



Programma Ruimte & Mobiliteit:

Mijlpalen en Monitoren

*Het programma Ruimte & Mobiliteit is een programma van het KPVV,
in samenwerking met Vereniging STADSWERK Nederland, CROW en Nirov*

Fons van Reisen

Royal Haskoning

f.vanreisen@royalhaskoning.com

Rianne Zandee

Programmamanager Ruimte & Mobiliteit

Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV)

r.zandee@avv.rws.minvenw.nl

www.ruimte-mobiliteit.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2005,

24 en 25 november 2005, Antwerpen

Inhoudsopgave

Samenvatting

Summary

1. Inleiding	4
1.1 Programma Ruimte & Mobiliteit	4
1.2 Doelen van het Programma: van weten, willen, kunnen naar DOEN	4
1.3 Wat is bereikt en wat nog niet	6
2. Waarom afstemming Ruimte & Mobiliteit	8
3. Functie en opbouw van monitor	9
4. Opzet zelftest	10
5. De resultaten	14

Samenvatting

Programma Ruimte & Mobiliteit: mijlpalen en monitoren

In het kader van het Programma Ruimte & Mobiliteit (R&M) wordt een monitor ontwikkeld. Deze monitor moet voldoen aan de volgende **drie doelen**:

- het vergroten van de bewustwording voor de afstemming van ruimte en mobiliteit bij de doelgroep
- het krijgen van goed basisinzicht hoe de beroepspraktijk omgaat met afstemming R&M en waar de grootste knelpunten liggen;
- het meer diepgaand begrijpen van de werkwijze van betrokkenen en van daaruit formuleren van tips (do's en dont's).

De eerste twee doelen worden gerealiseerd met een internetmeting in de vorm van een **zelftest**. Deze meting geeft de respondent inzicht in wijze waarop hij/zij al integraal werkt, en waar nog verbeterpunten liggen. Geaggregeerd geeft dit een goed beeld van hoe er in Nederland gedacht en gehandeld wordt en waar de belangrijkste knelpunten zitten (nul-meting). Uiteraard zal de inhoud van het Programma Ruimte & Mobiliteit hierop afgestemd. In een later stadium zal de respondent ook concrete tips krijgen hoe hij zijn zwakke punten kan verbeteren.

Summary

Physical planning & Mobility Program: milestones and monitors

A monitoring instrument is being developed to measure the ways in which physical planning and transportation professionals work (or work not) together in the planning practice. The monitoring instrument (called: R&M Monitor) serves three goals:

- creating awareness for an integrated planning
- getting insight in the ways the professionals do or do not work together already and what the main bottle-necks are;
- getting understanding why people work the way they work and what can be done about it (formulating do's and don't's).

To fulfil the first two goals a “selftest” has been developed on the internet. Users of the selftest can get a picture of how successfully they work together already and what the main bottle-necks are. Later on this selftest will be extended with tips.

Inleiding

1.1 Programma Ruimte & Mobiliteit

Het Programma Ruimte & Mobiliteit (R&M) is een driejarig activiteitenprogramma van het KpVV dat loopt van 2004 tot 2007. Het programma is in het leven geroepen om decentrale overheden te ondersteunen bij het effectief vormgeven en uitvoeren van een samenhangend beleid op het gebied van ruimtelijke ordening en mobiliteit. Het programma wordt uitgevoerd door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV). Om alle doelgroepen te bereiken werkt het KpVV in een programmabureau samen met Nirov, CROW en Vereniging Stadswerk Nederland. Op dit moment zijn we halverwege de looptijd van het programma, tijd om de balans op te maken van wat is bereikt en wat nog niet. In dit paper wordt kort ingegaan op de lopende en voorgenomen activiteiten en er zal meer uitgebreid worden stilgestaan bij één van de activiteiten van het Programma Ruimte & Mobiliteit, namelijk de R&M monitor.

1.2 Doelen van het Programma: van weten, willen, kunnen naar DOEN!

Doel van het Programma R&M is dat ruimtelijk ordenaars en verkeerskundigen volgens een integrale aanpak werken aan vraagstukken op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. Immers een goede, tijdige afstemming draagt bij aan een goed bereikbare, veilige en prettige leef- en werkomgeving. Daarnaast is inmiddels ruimschoots bewezen dat een integrale aanpak leidt tot inhoudelijk betere, vernieuwende oplossingen en financiële voordelen. Dus wat we willen bereiken is dat mobiliteitsaspecten (waaronder openbaar vervoer) volwaardig worden meegenomen bij ruimtelijke plannen. En dat bij aanleg van infrastructuur maximaal wordt rekening gehouden met ruimtelijke en stedenbouwkundige kansen en wensen.

Om ervoor te zorgen dat men deze integrale aanpak in praktijk brengt, gebruikt het Programma R&M het onderstaande piramidemodel. Dit gaat ervan uit dat men verschillende fasen doorloopt: van onbewust naar bewust (*weten*), vervolgens *willen*, *kunnen* en tenslotte *doen*. In de praktijk bevindt men zich in verschillende fasen. Gelukkig zijn er al zeer veel (steeds meer) professionals die het integraal werken in de praktijk brengen, maar er zijn ook nog professionals die het niet weten, of niet willen, omdat ze niet overtuigd zijn van de voordelen, of niet kunnen. Dit laatste blijkt in de praktijk vaak de grote bottleneck. Dit niet-kunnen kan verschillende oorzaken hebben. Het kan een kwestie zijn van gebrek aan kennis

of competenties om de belangen goed voor het voetlicht te brengen, of het kan zijn dat men door de organisatie niet gestuurd wordt op integraal werken (maar het sectorbelang voorop stelt). Daarnaast komt het ook voor dat goede integrale plannen in de uitvoering stuiten op regelgeving (denk aan luchtkwaliteit, externe veiligheid), of financiële “schotten” (hetzij verticaal tussen sectoren, hetzij horizontaal tussen bestuurslagen), waardoor gelijktijdige realisatie in gevaar komt.

Op basis van deze analyse heeft het Programma R&M vijf hoofddoelen geformuleerd, die zijn samengevat in de onderstaande programmapiramide:

- 1) het aantonen van de urgentie van een goede afstemming tussen Ruimte & Mobiliteit;
- 2) het creëren van bewustwording
- 3) het ondersteunen van de praktijk
- 4) het toegankelijk maken van kennis en
- 5) het (laten) ontwikkelen van opleidingen en trainingen



Figuur 1: Hoofdlijnen van het programma Ruimte & Mobiliteit

1.3 Wat is bereikt en wat nog niet?

Organisatie en Communicatie

In de anderhalf jaar dat we nu bezig zijn is vooral het eerste jaar flink geïnvesteerd in de organisatie en de communicatie van het Programma.

De *organisatie* betreft de samenwerking tussen KpVV, Nirov, CROW en Stadswerk in het Programmabureau en de Gebruikersraad, bestaande uit vertegenwoordigers van de doelgroep: de decentrale overheden en projectontwikkelaar.

De *communicatie* activiteiten bestaat uit het ontwikkelen van een eigen logo en website, en het optimaal benutten van de communicatiekanalen van de partners (Nirov, CROW en Stadswerk). Met name dit laatste functioneert naar volle tevredenheid, er wordt bij communicatieactiviteiten behalve van de eigen communicatiemiddelen ook steeds gebruik gemaakt van de bladen en websites van de partners en meer specifiek nog van de IKC-RO Nieuwsflits van het Nirov (oplage 25.000) en de adresbestanden van de werkgroepen van Stadswerk.

Draagvlak

Voor een programma als dit is een goed draagvlak onontbeerlijk. Daarom zijn gesprekken gevoerd met zogenaamde “stakeholders”, dit zijn belangrijke partijen in het speelveld van Ruimte & Mobiliteit zoals de ANWB, VNO-NCW, Neprom, RPB, Stichting Natuur en Milieu, BNSP, maar ook de ministeries van VROM en V&W.

Inhoudelijk

Inhoudelijk krijgt het programma ook steeds meer gestalte. Per hoofddoel zijn één of meerdere activiteiten gestart. Voor bijeenkomsten die georganiseerd worden (workshops, symposia ed) bestaat veel belangstelling. Het is niet moeilijk om mensen voor het onderwerp te interesseren, integendeel!!

Wapenfeiten

- Organisatie werkatelier met marktpartijen voor Stadsgewest Haaglanden t.b.v. “Locatieontwikkeling en Bereikbaarheid” op 31 mei jl. Ca. 30 deelnemers.
- Symposium “Anders betalen voor mobiliteit, kansen en beperkingen van value-capturing voor de financiering van infrastructuur”, 23 juni jl. Ruim 80 deelnemers, 120 belangstellenden.
- 13 inzendingen voor Ruimte & Mobiliteitsprijs 2005 voor de meest succesvolle integrale aanpak van woningbouw en mobiliteit. Uit het feit dat er sprake is van een goede mix aan inzendingen van ruimtelijke plannen (met een mobiliteitscomponent), als ook verkeerskundige plannen (met een ruimtelijke component), blijkt dat de brede doelgroep ook daadwerkelijk bereikt wordt.

In de pijplijn

- R&M monitor. Oplevering eerste versie begin september.
- Ronde tafel conferentie met stakeholders als opmaat voor een gezamenlijke visie over de vraag of we met de huidige ontwikkeling de goede kant opgaan met de BV Nederland of dat een koerswijziging nodig is: 13 september
- **Ruimte & Mobiliteit congres: 6 oktober. Hier wordt de winnaar van de R&M prijs bekend gemaakt.**
- R&M projecten database: gereed 6 oktober
- Essay-serie de “Bruggenbouwers” (i.s.m. Nirov). Startartikel is gereed.

Lopende projecten

- Argumenten voor afstemming R&M. Eindresultaat: boekje voor bestuurders. Eind 2005.
- Bottle-neck analyse. Waar stopt het in de afstemming tussen Ruimte & Mobiliteit, waar zitten knelpunten en wat kunnen we daaraan doen
- Ontwikkeling set van breed gedragen vuistregels kengetallen voor het inschatten verkeerseffecten van diverse typen ruimtelijke ontwikkelingen (woningen, kantoren, winkels etc.).

- Ontwikkeling lesmateriaal. Serie van workshops voor verkeerskundigen en planologen/stedenbouwers. Waar schort het aan in het (reguliere en Postacademische) onderwijs en wat kunnen we daaraan concreet doen?

Nog niet gestart:

- Advies op maat
- Autonome groei (scenario ontwikkeling): wat gebeurt er als we niks doen? Waar willen we naar toe
- Serie ontwerp ateliers. Ontwikkelen gezamenlijke beeldtaal ro en verkeer door serie ateliers op verschillend schaalniveau. Bundeling van bestaande en ontwikkeling van nieuwe concepten voor regionale planvorming, locatieontwikkeling en inrichting en ontwerp.

2. Waarom afstemming R&M?

Het doel van een goede afstemming tussen ruimte en mobiliteit kan sterk variëren. Voorheen stond het doel in het Nederlandse overheidsbeleid nadrukkelijk in het teken van duurzaamheid. Een goede ruimtelijke planning moest ertoe bijdragen dat:

- De automobiliteit wordt beperkt
- Het gebruik van openbaar vervoer wordt bevorderd
- Veel verplaatsingen over korte afstand en met de fiets/te voet kunnen worden afgelegd.

Illustratief voor deze benaderingen zijn planningsconcepten uit de opeenvolgende Nota's Ruimtelijke Ordening zoals de:

Groeikernen/satellietsteden	Het concentreren van nieuwbouw inclusief een goed OV-aanbod
Compacte stad	Stimuleren van korte afstanden door bouwen in de stad
Functiemenging	Spreads van functies, zorgen voor nabijheid in de wijk
ABC-locatiebeleid	Juiste bedrijf op juiste plaats, beperken van parkeergelegenheid
VINEX-wijken	In en aan de rand van bestaande stedelijke gebieden, korte afstanden ten opzichte van bestaande stad/stadscentra

Tegenwoordig is het duurzaamheidsdoel niet meer vanzelfsprekend. Het beleid is ten eerste gericht op het bieden van ontwikkelingsmogelijkheden binnen bepaalde kaders. Deze publiekelijk geformuleerde kaders (onder andere in de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit) bestaan onder meer uit het bieden van garanties ten aanzien van duurzaamheid en bereikbaarheid.

Het bieden van ontwikkelingsmogelijkheden impliceert dat een door de overheid opgelegd centraal ontwikkelingsconcept ontbreekt. Diverse ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk mits ze voldoen aan de gestelde kaders. De daadwerkelijke ontwikkelingen worden bepaald door een mix van publiek en privaat initiatief.

Daarmee worden de doelen van de afstemming tussen ruimte en mobiliteit ook gevarieerder:

- Soms is het doel nog steeds het beperken van automobilititeit, bijvoorbeeld in gebieden waar de milieugrenzen bereikt zijn;
- Het garanderen van een voldoende (auto)mobilititeit wordt ook een doel: we hebben het dan over locatiebereikbaarheid, waarbij een bepaald bereikbaarheidsniveau een voorwaarde wordt om locaties met succes te kunnen ontwikkelen;
- De capaciteit van het bestaande netwerk benutten en daarmee het voorkomen van omvangrijke nieuwe investeringen in infrastructuur;

Het nastreven van een goede afstemming tussen ruimte en mobiliteit wordt met deze doelen heel divers. Bij één en dezelfde planontwikkeling kan de ene betrokken partij een heel andere doelstelling hebben dan andere betrokken partijen. Bij het meten van een “goede” afstemming tussen ruimte en mobiliteit moet hiermee rekening worden gehouden.

3. Functie en opbouw van de monitor

In de vorige paragraaf hebben we geschetst dat het meten van de afstemming tussen ruimte en mobiliteit een lastige opgave is. Deze afstemming is een complex proces en speelt zich af op diverse schaalniveaus en in verschillende planfasen.

In de opzet van de monitor is een belangrijke overweging dat iedere betrokkene heel verschillend denkt over de afstemming van ruimte en mobiliteit. De thematiek is

veelomvattend, ieder heeft een eigen referentiekader, een eigen doelstelling en van daaruit een eigen waardering over de afstemming tussen ruimte en mobiliteit.

Het is daarom noodzakelijk om met een meting aan te sluiten bij de ervaringen van respondenten en deze ervaringen goed te benoemen;

Voor het programma R&M moet de monitor voldoen aan de volgende **drie doelen**:

- vergroten van bewustwording voor de afstemming van ruimte en mobiliteit
- krijgen van goed basisinzicht hoe de beroepspraktijk omgaat met afstemming R&M;
- meer diepgaand begrijpen van de werkwijze van betrokkenen en van daaruit formuleren van tips (do's).

Deze doelen vereisen een wisselende mate van diepgang. Door te werken met verschillende instrumenten en doelgroepen is het mogelijk om de doelstellingen te realiseren.

De eerste twee doelen worden gerealiseerd met een internetmeting in de vorm van een **zelftest**. Deze meting geeft een basisinzicht in de praktijk van afstemming van ruimte en mobiliteit en draagt bij aan de bewustwording van de respondenten, door middel van een individuele testscore en door middel van tips.

Het derde doel wordt gerealiseerd door middel van **interviews** onder verschillende doelgroepen: ambtenaren, adviseurs, projectleiders en bestuurders.

De zelftest is eerst in een conceptvorm ontwikkeld, die uitgebreid wordt getest. De inzichten uit de interviews worden vervolgens gebruikt om de zelftest verder te ontwikkelen en uit te breiden met tips die bijdragen aan een effectievere afstemming tussen ruimte en mobiliteit.

In de volgende paragraaf besteden we verder aandacht aan de opzet van de zelftest.

4. Opzet zelftest

De zelftest krijgt de vorm van een internetmeting op de website van “www.ruimte-mobiliteit.nl”. De test gaat in op de persoonlijke definiëring van een goede afstemming, de houding ten opzichte van het streven naar een goede afstemming, het in de praktijk

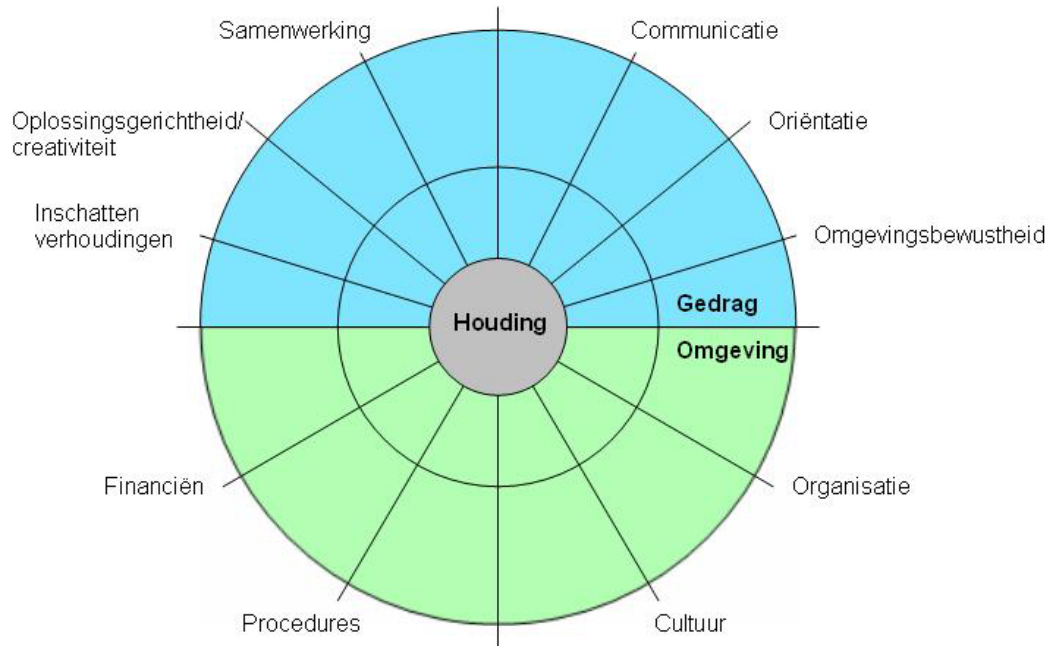
gerealiseerde gedrag en de belemmeringen, die in de werkomgeving worden ervaren om een goede afstemming te realiseren.

Thema's zelftest	Centrale vraag
Definiëring	Wat verstaat men onder een goede afstemming?
Attitude	Gelooft men in nut en noodzaak van een goede afstemming?
Gedrag	Besteedt men in de praktijk aandacht aan de afstemming?
Belemmeringen	Ervaart men belemmeringen in de werkomgeving om een goede afstemming te realiseren?

Zoals uit paragraaf 2 bleek, kan de definitie van een goede afstemming tussen ruimte en mobiliteit sterk verschillen, van project tot project en van persoon tot persoon. De meting maakt de respondent hiervan bewust door hem/haar tien stellingen voor te leggen, die een bepaalde definitie geven van de afstemming. De rangorde die wordt gegeven en de daaruit voortvloeiende top-3 geeft aan wat voor de respondent de essentie is van een goede afstemming.

In de houding, het gedrag en de omgevingsbelemmeringen spelen vele factoren een rol. Deze zijn weergegeven in figuur 1. In deze dimensies maken wij onderscheid tussen persoonlijke eigenschappen –competenties- die van invloed zijn op gedrag en houding en de elementen in de omgeving die van invloed zijn op de belemmeringen die worden ondervonden en daarmee ook op de houding.

Al deze dimensies samen bepalen de mate waarin een afstemming tussen ruimte en mobiliteit wel of niet lukt.



Iedere dimensie krijgt een eigen scoreladder. In deze scoreladder komt tot uitdrukking of de respondent en de omgeving intern of extern gericht zijn en gericht op de beheersing van processen of op de flexibiliteit van processen.

In tabel 1 staan de scoreniveaus voor de dimensies:

Tabel 1: Scoreniveaus per dimensie

	1	2	3	4
<i>Omgevingsbewust</i>	Persoonlijke ambities met R&M	Gericht op realiseren sectorale doelen	Gericht op draagvlak voor toepassing binnen eigen organisatie	Gericht op koppelen aan belangen van andere actoren
<i>Oriëntatie</i>	Eigen vakoverleg, projectoverleg, geen kennisontw. buiten projecten	Divers intern overleg Neemt kennis van vaktijdschriften	Divers intern/extern overleg, kennis van vaktijdschriften andere disciplines	Divers intern/extern overleg, brede belangstelling voor tijdschriften, literatuur
<i>Creativiteit</i>	Persoonlijke ideeën, leveren van eigen inbreng	Bijstellen eigen inbreng ter vergroting intern draagvlak	Bijstellen eigen inbreng ter vergroting draagvlak extern	Knelpunten diverse actoren verbinden en oplossen met nieuwe concepten
<i>Inschatten verhoudingen</i>	Vooraf gericht op eigen doelen	Gericht op doelen van en afbreukrisico's voor eigen bestuurder	Bij mijlpalen brede bestuurlijke betrokkenheid binnen organisatie	Actief inspelen op signalen in/extern
<i>Samenwerking</i>	Gericht op beperken van overleg en samenwerking	Eigen inbreng goed laten landen in project	Geeft gelegenheid tot inbreng van anderen, laat eigen inbreng hierop aansluiten	Gericht op verbeteren van samenwerking, alert op weerstanden
<i>Communicatie</i>	Gericht op formele communicatiemomenten	Toepassen vormen van externe informatieverschaffing tijdens project	Sluit in communicatie aan bij referentiekaders van anderen	Creëert ruimte voor externe consultatie tijdens project
<i>Cultuur</i>	Veel individueel werken, projecten niet	Inbreng in projecten derden, maar eigen	Leveren inbreng in projecten van anderen	Met-benen-op-tafel, brainstorm, creativiteit

	1	2	3	4
	te ingewikkeld maken	projecten eerst	even belangrijk als "eigen" projecten	worden gestimuleerd en gewaardeerd
<i>Organisatie</i>	Individueel verantwoordelijk voor project, sterke lijnbevoegdheden, afstemming gebeurt in de lijn	Wordt gewerkt met interne multidisciplinaire projectgroepen, afstemming via de lijn	Projectleider krijgt ruimte voor aansturing projectteam, koppelt terug op MT-niveau	Projectteam verantwoordelijk voor integraliteit, verplichte draagvlaktoets vooraf. MT toetst op proces.
<i>Financiën</i>	Organisatie sterk gericht op eigen financiering binnen scope project	Deals sluiten over financiering met derden	Gericht op kansen tot projectverbreding gunstiger kosten/ baten verhouding voor organisatie	Projecten optimaliseren voor alle actoren
<i>Procedures</i>	Bekend met procedures, zijn gegeven, wordt niet op gestuurd	Projectleider bewaakt de samenhang en repareert evt. schade	Projectgroep stuurt op samenhang, zorgt voor momenten van gekoppelde besluitvorming	Organisatie stuurt sterk op samenhang, zonodig besluitvorming met ontbindende voorwaarden

Deze dimensies en de daarbij horende scoreniveaus worden vertaald in stellingen. De antwoorden op de stellingen resulteren in een bepaalde score op iedere dimensie.

5. De resultaten van de monitor

In de beschrijving van resultaten komen in zowel de zelftest als de interviews steeds **vier thema's** terug:

- definitie;
- houding – weten en willen;
- gedrag – doen;
- omgeving – kunnen en mogen.

Voor het programma R&M zijn dit waardevolle inzichten die gebruikt kunnen worden voor de overige activiteiten van het programma, en de prioriteit waarmee bepaalde activiteiten uitgevoerd worden .

Tijdens het schrijven van deze paper zijn nog geen resultaten bekend over het functioneren en de uitkomsten van de zelftest. In de presentatie op het CVS zullen we ingaan op de eerste resultaten.