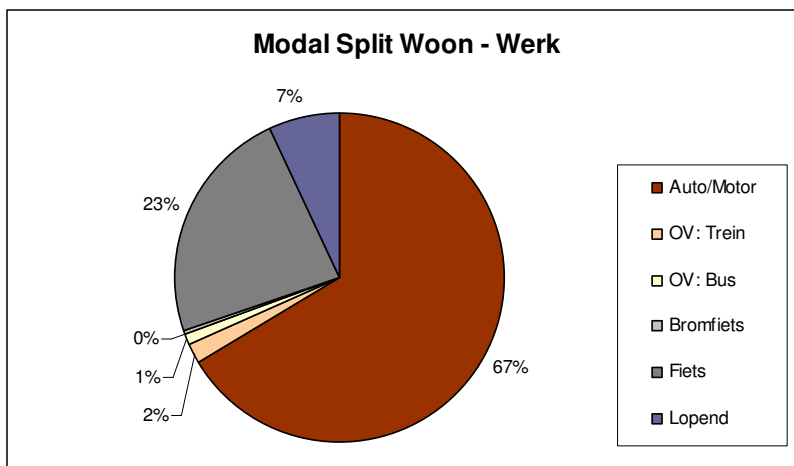
Een belangrijk resultaat van het onderzoek is het inzicht in de verplaatsingsrelaties van Twente met Duitsland. Uit het onderzoek blijkt dat Twentenaren met name verplaatsingen naar Duitsland maken om te winkelen en te recreëren. Ten opzichte van het totale aantal verplaatsingen is de omvang van de verplaatsingen naar Duitsland niet groot te noemen. Het gaat om 1% van het totale aantal verplaatsingen.



Verder blijkt dat voor verreweg de meeste verplaatsingen naar Duitsland de auto gebruikt wordt (meer dan 75%). Dit komt voort uit het ontbreken van goede alternatieven voor de Nederlandse mobilisten.

Woon - werkafstanden

Een ander interessant onderzoeksresultaat vormt de verandering van de woon-werk afstanden. Dagelijks leggen de Twentenaren die in Twente werken 1.325.000 kilometer af op weg naar hun werk. Dezelfde afstand gaan zij ook weer terug. In de afgelopen vijf jaar is de woon-werk afstand gemiddeld genomen met vijf procent afgenomen. Het meest gebruikte vervoermiddel om naar het werk te gaan blijft de auto. Tweederde van de Twentenaren die in Twente werken gebruikt dit vervoermiddel om naar het werk te gaan. De fiets is met 23% een goede tweede.



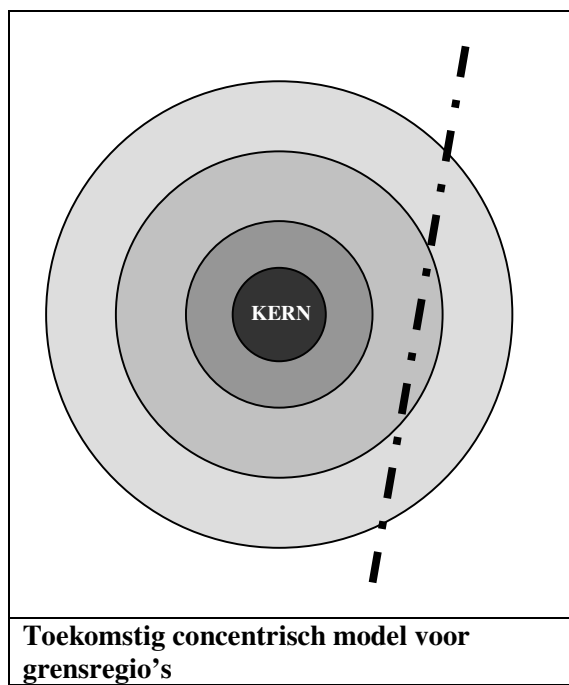
Vervolgonderzoek moet uitwijzen of bijvoorbeeld het streven naar een groter aandeel van andere vervoerswijzen dan de auto werkelijkheid wordt.

Een ruimtelijk systeem dat in evenwicht is, betekent ook een evenwicht in verplaatsingsmotieven en modal split wanneer de verplaatsingen naar Duitsland worden vergeleken met de interne verplaatsingen in Twente. Uit het mobiliteitsstromenonderzoek blijkt echter dat dit nog niet zo is. Zo nemen de motieven woon-werk (24%) en woon-winkel (45%) in Twente een belangrijker deel van het aantal verplaatsingen voor hun rekening dan het geval is bij de verplaatsingen naar Duitsland en ligt het aandeel van de verplaatsingen waarvoor men de auto neemt in Twente lager dan bij de verplaatsingen naar Duitsland. De mobiliteitsstromen vormen zo een indicator voor het ruimtelijk evenwicht in de regio Twente.

4 Doorkijk naar de toekomst

4.1 Ruimtelijk evenwicht in het Twents Duitse grensgebied

Wanneer de trend zich doorzet en steeds meer Nederlanders zich net over de grens in Duitsland zullen vestigen, zal naar verloop van tijd de ruimtelijke balans uit zichzelf hersteld zijn, zoals de onderstaande figuur uitbeeldt. Economische motieven betekenen dan het einde van de culturele barrières tussen landen.



De in de toekomst te nemen maatregelen om eventuele negatieve effecten van de mobiliteitsstromen van en naar Duitsland te voorkomen en positieve effecten te benutten, worden in Twente op hun merites beoordeeld. Het is de bedoeling dat men leert van de daadwerkelijke effecten van de ingezette beleidlijnen. De geleerde les is dan aanleiding tot het aanpassen of juist uitwerken van de bestaande maatregelpakketten.

Het verrichtte mobiliteitsstromenonderzoek vormt mogelijk een voedingsbodem voor een soortgelijk onderzoek aan de Duitse zijde van de grens of, beter nog, een gezamenlijk uitgevoerd,

integraal onderzoek. Het dit jaar gehouden onderzoek biedt slechts een eenzijdige blik op de omvang van de grensoverschrijdende mobiliteitsstromen. Een Euregionaal onderzoek, in samenwerking met de aan de overzijde van de grens gelegen gemeenten en ‘Kreisen’ brengt de werkelijke relaties compleet in beeld.

4.2 Op weg naar effectiviteit van beleid

Het onderzoek naar mobiliteitsstromen geeft voornamelijk inzicht in het nu. Dit komt, omdat de vroegere verplaatsingsrelaties niet betrouwbaar te bevragen zijn. Een uitzondering hierbij vormen de verhuizingen en de vroegere werkplek.

Om uitspraken te kunnen doen over de effectiviteit van de beleidsmaatregelen is het nodig dat het onderzoek periodiek herhaald wordt, zodat een trend af valt te leiden. De toekomst zal dus antwoord geven op de nu spelende vragen, zoals: “lukt het de regio om in toenemende mate hooggeschoolde arbeidskrachten aan zich te binden?” of: “is het werkelijk zo dat een steeds groter aandeel van de Twentenaren verplaatsingsrelaties aangaat met Duitsland?” en zo ja: “Welke aanpassingen in de regionale infrastructuur zijn nodig om hierop in te kunnen spelen?”.

Op die manier is de weg vrij voor een optimalisering van de regionale beleidseffectiviteit. Een streven dat juist voor grensregio’s belangrijk is.

4.3 Innovatiebespiegeling

Op het gebied van verkeer en vervoer zijn nieuwe, futuristische vervoersmiddelen of –systemen vaak de blikvanger als het gaat om innovatie. Er mag echter niet voorbij gegaan worden aan het feit dat regio’s, gemeenten, maar ook huishoudens en personen voortdurend hun werkwijze en wijze van functioneren vernieuwen en verbeteren. Op verschillende schaalniveau’s wordt dus steeds geïnnoveerd. Hoe lager het schaalniveau, hoe kleiner het stapje vooruit en hoe korter de tijdspanne waarop ‘het nieuwe’ effect heeft en de implementatie ervan aan tijd en moeite vergt.

Voor de regio Twente betekent het feit dat de verschillende beleidsdoelstellingen die betrekking hebben op de mobiliteit van personen nu op een integrale, grensoverschrijdende wijze

gemonitord worden een stap vooruit. De regio is op eigen kracht bezig met het innoveren van de manier waarop zij met beleid omgaat.

De nieuwe aanpak enthousiasmeert mogelijk andere, wellicht in Duitsland gelegen, regio's hetzelfde te doen, of om een gezamenlijk onderzoek te initiëren. Zo kan een initiatief op een relatief laag schaalniveau uitwerking hebben op een hoger, misschien zelfs internationaal, schaalniveau. De toekomst zal het leren.

Literatuur

- I&O Research *Wonen over de grens*. Een onderzoek naar woonmigratie van Nederlanders naar Duitsland. In opdracht van: Regio Twente. Enschede, mei 2003.
- Ministerie V&W *Hoofdlijnennotitie Nota Mobiliteit*. Den Haag, 2003
- Royal Haskoning *Mobiliteitsstromenonderzoek regio Twente. Een integrale grensoverschrijdende benadering*. Concept. Nijmegen, augustus 2004.