

Hand in hand, kameraden

Samen op weg naar een duurzaam bereikbare haven

Wieger Savenije, TNO

Lóri Tavasszy, TNO

Harry Geerlings, Erasmus Universiteit Rotterdam

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2006,

23 en 24 november 2006, Amsterdam

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	<i>Huidige situatie op en rond de A15</i>	5
1.2	<i>Probleemstelling</i>	7
1.3	<i>Doelstelling</i>	8
1.4	<i>Participanten in het project</i>	9
1.5	<i>Inbedding van het project in TRANSUMO</i>	9
2	A15 Proeftuin: naar innovaties in regionaal bestuur?	10
3	Procesaanpak	13
	Referenties	16

Samenvatting

Hand in hand, kameraden

Samen op weg naar een duurzaam bereikbare haven

Het doel van het TRANSUMO project *Van Maasvlakte naar achterland; duurzaam goederenvervoer als uitdaging* is om, met gebruikmaking van de kennis ten aanzien van goed onderbouwde innovatieve oplossingsrichtingen en nieuwe bestuurskundige/procesmatige inzichten over effectieve samenwerking tussen verschillende partijen, te komen tot een geïntegreerde benadering van oplossingen voor de problemen die zich vanaf 2010 aandienen voor bereikbaarheid, kwetsbaarheid en milieu- en veiligheidseffecten van het goederenvervoer over de weg. In het kader van TRANSUMO, 'TRANSition towards SUSTainable MObility', werken universiteiten en kennisinstellingen samen om deze duurzame oplossingen te vinden. Als casus wordt het transport van goederen over de A-15 van en naar de Mainport Rotterdam uitgewerkt.

Binnen TRANSUMO worden de verschillende projecten met vernieuwingstrajecten die vanuit de praktijk worden geïnitieerd verbonden. Daartoe is het concept van de 'proeftuin' ontwikkeld. In de proeftuin wordt de transitie naar duurzame mobiliteit op het regionale schaalniveau opgepakt. De hoofdreden voor de oprichting van de Transumo proeftuin A15 is een praktische: een platform voor het toetsen in de praktijk van innovatievoorstellen die in Transumo zijn ontwikkeld. Daarnaast is er echter ook het besef, bij alle actoren in de A15 corridor, dat de verwachte leefbaarheidproblemen alleen door samenwerking kunnen worden ondervangen. Wij stellen dat de proeftuin A15 vanwege de gekozen opzet eigenlijk een experiment is in gebiedsgerichte beleidsvoorbereiding, dat past in de tendens van regionalisatie en de ontwikkeling van regionaal (zelf)bestuur.

Een belangrijke wetenschappelijke uitdaging ligt in het bestuurlijke/procesmatige aspect. Met als aanleiding de casus A-15 wordt het bestuurlijke proces geanalyseerd, leidend tot inzichten hoe publiek-private en publiek-publieke samenwerking kan leiden tot een transitie management.

Daarom zijn in het project veel partijen betrokken zoals Rijkswaterstaat, de Stadsregio, Provincie Zuid-Holland en DCMR Milieudienst Rijnmond, geprivatiseerde overheden (het Havenbedrijf Rotterdam), een groot aantal bedrijven en maatschappelijke organisaties. Door het zoeken van het gedeelde belang en nieuwe configuraties moeten efficiëntere en innovatieve oplossingen worden gerealiseerd.

Dit idee is al eerder toegepast in de Rotterdamse regio, namelijk in het voortraject van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). In 2000 is tussen de gemeente Rotterdam en de milieuorganisaties het convenant 'Visie en Durf' gesloten. De ondertekenaars hebben hierin afspraken gemaakt over een integraal pakket van maatregelen voor de verbetering van de Rotterdamse regio. De inzet daarbij is een sterkere en gedifferentieerdere economie, meer natuur en een florerende stad. Een dergelijke aanpak en visiedocument met betrekking tot de mogelijke oplossingen voor de bereikbaarheidsproblemen rond de A15, hebben wij voor ogen als uitkomst van dit project.

1 Inleiding

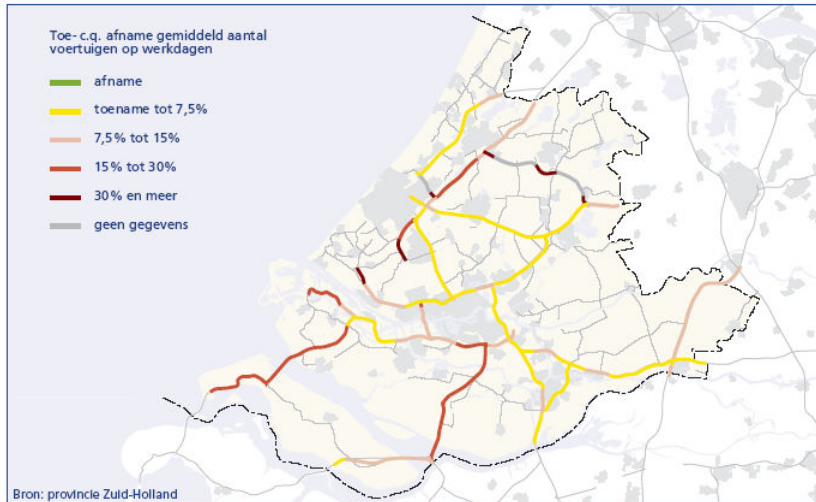
Het project *Van Maasvlakte naar achterland; duurzaam goederenvervoer als uitdaging* richt zich op het realiseren van enkele duurzame oplossingsrichtingen ten behoeven van het goederenvervoer, en geeft daarmee invulling aan een belangrijke doelstelling van het TRANSUMO-programma. In het kader van TRANSUMO, ‘TRANSition towards SUsustainable MObility’, werken universiteiten en kennisinstellingen samen om deze duurzame oplossingen te vinden.

De drijfveer achter het project is de ernst van de problematiek rondom de verwachte verkeerstoename op de A15 en de bijbehorende verkeerskundige en maatschappelijke effecten. Er is sprake van een klemsituatie, die de macht van individuele stakeholders in de regio te boven gaat, en waarin vanuit deze stakeholders met verschillende TRANSUMO clusters dient te worden samengewerkt om onherstelbare schade aan het mainportgebied af te wenden. In het project zal worden onderzocht met alle betrokkenen welke nieuwe pakketten van oplossingsrichtingen in de toekomst een rol kunnen spelen.

Rijksweg 15 (A15) is een zeer belangrijke transportas die het Rotterdamse haven- en industriegebied vanaf de Maasvlakte met het (Europese) achterland verbindt. Om deze redenen is een goede doorstroming op de A15 van vitaal belang voor de bereikbaarheid van de Mainport Rotterdam en daarmee op de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven in de Hamburg – Le Havre range. Vanwege deze belangrijke transportverbinding met het achterland van de Rotterdamse haven maakt de A15 ook deel uit van de TEN-routes (trans-Europese netwerk)¹.

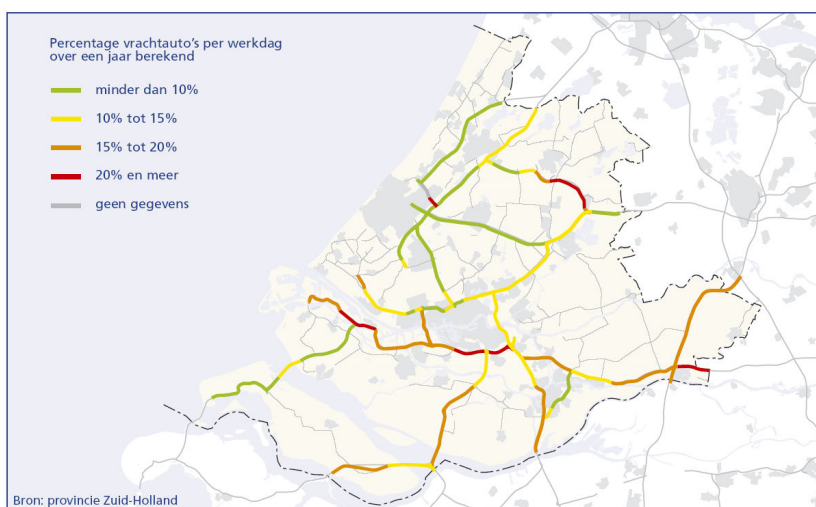
1.1 Huidige situatie op en rond de A15

Alle activiteiten in en rond het Rotterdamse havengebied brengen een intensieve verplaatsing van personen en goederen met zich mee. Er vindt op grote schaal aanvoer plaats vanaf de Noordzee. Vanaf verschillende zijtakken van wegen, spoorlijnen, binnenvaartroutes en pijpleidingen in het havengebied zelf wordt aangesloten op de A15, de Havenspoorlijn, het Hartelkanaal en de hoofdleidingenstrook. In Figuur 1 is te zien dat de verkeersintensiteiten op de A15 de afgelopen jaren zijn toegenomen. Met de komst van de 2e maasvlakte zal deze groei alleen maar verder toenemen.



Figuur 1: groei van de verkeersintensiteit op werkdagen

In het Rijnmondgebied is een groot scala aan bedrijven gevestigd, waaronder chemische industrie, raffinaderijen en op- en overslagbedrijven. Door de concentratie van bedrijvigheid in het Rijnmondgebied zijn vrijwel alle vormen van milieubelasting aanwezig. Het Rijnmondgebied heeft ook een relatief groot aandeel in de nationale emissies van stoffen met een bovenlokaal milieueffect, zoals CO₂, SO₂ en NO_x. Ondanks de reeds geleverde inspanningen van de bedrijven en de overheid om de milieubelasting te verminderen, blijft er hinder voor de bewoners en blijft de belasting van de natuurgebieden in en nabij het Rijnmondgebied hoog. Vooral het verkeer vormt een belangrijk knelpunt voor de luchtkwaliteit en de geluidbelasting. Dit wordt nog een verergerd door het grootte aandeel van het vrachtverkeer in de totale verkeersintensiteiten (zie Figuur 2).



Figuur 2: aandeel vrachtverkeer

¹ Bron: Nota Mobiliteit

De situatie met betrekking tot de verkeersveiligheid op de wegen in het gebied is minder goed dan in andere delen van Nederland. Bij het transport van gevaarlijke stoffen kunnen incidenten met meer of minder ernstige gevolgen optreden. Op een paar uitzonderlijke incidenten met ernstige gevolgen na is het grootste deel van de incidenten tot nu toe beperkt van aard geweest.

1.2 Probleemstelling

De bereikbaarheid van de Mainport Rotterdam is van groot belang voor de regionale en nationale economie. Met de aanleg van de Tweede Maasvlakte wordt verwacht dat de goederenstromen van en naar de haven fors zullen groeien; het Havenplan 2020 voorziet voor het goederenvervoer over de weg meer dan een verdubbeling in de periode 1995 tot 2020. De wegbeheerder, Rijkswaterstaat, investeert in de periode 2008 tot 2012 zeer fors in de capaciteitsvergroting van de A15. Maar ondanks deze inspanning is het de verwachting dat na 2012 de capaciteit voor het goederenvervoer over de weg tegen haar grenzen loopt, terwijl de groei van vooral het vrachtverkeer zal blijven doorzetten.

Op dit moment worden de normen zoals vastgesteld in de Richtlijn Luchtkwaliteit al overschreden. Als gevolg van de groei zal de leefbaarheid in de woongebieden nabij de A15 (met name Rozenburg, Hoogvliet, Albrandswaard en Barendrecht) nog verder onder druk komen te staan. Normoverschrijdingen voor lucht, geluid en de externe veiligheid zullen daarbij leiden tot een aanzienlijk beslag op de schaarse gebruiksruimte: recente uitspraken van de Raad van State maken duidelijk dat normoverschrijding in veel gevallen leidt tot een vernietiging van plannen voor woningbouw of uitbreiding/nieuwe vestiging van bedrijven.

Er is een breed gedeelde opvatting dat, om de haven bereikbaar te houden en de leefkwaliteit te verbeteren, op termijn verdergaande en wellicht andere maatregelen noodzakelijk zijn. Daarbij moet worden gekeken naar een breed scala aan mogelijke maatregelen. Om te beginnen betreft dat oplossingen als preventie van transport en het verschuiven van transport naar andere modaliteiten.

Aanleg van nieuwe infrastructurele maatregelen wordt in toenemende mate gezien als een laatste redmiddel vanwege de hoge kosten, de slechte fysieke inpasbaarheid en het geringe

maatschappelijke draagvlak. Om optimale oplossingen te realiseren is overleg en samenwerking tussen alle betrokken partijen nodig: bedrijven, overheden en maatschappelijke organisaties zullen gezamenlijk knelpunten en mogelijke oplossingen in beeld moeten brengen en zoeken naar wegen deze te implementeren.

1.3 Doelstelling

Het doel van het project *Van Maasvlakte naar achterland; duurzaam goederenvervoer als uitdaging* is om, met gebruikmaking van de kennis ten aanzien van goed onderbouwde innovatieve oplossingsrichtingen en nieuwe bestuurskundige/procesmatige inzichten over effectieve samenwerking tussen verschillende partijen, te komen tot een geïntegreerde benadering van oplossingen voor de problemen die zich vanaf 2010 aandienen voor bereikbaarheid, kwetsbaarheid en milieu- en veiligheidseffecten van het goederenvervoer over de weg. Als casus wordt het transport van goederen over de A-15 van en naar de Mainport Rotterdam uitgewerkt.

Deze doelstelling moet worden gerealiseerd door:

- een gedeelde probleemanalyse door alle betrokken partijen aangaande de bereikbaarheid van het goederenvervoer over de weg naar de Rotterdamse haven in 2015/2020, met in het verlengde daarvan de milieukwaliteit; hiermee wordt beoogd dat er bij de partijen een eenzelfde ‘sense of urgency’ ontstaat om tot oplossingen te komen;
- het zoeken naar praktische en innovatieve oplossingen die gedragen worden door alle betrokken partijen voor de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven voor goederenvervoer op middellange termijn, waarbij ook de gevolgen voor de leefkwaliteit in acht worden genomen;
- het verkrijgen van inzicht in de toepasbaarheid van innovatieve technisch/logistieke oplossingsrichtingen, in de bestuurlijk/procesmatige aspecten daarvan zodat het draagvlak voor transitie en besluitvorming wordt vergroot.

Deze resultaten zijn niet alleen toepasbaar voor de A-15, maar leveren inzichten op die breder voor de problematiek van goederenvervoer over de weg toepasbaar zijn.

1.4 Participanten in het project

Samenwerking tussen bedrijven en tussen overheden en bedrijven, is een centraal kenmerk van het project. Daarmee wordt in sterke mate invulling gegeven aan de ambitie van het kennisveld transitie. Basis voor deze samenwerking is het commitment van een groot aantal partijen die bij deze casus betrokken zijn: bedrijven, geprivatiseerde overheidsdiensten en overheden:

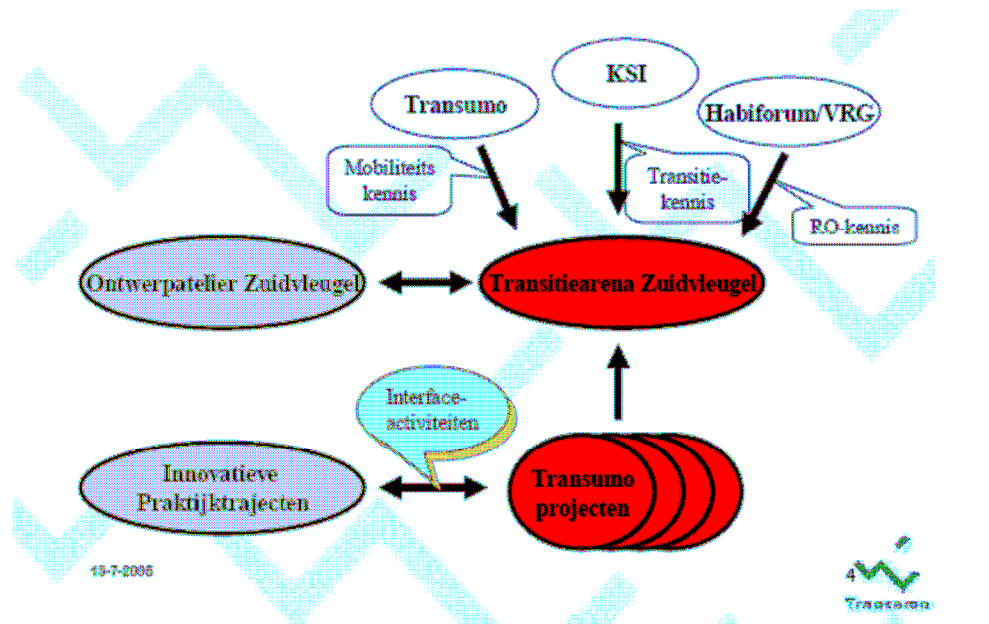
Kennisinstellingen:	Erasmus Universiteit Rotterdam, TNO en TU Delft
Overheden:	DCMR Milieudienst Rijnmond, Stadsregio Rotterdam, Gemeentewerken Rotterdam, Gemeente Rotterdam Dienst Stedebouw en Volkshuisvesting en Provincie Zuid-Holland. Rijkswaterstaat Zuid-Holland is observant.
Bedrijfsleven Rotterdam:	Havenbedrijf Rotterdam NV, Deltalinqs, Shell, Esso, Lyondell, Vopak, P&O Nedlloyd, ECT, Van Bentum Recycling en Rabobank Rotterdam.
Maatschappelijke organisaties:	Kamer van Koophandel, Zuid-Hollandse Milieufederatie, Vervoer Coördinatie Centrum,GGD
Brancheorganisaties:	ProRail, Pijpleidingen Gilde, BVB, EVO/TLN

Het project kan daarmee bij uitstek antwoord geven op de vraag hoe het netwerk van overheden en bedrijven zo kan worden ingericht dat mogelijke maatregelen daadwerkelijk worden geïmplementeerd.

1.5 Inbedding van het project in TRANSUMO

Transumo verbindt de verschillende projecten met vernieuwingstrajecten die vanuit de praktijk worden geïnitieerd. Daartoe is het concept van de ‘proeftuin’ ontwikkeld. In de proeftuin wordt de transitie naar duurzame mobiliteit op het regionale schaalniveau opgepakt. Het project van “Maasvlakte naar achterland” heeft een nauwe relatie met de proeftuin Zuidvleugel (zie de onderstaande figuur). De proeftuinen dienen om een verbinding te maken tussen projecten van Transumo en innovatietrajecten die gaande zijn binnen de Zuidvleugel of nauw verbonden zijn met de Zuidvleugel. Kortom: de proeftuinen zijn de geografische plekken waar Transumo-projecten onderling worden verbonden. Het is de bedoeling dat de proeftuinen een eigen transitiearena inrichten, met gebruikmaking van de expertise uit KSI.

In het project voeren we onder meer een quick-scan uit van de mogelijkheden om gebruik te maken van resultaten/uitkomsten uit andere Transumo-clusters en Bsik-projecten. Hiervoor zullen interviews worden gehouden met verschillende clustermanagers en de Transumo-organisatie/Connekt. In feite ontwikkelen we hier de infrastructuur om het project zowel in de bredere proeftuin te positioneren als om de samenwerking met de clusters te verzekeren. Deze infrastructuur is een belangrijke voorwaarde om in de volgende fase de beoogde innovatieve kennis uit de clusters te kunnen gebruiken.



Figuur 3: Proeftuin Zuidvleugel

Er zal in het bijzonder worden ingegaan op de verhouding met het project TransPorts, een project uit het cluster transitie management waarin kennis wordt ontwikkeld gericht op het verbeteren van de achterlandbereikbaarheid van de Rotterdamse haven in zijn algemeen, door middel van nieuwe samenwerkingsverbanden, en waarin wordt onderzocht hoe mainports op lange termijn kunnen worden verduurzaamd.

2 A15 Proeftuin: naar innovaties in regionaal bestuur?

De hoofdreden voor de oprichting van de Transumo proeftuin A15 is een praktische: een platform voor het toetsen in de praktijk van innovatievoorstellen die in Transumo zijn ontwikkeld. Daarnaast is er echter ook het besef, bij alle actoren in de A15 corridor, dat de verwachte leefbaarheidproblemen alleen door samenwerking kunnen worden ondervangen. De proeftuin heeft, net als andere vergelijkbare initiatieven² die in en buiten BSIK kader

² ook onder de noemer gebiedsgerichte planning, PPS initiatief, atelier, transitie-experiment etc

worden opgestart als nevensdoel om de kwaliteit van de samenwerking tussen de verschillende partijen in de regio te verbeteren.

Wij stellen dat de proeftuin A15 vanwege de gekozen opzet eigenlijk een experiment is in gebiedsgerichte beleidsvoorbereiding, dat past in de tendens van regionalisatie en de ontwikkeling van regionaal (zelf)bestuur. Zonder de achterliggende bestuurskundige theorie gedetailleerd te willen behandelen (voor een recent overzicht zie bv. Oosten, 2005) willen wij de relatie van de proeftuin met deze materie toch aanstippen. In deze paragraaf behandelen we kort de achtergrond van het project vanuit het perspectief van gebiedsgerichte samenwerking, ter verbetering van het beleid ten aanzien van regionale investeringen.

Waar komt deze genoemde “tendens van regionalisatie en ontwikkeling van regionaal (zelf)bestuur” vandaan? Wereldwijd is een kentering gaande in de aansturing van regionale investeringen van top-down naar bottom-up, d.w.z. van centrale door de overheid gestuurde, sectoraal afgebakende investeringen naar door burgers en bedrijven gemotiveerde, gebiedsgerichte veranderingen. Deze kentering wordt gedreven door nieuwe maatschappelijke fenomenen (complexiteit van maatschappelijke problemen, overheidsfalen, globalisering, ICT) en leidt ook tot nieuwe bestuursvormen (Tabel 1).

Tabel 1: Bestuursvormen (uit:Considine & Lewis 2003)

	Source of rationality	Form of control	Primary virtue	Service delivery focus
Procedural governance	Law	Rules	Reliable treatments	Universal
Corporate governance	Management	Plans	Goal driven	Target groups
Market governance	Competition	Contracts	Cost driven	Price
Network governance	Culture	Coproduction	Flexible	Clients

De discussie in Nederland over ontwikkelingsplanologie is dus niet een uniek of op zichzelf staand proces. Ook elders bestaat al langer het beeld dat nieuwe vormen van dialoog nodig

zijn bij beleidsvorming, tussen alle bij problemen betrokken actoren. Deze samenwerking wordt in de meest uitgebreide vorm “collaborative planning genoemd”, zie bijvoorbeeld Healey (1997) en Innes & Booher (2000a). Deze laatste auteurs schetsen het contrast met andere wijzen van beleidsvorming op een wijze, dat duidelijk is dat er vanuit de huidige werkwijzen sprake moet zijn van een lange termijn ontwikkeling, een transitie.

		<u>Diversity</u>	
		low	high
<u>Interdependence of Interests</u>	low	Technical Bureaucratic <i>Convincing</i>	Political Influence <i>Co-opting</i>
	high	Social Movement <i>Converting</i>	Collaborative <i>Co-evolving</i>

Figuur 4: Four models of planning and policy making (Innes, Booher, 2000 a)

Bouma en Horrevoets (2004) schetsen stappen in deze ontwikkeling en benoemen het als een kans voor de ontwikkeling van de ontwikkelingsplanologie. Er zijn diverse praktische vormen van regionaal bestuur die vanuit dit brede kader worden onderzocht, bv. vanuit de netwerkbenadering (zie bv. Considine & Lewis 2003) of in de vorm van regionale coalities. Evaluaties van dit “new regionalism” voor Europa en de VS zijn te vinden in respectievelijk Gualini (2006) en Brenner (2002). Gualini benoemt ook heel duidelijk het type bestuurlijke veranderingen die typisch zijn voor zijn zogeheten “type II governance”

- Formeel-autoritatieve structuren naar publiek-private netwerken
- Van complementaire werkverbanden naar hybride en joint venture- aanpak
- Van generieke naar functionele en zelfs tijdelijke verantwoordelijkheden

We zien hier het beeld ontstaan dat ook de andere proeftuinen (PMZ, Zuidvleugel Atelier) druk doende zijn om, bewust of onbewust, het “type II governance” gebiedsgerichte handen en voeten te geven. Deze hebben alle een verschillende leiding en verschillende focus, maar ook het gemeenschappelijke kenmerk dat er nieuwe publiek-private, sectoroverschrijdende bindingen ontstaan tussen partijen als alternatief voor de bestaande rollen. Het resultaat zal zijn dat er een mengvorm van bestuursvormen zal ontstaan, waarbij meer aan de markt en aan nieuwe netwerkvormen zal worden overgelaten.

Bij wijze van verkenning van de A15 proeftuin heeft Bonnemayer (2005) in haar afstudeeronderzoek een inventarisatie gedaan van de kansen om via een regionale coalitie rond de A15 het transitieproces naar duurzame mobiliteit te ondersteunen. Zij benoemt daarbij een aantal kritische factoren in het proces, te weten:

- de veelzijdigheid van de coalitie; alle partijen moeten direct aangesloten zijn op de dialoog, van het bedrijfsleven en de NGO's tot alle lagere overheden en Rijkswaterstaat
- het gemeenschappelijk probleembesef moet bij aanvang heel duidelijk worden gearticuleerd; nu neigen partijen ertoe problemen vanuit het eigen perspectief te benoemen, terwijl het onderliggende probleem hetzelfde zou kunnen zijn
- de onderlinge afhankelijkheid tussen partijen wordt wel gevoeld maar niet uitgesproken. Dit kan leiden tot het afhaken van belangrijke en belanghebbende partijen die pas bij de implementatie van maatregelen een beslissende rol spelen.

3 Procesaanpak

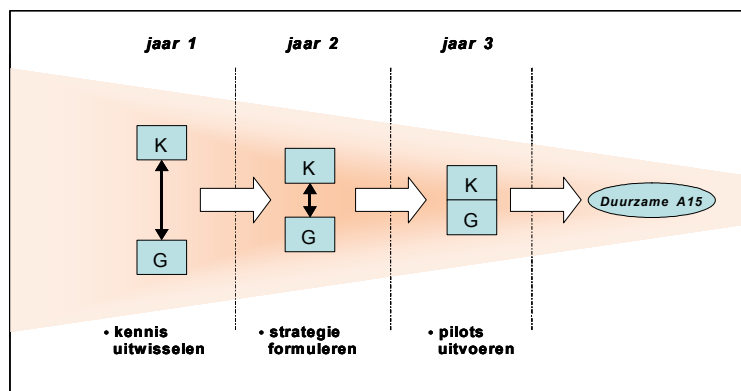
Een belangrijke wetenschappelijke uitdaging ligt in het bestuurlijke/procesmatige aspect. Het gaat om het optimaliseren van het goederenvervoer in een complex bestuurlijk proces. Waarbij duidelijk is dat RWS niet meer alleen verantwoordelijk is voor de prestaties van het wegennet. Bij het project zijn veel partijen bij betrokken, zoals de Stadsregio, Provincie Zuid-Holland en DCMR Milieudienst Rijnmond, geprivatiseerde overheden (het Havenbedrijf Rotterdam), een groot aantal bedrijven (met name bedrijven uit de transportsector, de procesindustrie en op- en overslagbedrijven) en maatschappelijke organisaties. Organisaties met eigen belangen en verantwoordelijkheden. Een belangrijk aandachtspunt is echter het ontbreken van Rijkswaterstaat (RWS) bij de direct betrokken partijen. RWS is wel betrokken als observant, maar de vraag is of dit wel voldoende vertrouwen geeft aan de overig betrokken partijen. Helaas zal deze vraag pas later in het project beantwoord kunnen worden.

Voor nieuwe oplossingen zullen nieuwe sturingsconcepten en nieuwe vormen van samenwerking moeten worden gevonden. Wellicht verschillend van onderwerp tot onderwerp. In de praktijk blijkt dat partijen een afwachtende houding kunnen innemen, temeer daar de aandacht historisch is gericht op de aanleg van nieuwe infrastructuur hetgeen in de praktijk leidt tot stagnatie en inefficiënte oplossingen. Door het zoeken van het gedeelde belang en

nieuwe configuraties moeten efficiëntere en innovatieve oplossingen worden gerealiseerd. Met als aanleiding de casus A-15 wordt het bestuurlijke proces geanalyseerd, leidend tot inzichten hoe publiek-private en publiek-publieke samenwerking kan leiden tot een transitie management.

Dit idee is al eerder toegepast in de Rotterdamse regio in het voortraject van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). Zo is in 2000 met de gemeente Rotterdam en de milieuorganisaties het convenant ‘Visie en Durf’ gesloten. De ondertekenaars hebben hierin afspraken gemaakt over een integraal pakket van maatregelen voor de verbetering van de Rotterdamse regio. De inzet daarbij is een sterkere en gedifferentieerdere economie, meer natuur en een florerende stad. Een dergelijke aanpak en document hebben wij voor ogen met betrekking tot de mogelijke oplossingen voor de bereikbaarheidsproblemen rond de A15. Daarom brengen we in het project de kennis- en marktpartijen alsmede de overheidspartijen een aantal maal bij elkaar in goed voorbereide workshops. Het doel van deze workshops is kennis uitwisselen en het creëren van draagvlak voor logistieke en technologische innovaties enerzijds en voor procesaanpak en –ontwerp anderzijds. Daardoor worden de voorwaarden geconstrueerd voor de ontwikkeling van de lange termijnstrategie voor de A15 problematiek.

De procesaanpak resulteert in een steeds nauwere interactie tussen de kennis- (K) en gebruikersarena (G). Zie onderstaande illustratie.

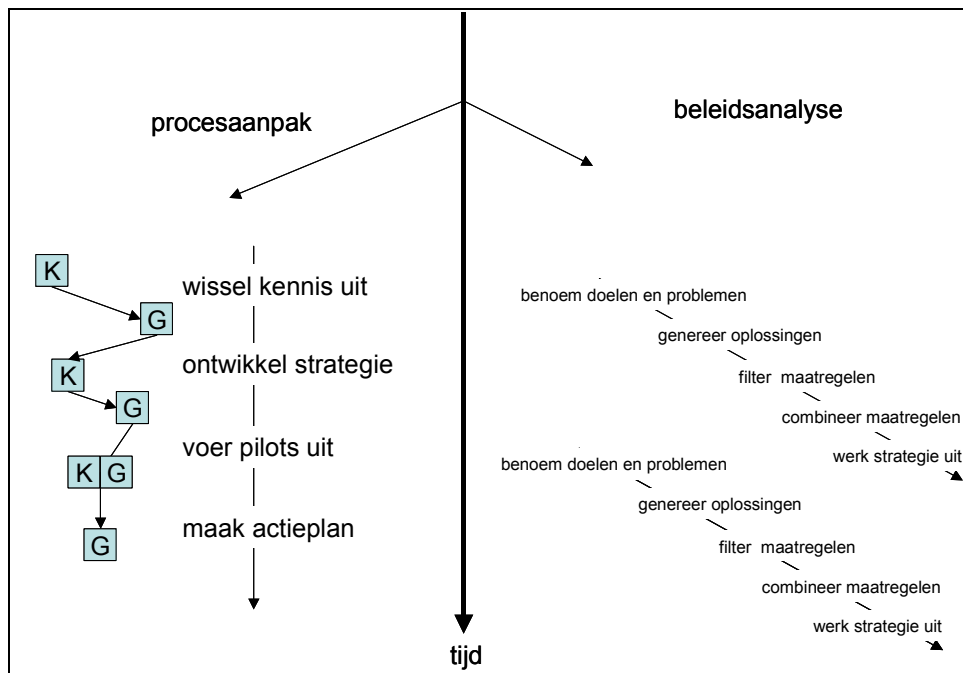


Figuur 5: Procesaanpak

De kern van de disseminatiestrategie in het project is het Interactief Geografisch Informatie model. Dit model zal, naast het visualiseren van de oplossingrichtingen ook worden ingezet voor communicatie- en kennismanagementdoelen.

Het Interactieve Geografisch Informatie model biedt daarmee niet alleen de projectorganisatie zelf maar ook andere in het proces betrokken partijen de mogelijkheid tot input en uitwisseling van geografische informatie, reflectie op keuzes, motivatie voor beslissingen en presentatie van behaalde afwegingen of resultaten. Door de inzet van een dergelijk model kan actief worden bijgedragen aan een gemeenschappelijk informatieniveau voor alle betrokkenen.

De opzet van het hele project is erop gericht om door middel van een iteratief proces de afstand tussen kennisinstellingen (K) en gebruikers (G) te verkleinen. Dit proces is te schematiseren met behulp van het volgende plaatje:



Figuur 6: Proces versus beleid

Bovenstaande proces moet ertoe leiden dat aan het einde van het project een visie document kan worden opgesteld, waarin alle partijen zich kunnen vinden.

Referenties

- Brenner, N. (2002); *Decoding the newest “metropolitan regionalism” in the USA: a critical overview*; in: *Cities*, volume 19, number 1, page 3-21; Elsevier Science
- Bonnemayer, L. (2005), *The road towards sustainable mobility, A study of the major governance challenges for a transition towards sustainable mobility on the A15 and the potential for regional coalitions as a management tools*, Afstudeerrapport, Technische Universiteit Eindhoven
- Considine, M. & J.M. Lewis (2003) *Bureaucracy, Network, or Enterprise? Comparing Models of Governance in Australia, Britain, the Netherlands, and New Zealand*, *Public Administration Review*, jg. 63, nr. 2, pp. 131-140.
- Geerlings, H, Kuipers B & Tavasszy L (2005), *Projectvoorstel: Van Maasvlakte naar Achterland; duurzaam goederenvervoer als uitdaging*, TRANSUMO
- Gualini, E. (2006), *The rescaling of governance in Europe: new spatial and institutional rationales*, *European planning studies*, Vo.14, No.7, pp. 882-904
- Healey, P. (1997); *Collaborative planning, shaping places in fragmented societies*; Hampshire: Palgrave
- Horrevoets, M. & Bouma, G. (2004); *Door de dialoog kennis delen, maken en verzilveren, de praktijk van het collaboratieve proces*; Paper Plandag 2004, Delft: TNO Inro
- Innes, J.E. & Booher, D.E. (2000); *Public participation in planning: new strategies for the 21st century*; University of California at Berkeley, Institute of Urban and Regional Development, working paper 2000-07; white paper (www-iurd.ced.berkeley.edu/pub/WP-2000-07.pfd)
- Oosten, W.J. (2005), *Ruimte voor een democratische rechtsstaat; geschakelde sturing bij ruimtelijke investeringen*, Proefschrift Universiteit van Amsterdam