

Naar een gebieds- en functiespecifiek locatiebeleid
Discussiepaper

Carmen Leutscher
BRO
Postbus 68
5260 AB Vught
tel. 073 6589040
Email: carmen.leutscher@bro.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2004
Zeist, 25 en 26 november 2004

INHOUDSOPGAVE	PAGINA
1. Inleiding	1
2. Naar een nieuw locatiebeleid	2
3. Invulling door provincies	4
4. Aanpak gebieds- en functiegericht locatiebeleid	5
4.1 Iedere locatie en functie zijn eigen bereikbaarheid	5
4.2 Omgevings-, functie- en mobiliteitsprofiel als invalshoek	6
4.3 Toepasbaarheid aanpak	8
5. Een voorbeeld op regionaalniveau	8
6. Van regionaalniveau naar lokale invulling	11
Literatuur	11

SAMENVATTING

Naar een gebieds- en functiespecifiek locatiebeleid

In de Nota Ruimte is gekozen voor een integrale benadering voor locatiebeleid. In tegenstelling tot het vigerende locatiebeleid geeft het rijk op hoofdlijnen invulling aan dit beleid. Ook provincies blijken zich vooralsnog te beperken tot hoofdlijnen. Om van algemene richtlijnen op rijks- en provinciaalniveau te komen naar concrete invulling van het locatiebeleid op regionaal en lokaalniveau heeft BRO een aanpak ontwikkeld. Deze aanpak gaat er vanuit dat niet iedere locatie dezelfde mate van bereikbaarheid kent en niet iedere functie om dezelfde mate van bereikbaarheid vraagt. Door slim om te gaan met de afstemming van kenmerken van de locatie en de kenmerken van de functie, en de bijbehorende mobiliteitskenmerken, kan de bestaande infrastructuur zo goed mogelijk worden benut en de lokale en regionale structuur worden versterkt.

Deze aanpak wordt geïllustreerd met een uitwerking op regionaal niveau, voor de regio Drechtsteden. Om daadwerkelijk inzicht te krijgen in het omgevings-, functie-, en mobiliteitsprofiel bestaan diverse methodieken en kengetallen. Voor een goede invulling van het locatiebeleid, is het van belang om deze kennis samen te voegen tot een checklist voor locatiebeleid.

SUMMARY

To an area- and function-specific location policy

In the new National spatial strategy is chosen for an integrated approach for location policy. The central government gives, in contrast to the current location policy, only main principles for interpretation of this policy. To translate these general rules and principals to concrete policy on the regional and local level, BRO has developed an instrument. This instrument considers that every location does not have the same level of accessibility, and not every function demands for the same level and of accessibility. The existing infrastructure can be used in an optimum way and the regional and local structure can be reinforced, if the characteristics of the location, the characteristics of the function and the associated mobility characteristics fits to each other.

This method is illustrated with an example at the regional level, for the region Drechtsteden. For the implementation of the location-, function-, and mobility profile several instruments and rules exist. For a good interpretation of the location policy on the local level, it is important to bring together this knowledge into a checklist for location policy.

1. INLEIDING

Een kantorenpark waar in de spits dagelijks files staan.... Een middelbareschoollocatie die niet is aangesloten op het hoofdfietsnetwerk... Het zijn praktijkvoorbeelden waaruit blijkt dat bij locatieontwikkeling veelal geen of onvoldoende rekening wordt gehouden met verkeerskundige aspecten en bereikbaarheid. Of ambities worden bij uitvoering niet waar gemaakt.

Doordat de bereikbaarheid van locaties voor wonen, werken, winkelen en recreëren steeds meer onder druk komt te staan, stijgt de noodzaak van een goede en vroegtijdige afstemming van ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit en bereikbaarheid. Hiermee wordt voorkomen dat men na realisatie van een ruimtelijk plan geconfronteerd wordt met onvoorziene verkeers- en vervoerproblemen. Door vroegtijdige afstemming kunnen infrastructurele maatregelen direct worden meegenomen, of kan zelfs vanuit mobiliteits- en bereikbaarheidsoogpunt worden gekozen voor een andere locatie voor de planontwikkeling.

Om deze betere afstemming te stimuleren wordt in de Nota Ruimte (Ministerie van Vrom, 2004) decentrale overheden een basiskwaliteit opgelegd voor de afstemming van ruimtelijke ontwikkelingen met het verkeers- en vervoerssysteem, het locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen.

In deze paper wordt ingegaan op de veranderde insteek van het locatiebeleid in de Nota Ruimte en de invulling die provincies hier momenteel aan geven. Om van algemene richtlijnen op rijks- en provinciaalniveau te komen tot concrete invulling van het locatiebeleid op regionaal en lokaalniveau heeft BRO een aanpak ontwikkeld, die in deze paper wordt toegelicht en geïllustreerd met een uitwerking op regionaal niveau. Tot slot is aangegeven hoe BRO een verdere uitwerking van deze aanpak voor ogen ziet, wat resulteert in de behoefte aan een checklist.

2. NAAR EEN NIEUW LOCATIEBELEID

Nederland kende de afgelopen jaren een locatiebeleid, dat bedoeld was om de vestiging van bedrijven en voorzieningen te sturen, in overeenstemming met de aard van hun vervoersbehoefte. Dit 'ABC-locatiebeleid' en het locatiebeleid voor Perifere en Grootschalige Detailhandelsvestiging wordt in de Nota Ruimte vervangen door een integraal locatiebeleid. Het hoofddoel van het nieuwe locatiebeleid is een 'goede plaats' aan ieder bedrijf te bieden, zodat een optimale bijdrage wordt geleverd aan de versterking van de kracht van steden en dorpen. Voor wat een 'goede' plaats is, wordt door de rijksoverheid geen standaard recept geven, wel een aantal regels die zorgen voor de gewenste basiskwaliteit op dit punt. Provincies en regio's dienen dus zelf te bepalen wat een 'goede' plaats is. Wel moet hierbij rekening worden gehouden met de doelstellingen van het locatiebeleid.

Doelstellingen locatiebeleid:

- *Economische ontwikkelingsmogelijkheden: het bieden van voldoende geschikte vestigingsplaatsen voor bedrijvigheid en voorzieningen;*
- *Bereikbaarheid: het optimaal gebruik van alle vervoersmogelijkheden voor personen en goederen over de weg, het spoor en het water;*
- *Leefbaarheid: kwaliteit en variatie in vestigingsplaatsen voor alle stedelijke activiteiten, functiemenging en kwaliteit van de leefomgeving (veiligheid, emissies en geluid).*

Bron: Ministerie van Vrom (2004)

Provincies en gemeenten worden door het rijk zelf verantwoordelijk gesteld voor een voldoende en gevarieerd op de vraag afgestemd aanbod van vestigingsmogelijkheden voor bedrijven en voorzieningen. Ze moeten het integrale locatiebeleid concretiseren in hun provinciaal en regionaal ruimtelijk en verkeers- en vervoersbeleid. In de Nota Ruimte is wel aangegeven dat het hierbij essentieel is dat zij ten minste regels en criteria bevatten die de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid waarborgen.

Provinciale en regionale ruimtelijke en verkeers- en vervoerplannen dienen ten minste regels en criteria te bevatten die waarborgen dat:

- *bestaande en nieuwe bedrijven en voorzieningen die uit oogpunt van veiligheid, hinder en verkeersaantrekkende werking niet inpasbaar zijn in of nabij woonbebouwing ruimte wordt geboden op specifieke daarvoor te bestemmen (bedrijven)terreinen;*
- *aan nieuwe en zo mogelijk ook aan bestaande bedrijven en voorzieningen met omvangrijke goederenstromen en/of een omvangrijke verkeersaantrekkende werking ruimte wordt geboden op locaties met een goede aansluiting op (bestaande) verkeers- en vervoersverbindingen van bij voorkeur verschillende modaliteiten (multimodale ontsluiting).*

Bron: Ministerie van Vrom (2004)

Naast het waarborgen van de twee bovengenoemde punten, geeft de Nota Ruimte als handvat een globale driedeling van vestigingsplaatsen.

Onderscheiden vestigingsplaatsen:

- *Ruimte- en bezoekersintensieve kantoren, winkels en andere voorzieningen passen bij uitstek in goed en veelzijdig bereikbare centra, waar ruimte is voor wonen, werken, winkelen en voorzieningen.*
- *De meeste bedrijven en voorzieningen en ook de grootste aantallen werkenden zijn nog te vinden in de gemengde woon- en werkgebieden. Maar de ruimtelijke scheiding tussen wonen en werken neemt toe. Voorzover de schaal, gevaar of hinder van bedrijven en voorzieningen het toelaten verdient functiemenging voorrang. Juist gemengde woon- en werkgebieden bieden een aantrekkelijke omgeving met mogelijkheden om lopend of op de fiets tal van bestemmingen te bereiken.*
- *Op specifieke daarvoor bestemde bedrijfslocaties, zijn vooral bedrijven en voorzieningen gevestigd, die door hun aard niet inpasbaar zijn in centra of wijken. Het is zaak te zorgen dat er ruimte beschikbaar blijft voor dit soort activiteiten.*

Bron: Ministerie van Vrom (2004)

3. INVULLING DOOR PROVINCIES

Nu provincies en gemeenten zelf invulling moeten gaan geven aan het ‘eigen’ locatiebeleid, rijst de vraag op welke wijze dit het beste kan. De algemene aanbevelingen van het rijk geven immers weinig sturing, maar wel veel vrijheid.

In een onlangs verschenen artikel in het ROMmagazine (Hagens, 2004) werd beschreven dat de provincies Utrecht, Limburg en Flevoland al een begin hebben gemaakt met de invulling van het nieuwe locatiebeleid. Alle drie hebben ze gekozen voor een integraal locatiebeleid, dat van toepassing is op alle vormen van voorzieningen en bedrijven.

De concentratie van grootschalige kantoorontwikkelingen blijft in belangrijke mate overeind; de belangrijkste kantorenlocaties zijn nog steeds in de stedelijke centra en in de stationsomgevingen gesitueerd. Wel wordt het mogelijk om kantoren op andere locaties te realiseren. Het gaat dan meestal om locaties nabij autosnelwegen. De parkeernormen zijn vrijwel overal verleden tijd, er is gekozen voor meer maatwerk (Hagens, 2004).

Ook deze provincies kozen voor een beleid op hoofdlijnen, dat op regionaal of gemeentelijk niveau moet worden uitgewerkt. Uit het artikel blijkt dat door de provincies op hoofdlijnen is aangegeven welke bedrijven en voorzieningen in wat voor milieus passen. Hierbij is in grote lijnen rekening gehouden met de mobiliteitsaspecten die dergelijke ruimtelijke invulling te weeg brengt (Hagens, 2004). De vraag blijft hoe deze hoofdlijnen op regionaal of lokaal niveau concreet kunnen worden gemaakt. Hoe bepaal je nu de juiste locatie voor een functie of de juiste functies voor een locatie?

Concretisering vraagt om gebieds- of functiespecifiek maatwerk. Hierbij dienen de eerder genoemde aspecten economie, bereikbaarheid en leefbaarheid de aandacht te krijgen. Om in de diverse plannen waarin BRO gemeenten adviseert invulling te geven aan dit beleid, heeft BRO een aanpak ontwikkeld die gebieds- en functiegericht kan worden toegepast. De aanpak gaat uit van integrale planontwikkeling, met aandacht voor mobiliteit, bereikbaarheid én voor de kwaliteit van de leefomgeving. De belangrijke grondgedachte is dat niet uitgegaan wordt van beïnvloeding van het gedrag van mobilisten (vervoersmanagement), maar van het beïnvloeden van de omstandigheden waarin het (meer of minder gewenste) gedrag ontstaat (mobiliteitsmanagement). Het eindresultaat is dat gebruikers steeds op een vanzelfsprekende ma-

nier voor die vervoerswijze kiezen die voor hen het meest logisch is, het beste bij de functie past én voor de omgeving het meest duurzaam is.

4. AANPAK GEBIEDS- EN FUNCTIEGERICHT LOCATIEBELEID

4.1 Iedere locatie en functie zijn eigen bereikbaarheid

Uitgangspunt van onze aanpak is dat niet iedere locatie gekenmerkt wordt door dezelfde mate van bereikbaarheid. Ook passen bij verschillende functionele ontwikkelingen andere vormen en mate van bereikbaarheid. Bij een middelbare school past een zo optimaal mogelijke bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer, terwijl bij de ontwikkeling van grootschalige detailhandel vaak een goede bereikbaarheid per auto wordt nagestreefd. Bereikbaarheid wordt hierbij opgevat als de mogelijkheid om een bepaalde bestemmingslocatie tegen redelijke inspanning te bereiken. Wat onder ‘redelijke inspanning’ moet worden verstaan is sterk afhankelijk van de plaatselijke situatie, type bestemming en persoonlijke omstandigheden. In het algemeen gaat het om een samenspel van zaken als reistijd, kosten, betrouwbaarheid en comfort.

Deze gedachtegang sluit aan bij de visie van de Raad voor Verkeer en Waterstaat, beschreven in ‘Iedere locatie krijgt de bereikbaarheid die zij verdient’ (Raad voor Verkeer en Waterstaat, 2004). Niet iedere locatie hoeft op dezelfde manier met dezelfde kwaliteit van bereikbaarheid te worden ontwikkeld en ontsloten. Er moeten door de betrokkenen keuzes worden gemaakt aan welke locaties zij hun aandacht en geld voor de ontwikkeling van bereikbaarheid besteden (Raad voor Verkeer en Waterstaat, 2004). Hierbij is het, zoals aangegeven in de Nota Ruimte, van belang zo goed mogelijk gebruik te maken van de bestaande infrastructuur (auto en openbaar vervoer). Dit betekent dat er gebouwd moet worden op plaatsen waar het huidige (en verwachte) gebruik van de diverse vormen van infrastructuur ruimte biedt, zodanig dat optimaal gebruik gemaakt wordt van alle vervoersmogelijkheden voor personen en goederen over de weg, het spoor en het water. Dit vraagt echter wel om een scope waarbij een gezamenlijk belang in de regio wordt gedefinieerd, gebaseerd op regionale ontwikkelingsmogelijkheden en rekeninghoudend met leefbaarheid. Om een inschatting te maken van de regionale of lokale ontwikkelingsmogelijkheden, is inzicht in verklarende variabelen voor werkgelegen-

heidsontwikkeling van belang. Uit de studie ‘Resultaten modelschattingen TIGRIS XL’ (RAND Europe, 2004) die in opdracht van AVV is uitgevoerd, blijkt dat de bereikbaarheids-wensen voor een vestigingsplaats per sector zeer sterk uiteenlopen. Hiermee is nog niet gezegd dat deze wensen aansluiten bij de ambities van het locatie- of mobiliteitsbeleid. Maar, inzicht in dergelijke achtergronden draagt wel bij aan de sturings- en onderhandelingskracht van de regionale en lokale overheid.

Naast een regionale scope vraagt deze aanpak ook om lef om te durven zeggen dat een bepaald knooppunt (vanuit verkeersoogpunt) vol is en geen nieuwe bedrijvigheid meer kan verdragen of juist de uitgelezen plek is voor ontwikkeling. Selectiviteit is dus gewenst (Raad voor Verkeer en Waterstaat, 2004). Om (potentieel) goed bereikbare plaatsen goed te benutten, dient een zo optimaal mogelijke match plaats te vinden tussen functie en locatie. Om hier tijdens de planvorming voldoende inzicht in te krijgen, worden de kenmerken van de locatie(s), de functie(s) en de te verwachten mobiliteit vroegtijdig in beeld gebracht. In de volgende paragraaf zijn deze profielen nader toegelicht. In de kaders is een aanzet gegeven van de invulling van deze profielen.

4.2 Omgevings-, functie- en mobiliteitsprofiel als invalshoek

Mobiliteitsprofiel

- *aantal bezoekers*
- *herkomsten en bestemmingen*
- *tijdstip*
- *vervoerwijze*
- *verblijfsduur*
- ...

Ruimtelijke ontwikkelingen genereren verplaatsingen van mensen en goederen van en naar het gebied. De kenmerken van deze verplaatsingen zijn samen te vatten als mobiliteitskenmerken of mobiliteitsprofiel.

Dit mobiliteitsprofiel wordt sterk bepaald door de samenstelling en de omvang van de aanwezige of te plannen functies op een bepaalde locatie, het zogenaamde ‘functieprofiel’.

Functieprofiel

- *type functie*
- *omvang*
- *openings- en bedrijfstijden*
- ...

De eerder genoemde school heeft bijvoorbeeld een ander mobiliteitsprofiel dan een bouwmarkt. En een filmhuis heeft een ander mobiliteitsprofiel dan een megabioscoop. Door verschil in schaal zal een filmhuis veelal in de binnenstad gesitueerd zijn en een megabioscoop aan de rand van een stad.

De te verwachten mobiliteit is van invloed op de locatiekeuze, maar de ligging oefent ook weer invloed uit op de te verwachten mobiliteit. Doordat diezelfde megabioscoop nabij de hoofdinfrastructuur ligt, komen wellicht meer bezoekers per auto.

Omgevingsprofiel

- *ligging ten opzichte van bestaande infrastructuur (auto, openbaar vervoer, fiets)*
- *kwaliteit infrastructuur*
- *gebruik bestaande infrastructuur*
- *relaties met belangrijkste herkomstbestemmingsgebieden*
- *ligging ten opzicht van inwoners en arbeidsplaatsen*
- ...

Het vooraf opstellen van een mobiliteitsprofiel helpt in belangrijke mate om inzicht te krijgen in de match tussen de te plannen functies en de kenmerken van de locatie. De mogelijkheid om optimaal gebruik te maken van de bestaande infrastructuur ligt vooral in de sturingsmogelijkheden die er (nog) zijn in de keuze van locaties, het functioneel programma, de ruimtelijke structuur, de ordening van functies, aanwezigheid en gebruik van infrastructuur (mobiliteitsmanagement). Hoe beperkter de vrijheden, hoe sterker het accent in de maatregelen komt te liggen op ingrepen in de infrastructuur en vervoersmanagement. Gezocht zal moeten worden naar samenhangende concepten van functies, ruimte en bereikbaarheid.

4.3 Toepasbaarheid aanpak

Deze aanpak is toepasbaar op alle ruimtelijke plannen, zowel in nieuwbouw als in herstructureringsituaties en zowel voor wonen, werken als voor gemengde locaties of functies. Het kan tevens ingezet worden op diverse planniveaus: structuurniveau (structuurplanning, het zoeken van geschikte locaties voor functies), locatieniveau (functionele invulling van een locatie) en projectniveau (het zoeken van een geschikte locatie voor een specifieke functie).

Op structuurniveau wordt eerst bepaald welke ontwikkelingsmogelijkheden er zijn en voor wat voor soort functies ruimte moet worden gereserveerd. Vervolgens wordt een grove inschatting gemaakt van te verwachten mobiliteitseffecten en worden bijpassende locaties gereserveerd. Zo nodig worden (infrastructurele) maatregelen gedefinieerd.

Op locatieniveau zijn de huidige kenmerken van de locatie en de omgeving uitgangspunt voor de invulling. De in te passen functies, met bijbehorende mobiliteitskenmerken, en te nemen (infrastructurele) maatregelen richten zich op het zo goed mogelijk laten functioneren van de omgeving.

Op projectniveau zijn de kenmerken van de functie en de bijbehorende mobiliteitskenmerken uitgangspunt bij het zoeken van een geschikte locatie en eventueel te nemen (infrastructurele) maatregelen.

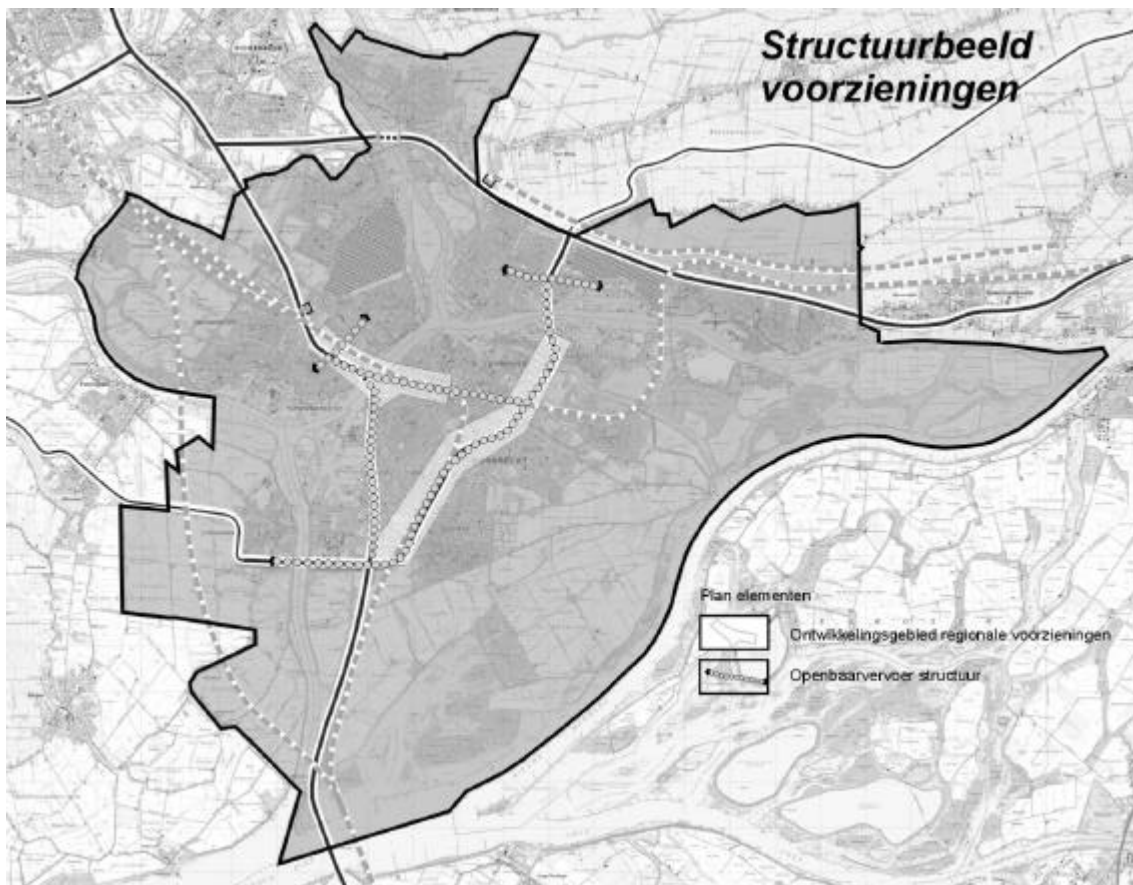
5. EEN VOORBEELD OP REGIONAALNIVEAU

Het (regionaal)structuurniveau is het niveau om te waarborgen dat een voldoende en gevarieerd op de vraag afgestemd aanbod van vestigingsmogelijkheden voor bedrijven en voorzieningen wordt gereserveerd, die de kracht van regio en gemeenten versterkt. Op dit niveau vindt de eerste afstemming plaats tussen ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit en bereikbaarheid. Verfijning van de afstemming komt op het moment dat de reserveringen daadwerkelijk worden ingevuld.

Deze aanpak is toegepast in de ruimtelijke visie voor de Drechtsteden waar BRO momenteel aan werkt (BRO, 2004). In de visie is een beperkt aantal thema's benoemd om de regionale structuur te versterken. Belangrijk onderdeel van de ruimtelijke visie is het versterken van de eigen voorzieningenstructuur en het bieden van ruimte voor dynamiek.

Om te bepalen hoe deze versterking gerealiseerd kan worden, is eerst een analyse gemaakt van de positie van de huidige voorzieningestructuur. Kenmerkend is dat de regio Drechtsteden is ingeklemd tussen de regio's Rotterdam en Breda. Regio's waarbij de voorzieningen op een hoger schaalniveau functioneren. Gezien de nabijheid van met name Rotterdam is het voor de Drechtsteden zeer moeilijk om het eigen voorzieningenniveau naar een hoger niveau te tillen. Doelstelling voor de Drechtsteden is dan ook om het huidige voorzieningenniveau aan de randen van de regio te behouden en in de regio voldoende ruimte te bieden om de regionale structuur verder te ontwikkelen.

Binnen de regio functioneert Dordrecht als centrale stad. Dit geldt met name voor het winkelen en het onderwijs. Voor het versterken van deze structuur is Dordrecht de aangewezen plaats om voldoende ruimte te reserveren voor dynamiek in de regionale voorzieningestructuur. Locale voorzieningen blijven hun plaats vinden in de afzonderlijke gemeenten.



Figuur 1: Concept structuurbeeld voorzieningen Drechtsteden (BRO, 2004)

Om, zoals ook aangegeven in de Nota Ruimte, in te spelen op voldoende en gevarieerd op de vraag afgestemd aanbod voor voorzieningenlocaties, zijn voor regionale voorzieningen de N3-zone (verbindingsweg A15 – A16) en de Spoorzone de aangewezen gebieden. Beide zones benutten de bestaande (regionale) infrastructuur en zorgen voor een goede bereikbaarheid vanuit de gehele regio. In de ruimtelijke visie aangegeven maatregelen en investeringen op het gebied van infrastructuur richten zich dan ook in belangrijke mate op het goed laten functioneren van deze zones op regionaal niveau.

De Spoorzone voorziet in ruimte voor openbaar vervoer gerelateerde voorzieningen, die qua functie en schaal aansluiting vinden bij de Dordtse binnenstad. De N3-zone biedt ruimte aan meer autogerelateerde voorzieningen, die niet passen in het binnenstedelijk gebied doordat ze te grootschalig zijn en/of teveel autoverkeer aantrekken. Hierbij kan gedacht worden aan een megabioscoop, een bouwmarkt etc. In deze zone vindt momenteel al uitbreiding van het ziekenhuis en het onderwijs plaats. Om deze ontwikkelingen te ondersteunen, wordt ook de bereikbaarheid per openbaar vervoer verbeterd door een HOV verbinding vanaf het station naar de N3-zone. Toekomstige voorzieningen in deze zone benutten ook deze HOV ontwikkeling.

Door het op deze wijze reserveren van ruimte is er voor iedere functie een goede plaats en kan er een optimale bijdrage worden geleverd aan de versterking van de regio. De regio heeft hiermee een gezamenlijke visie op de versterking van de voorzieningenstructuur en locaties voor dynamiek. Deze regionale consensus maakt het marktpartijen lastiger om gemeenten onderling tegen elkaar uit te spelen, waardoor de sturingskracht van de regio wordt versterkt. Door niet te werken met een concrete functiekaart, maar met ruimtelijke reserveringen bepaalt de markt het tempo waarmee de gereserveerde gebieden worden ingevuld. Hiermee heeft de regio een groot anticiperend vermogen op de behoefte vanuit de markt. Op het moment dat bijvoorbeeld een exploitant van een megabioscoop bij de regio Drechtsteden, of een individuele gemeente, aanklopt voor een vestigingsplaats kan de regio op basis van deze visie en op basis van de te verwachten mobiliteitskenmerken enkele locaties aanbieden. Zo krijgt de functie een zodanig locatie dat de structuur van de regio wordt versterkt en wordt zo vroeg mogelijk rekening gehouden met de mobiliteitskenmerken.

6. VAN REGIONAALNIVEAU NAAR LOKALE INVULLING

Om het te verwachten mobiliteitsprofiel in beeld te brengen en te matchen met een locatie kan gebruik worden gemaakt van diverse rekeninstrumenten en kengetallen. De mate van gedetailleerdheid is afhankelijk van de fase van planvorming. Hoe concreter het plan, hoe nauwkeuriger berekeningen kunnen worden gemaakt. BRO heeft de ambitie om deze instrumenten en kengetallen samen te brengen tot een checklist voor de lokale invulling voor locatiebeleid. Ons idee is dat deze checklist per planniveau (structuurniveau, locatieniveau en projectniveau) aangeeft wat aandachtspunten zijn bij het bepalen van het omgevings-, functie- en mobiliteitsprofiel en hoe deze punten in beeld kunnen worden gebracht.

LITERATUUR

BRO, conceptrapportage 'Drecht op stoom', 20 augustus 2004.

Hagens, J., Regiospecifiek locatiebeleid: een betere plek voor elk bedrijf?, Maandblad ROM nummer 6, juni 2004.

Ministerie van Vrom, Nota Ruimte, www2.vrom.nl/notaruimte, 2004.

Raad voor Verkeer en Waterstaat, Iedere locatie krijgt de bereikbaarheid die zij verdient, Den Haag, januari 2004.

RAND Europe, Resultaten modelschattingen TIGRIS XL, in opdracht van AVV, maart 2004.