

Inzicht in samenhang
***Kaartbeelden die de samenhang tussen ruimte en mobiliteit
inzichtelijk maken***

ir. J.M. (Jaap) Groenendijk
Twynstra Gudde
jgn@tg.nl

ir. J. (Jos) Kalfsbeek
Twynstra Gudde
jkf@tg.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
20 en 21 november 2008, Santpoort**

Samenvatting

Inzicht in samenhang; kaartbeelden die de samenhang tussen ruimte en mobiliteit inzichtelijk maken

Tussen ruimte en mobiliteit spant het altijd. Dat was vroeger zo, dat is nu zo en dat zal in de toekomst zo zijn. Een goede samenhang tussen ruimte en mobiliteit is niet vanzelfsprekend. In dit paper presenteren wij een methodiek die de samenhang tussen ruimte en mobiliteit met behulp van kaartbeelden inzichtelijk maakt. De methodiek is ontwikkeld met/in twee pilotregio's. Wat is nodig om kansen te verzilveren? Wat is nodig om risico's te beheersen? En waar hebben Rijk en regio elkaar nodig om tot een goede samenhang tussen ruimte en mobiliteit te komen?

De methodiek sluit nauw aan bij een aantal ontwikkelingen rondom de spannende relatie tussen ruimte en mobiliteit, zoals de (doorwerking van de) Nota Mobiliteit, het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) en de netwerkaanpak.

Met de methodiek, die bestaat uit een aantal stappen en is vastgelegd in een handreiking, kunnen Rijk en regio zelfstandig kaartbeelden ontwikkelen die de samenhang tussen ruimte en mobiliteit inzichtelijk maken.

Het gezamenlijk ontwikkelen van kaartbeelden is niet een eenmalige exercitie. De kaartbeelden vormen een onderlegger bij de samenwerkingsagenda's/gebiedsagenda's. Daarmee vormt de samenhang tussen ruimte en mobiliteit een terugkerend bespreekpunt. In het halfjaarlijkse overleg tussen Rijk en regio worden de belangrijkste strategische keuzen en knel-/aandachtspunten besproken.

Wij hebben geleerd dat er een aanleiding moet zijn om de samenhang tussen ruimte en mobiliteit tussen Rijk en regio en binnen een regio bespreekbaar te maken. Kaartbeelden die in het bestuurlijke overleg als onderlegger dienen bij de samenwerkingsagenda's vormen zo'n aanleiding, zo blijkt uit een praktische toepassing in de twee pilotregio's.

1. De spannende relatie tussen ruimte en mobiliteit

Tussen ruimte en mobiliteit spant het altijd (vergelijk Le Clercq, 1995). Dat was vroeger zo; om voort te bestaan moest de stad iedere keer weer inspelen op nieuwe vormen van vervoer en de bereikbaarheid die dat biedt. Dat is nu zo; het mobiliteitsvraagstuk is steeds minder een probleem binnen de stad en steeds meer een probleem tussen steden binnen een regio en tussen regio's. En dat zal in de toekomst zo zijn; ruimte is schaars en het oplossen van het mobiliteitsvraagstuk is steeds meer een zoektocht naar een goed evenwicht tussen ruimtelijk-economische ontwikkeling en een prettige leefomgeving.

Een goede samenhang tussen ruimte en mobiliteit is niet vanzelfsprekend (zie figuur 1). In dit paper presenteren wij een methodiek die de samenhang tussen ruimte en mobiliteit met behulp van kaartbeelden inzichtelijk maakt. De methodiek is ontwikkeld met/in twee pilotregio's. Wat is nodig om kansen te verzilveren? Wat is nodig om risico's te beheersen? En waar hebben Rijk en regio elkaar nodig om tot een goede samenhang tussen ruimte en mobiliteit te komen?

Wij hebben geleerd dat er een aanleiding moet zijn om de samenhang tussen ruimte en mobiliteit tussen Rijk en regio en binnen een regio bespreekbaar te maken. Kaartbeelden die in het bestuurlijke overleg als onderlegger dienen bij de samenwerkingsagenda's vormen zo'n aanleiding, zo blijkt uit een praktische toepassing in de twee pilotregio's. Daarbij is een aantal procesmatige en inhoudelijke aandachtspunten van belang.



Figuur 1. Samenhang tussen ruimte en mobiliteit is niet vanzelfsprekend

De methodiek die wij in dit paper presenteren sluit nauw aan bij een aantal ontwikkelingen rondom de spannende relatie tussen ruimte en mobiliteit. Zo ziet het kabinet in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) kansen om de samenwerking binnen het rijk en tussen rijk en regio verder te verbeteren en de besluitvorming over ruimtelijke ontwikkelingen en (rijks)infrastructuur beter op elkaar af te stemmen. En in de netwerkaanpak staat het economisch en sociaal functioneren van de stedelijke netwerken centraal in plaats van de traditionele benadering die een bepaald niveau van verkeersafwikkeling nastreeft (Le Clercq & Groenendijk, 2006).

1.1 Meer samenhang tussen ruimte en mobiliteit

“Mobiliteit is een noodzakelijke voorwaarde voor economische groei en sociale ontwikkeling in Nederland. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare reistijd zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. Dit kan alleen door extra samenhang tussen economie, ruimte en verkeer en vervoer te creëren”, aldus de Nota Mobiliteit (ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2005).

Als gevolg van de Planwet verkeer en vervoer werken de essentiële onderdelen uit de Nota Mobiliteit rechtstreeks door in het te voeren beleid van het Rijk, de provincies en de stadsregio's en daarmee in de provinciale en regionale verkeers- en vervoersplannen. Eén van die essentiële onderdelen is dat de samenhang tussen economie, ruimte en verkeer en vervoer op ieder niveau (gemeentelijk, regionaal en nationaal) wordt vergroot.

De provincies en stadsregio's hebben in 2007 hard gewerkt aan hun verkeers- en vervoersplannen. Uit een analyse van de doorwerking van de Nota Mobiliteit in de provinciale en regionale verkeers- en vervoersplannen, blijkt dat de doorwerking over het algemeen redelijk is maar dat er wel een aantal aandachtspunten is. Eén van die aandachtspunten is de samenhang tussen ruimte en mobiliteit, of preciezer de samenhang tussen de ruimtelijk-economische ontwikkeling en de eisen die dit stelt aan de bereikbaarheid (Twynstra Gudde, 2007).

In het bestuurlijke overleg van 2007 hebben Rijk en regio afgesproken om gezamenlijk kaartbeelden te ontwikkelen die de samenhang tussen ruimte en mobiliteit inzichtelijk maken, inclusief de kansen en risico's.

1.2 Samenhang tussen ruimte en mobiliteit als terugkerend bespreekpunt

Om Rijk en regio te ondersteunen bij het gezamenlijk ontwikkelen van kaartbeelden is een methodiek ontwikkeld. Met deze methodiek, die bestaat uit een aantal stappen en is vastgelegd in een handreiking (Twynstra Gudde, 2008), kunnen Rijk en regio zelfstandig kaartbeelden ontwikkelen die de samenhang tussen ruimte en mobiliteit inzichtelijk maken. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft Twynstra Gudde gevraagd om de methodiek te ontwikkelen en praktisch toe te passen in twee pilotregio's (provincie Flevoland en Stadsregio Arnhem Nijmegen). Bij het schrijven van dit paper is dankbaar gebruik gemaakt van de ervaring die bij het ontwikkelen van de methodiek is opgedaan.

Het gezamenlijk ontwikkelen van kaartbeelden is niet een eenmalige exercitie. De kaartbeelden vormen een onderlegger bij de samenwerkingsagenda's (de samenwerkingsagenda's en de ontwikkelagenda's zullen in elkaar worden geschoven in gebiedsagenda's). Daarmee vormt de samenhang tussen ruimte en mobiliteit een terugkerend bespreekpunt. In het halfjaarlijkse overleg tussen Rijk en regio worden de belangrijkste strategische keuzen en knel-/aandachtspunten besproken. Afgesproken is dat, naast de twee pilotregio's, ook in de andere regio's kaartbeelden worden ontwikkeld (ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2007; 2008).

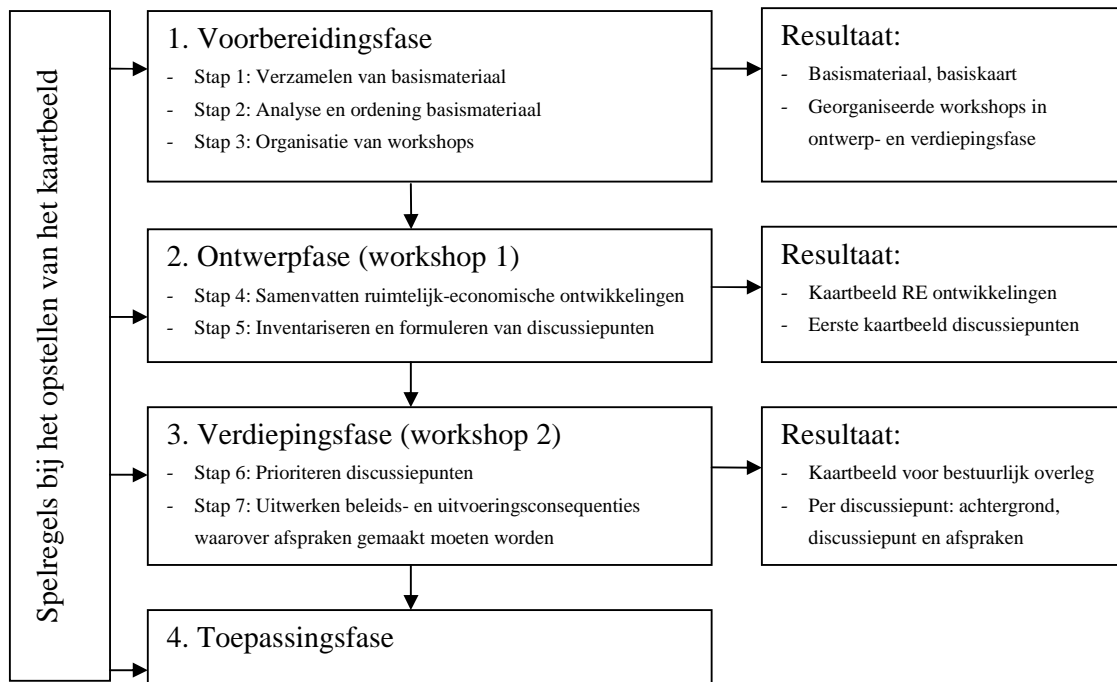
1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 beschrijven wij beknopt de methodiek voor het ontwikkelen van kaartbeelden die de samenhang tussen ruimte en mobiliteit inzichtelijk maken.

In hoofdstuk 3 reflecteren wij op de toepassing van de kaartbeelden in de twee pilotregio's en de procesmatige en inhoudelijke aandachtspunten daarbij.

2. Methodiek kaartbeelden samenhang ruimte en mobiliteit

De methodiek voor het door Rijk en regio gezamenlijk ontwikkelen van kaartbeelden die de samenhang tussen ruimte en mobiliteit inzichtelijk maken, bestaat uit een aantal stappen (zie figuur 2). Bij het doorlopen van deze stappen geldt een aantal spelregels.



Figuur 2. Stappen methodiek in één oogopslag (Twynstra Gudde, 2008)

2.1 Spelregels methodiek

Bij het ontwikkelen van kaartbeelden die de samenhang tussen ruimte en mobiliteit inzichtelijk maken, geldt een aantal inhoudelijke en procesmatige spelregels:

Inhoudelijke spelregels

Een eerste inhoudelijke spelregel is dat voor de planningshorizon van de kaartbeelden het jaar 2020 wordt gekozen. Daarmee wordt aangesloten bij de planningshorizon van de Nota Mobiliteit (ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2005).

Een tweede inhoudelijke spelregel is dat voor het ontwikkelen van de kaartbeelden infrastructuurprojecten en ruimtelijke projecten die (1) momenteel in realisatie zijn of (2) die bestuurlijk zijn vastgesteld en die financieel gedekt zijn als gerealiseerd verondersteld worden.

Procesmatige spelregels

Een eerste procesmatige spelregel is dat de regionale overheidspartij vanuit praktische overwegingen trekker voor de totstandkoming van de kaartbeelden is. Daar is een groot deel van de benodigde kennis en informatie voor het ontwikkelen van de kaartbeelden direct beschikbaar. Daarnaast gaat het over 'hun' gebied. De regio zorgt voor een contactpersoon die de organisatie van het stappenplan voor zijn rekening neemt.

Een tweede procesmatige spelregel is dat de ontwikkeling van de kaartbeelden een co-productie van Rijk en regio is. Beide gebruiken het immers ter voorbereiding van de halfjaarlijkse bestuurlijke overleggen tussen Rijk en regio. In de workshops zijn dus zowel de gebiedsteams van het Rijk¹ en de inhoudelijke deskundigen vanuit de regio vertegenwoordigd. Aandachtspunt is de vertegenwoordiging van voldoende verschillende inhoudelijke sectoren (ruimte, mobiliteit, economie, natuur en landschap).

Een derde procesmatige spelregel is de begeleiding van het doorlopen van de beschreven stappen door een onafhankelijke procesbegeleider. Hierbij zijn verschillende partijen (Rijk en regio) en inhoudelijke sectoren betrokken met verschillende belangen en perspectieven. De procesbegeleider is verantwoordelijk voor het ordelijk doorlopen van de stappen en daarbinnen vooral de workshops waarin de verschillende partijen en sectoren bijeenkomen.

2.2 Stappenmethodiek

De methodiek voor het ontwikkelen van de kaartbeelden bestaat uit vier hoofdfasen waarin zeven stappen worden doorlopen (figuur 2):

Vorbereidingsfase

In de eerste stap wordt het belangrijkste basismateriaal verzameld waarin de uitgangspunten voor het ontwikkelen van de kaartbeelden zijn beschreven. Dit bestaat uit de bestaande ruimtelijke plannen (regionale structuurvisies) en mobiliteitsplannen (regionale verkeers- en vervoersplannen en netwerkanalyses). Daarnaast wordt een *basiskaart* gemaakt die dient als ondergrond voor het te ontwikkelen kaartbeeld. Deze kaart bevat in ieder geval:

- de belangrijkste groene en blauwe zones
- de belangrijkste ruimtelijk-economische ontwikkelingen (huidige situatie, ontwikkellocaties wonen en werken)
- de structuur van het verbindende wegennet, OV-netwerk en vaarwegennetwerk (huidige situatie, projecten die als gerealiseerd verondersteld worden).

In de tweede stap wordt het basismateriaal geanalyseerd, door met het materiaal de vragen te beantwoorden (Twynstra Gudde, 2008).

1. Waar zijn de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen gepland?
2. Hoe sluiten de ontwikkelingen aan op de bestaande infrastructuur?
3. Welke kritieke punten in het infrastructuurnetwerk kunnen hierdoor ontstaan of worden versterkt?
4. Hoe spelen de mobiliteitsplannen hierop in en tot welke maatregelen leidt dit?
5. Tot welke bereikbaarheidsrisico's leidt de ruimtelijke ontwikkeling enerzijds en de mobiliteitsontwikkelingen anderzijds?
6. Welke alternatieve ruimtelijke ontwikkelingen zijn denkbaar?

Daarmee worden alvast de belangrijkste aandachtspunten in de samenhang tussen ruimtelijk-economische ontwikkeling en mobiliteit samengevat in een korte notitie. Deze notitie is input voor de workshops in de ontwerp- en verdiepingsfase.

¹ Zowel het ministerie van V&W als het ministerie van VROM heeft gebiedsteams




In de derde stap zorgt de trekker voor de organisatie van de workshops in de ontwerp- en verdiepingfase. Dit zijn praktische werkzaamheden die bestaan uit het uitnodigen van de deelnemers en het uitwerken en versturen van het programma en de in de vorige stap opgestelde notitie.

Ontwerpfase

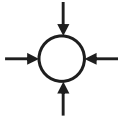
Stap vier en vijf van de methodiek worden in een workshop in de ontwerpfase uitgewerkt. Voor iedere stap krijgen de workshopdeelnemers een heldere opdracht mee. De opdracht voor het uitwerken van stap vier is: *'benoem de economische kerngebieden en de ruimtelijk-economische speerpunten in de regio (wonen en werken) en projecteer deze op de basiskaart'*. Met de deelnemers wordt hiermee een gemeenschappelijk beeld van de economische kerngebieden en de ruimtelijk-economische speerpunten verkregen. Dit is input voor de volgende stappen.

De opdracht voor het uitwerken van stap vijf is: *'teken de discussiepunten (kansen en risico's) in de samenhang tussen ruimtelijk-economische ontwikkelingen en mobiliteit in op de basiskaart en beschrijf ze kort'*. Het betreft een eerste inventarisatie, in de volgende fase worden de discussiepunten geprioriteerd en nader uitgewerkt. Voor de inventarisatie is een gereedschapskist beschikbaar (tabel 1). Daarin zitten indicatoren waarmee de discussiepunten worden geïnventariseerd. Daarnaast is voor elke indicator een set symbolen beschikbaar waarmee het discussiepunt op een kaartbeeld wordt ingetekend.

Tabel 1. Gereedschapskist met indicatoren en symbolen

Indicator/symbool	Discussiepunt
	Het economisch kerngebied/de ruimtelijk-economische ontwikkeling is voldoende of onvoldoende opgehangen aan de netwerken (multimodaal: auto, openbaar vervoer, fiets en water)
	Er is wel of geen sprake van differentiatie van ruimtelijke ontwikkeling (woon- en werkmilieus), gekoppeld aan de kenmerken van bereikbaarheid. De luwtegebieden worden niet ontzien (contramal van ruimtelijk-economische dynamiek).
	Er bestaat een sterke relatie tussen twee uiteen liggende gebieden waarbij voldoende of onvoldoende rekening is gehouden aan de netwerkverbinding tussen deze relaties (multimodaal: auto, openbaar vervoer, fiets en water)

Ruimtelijk structurerend OV-stelsel



De ruimtelijk-economische ontwikkeling is wel of niet geconcentreerd op knooppunten, stations en haltes van openbaar vervoer.



Ketenmobiliteit vanuit het woongebied naar de economische kerngebieden is voldoende of onvoldoende gefaciliteerd (ambitieniveau stations en haltes, P&R-voorzieningen, routes van/naar stations, haltes en P&R-voorzieningen).



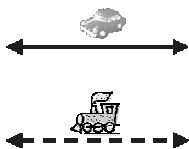
Het economisch kerngebied of de ruimtelijk-economische ontwikkeling is voldoende of onvoldoende ontsloten door OV.

Fietsstructuur



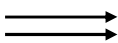
Er is wel of geen sprake van barrièrewerking voor de fiets vanuit het woongebied naar de economische kerngebieden. Er is wel of geen sprake van een missing link in het fietsnetwerk vanuit het woongebied naar de economische kerngebieden.

Ruimtelijke ontwikkelingen in relatie tot restcapaciteit netwerken



De ruimtelijk-economische ontwikkeling kan voldoende of onvoldoende worden geacommodeerd. De restcapaciteit van de netwerken wordt wel of niet benut bij (de planning van) ruimtelijke ontwikkeling.

Betrouwbaarheid



Er zijn wel of geen alternatieven op de verbinding van A naar B en/of er is wel of geen restcapaciteit op de netwerken.

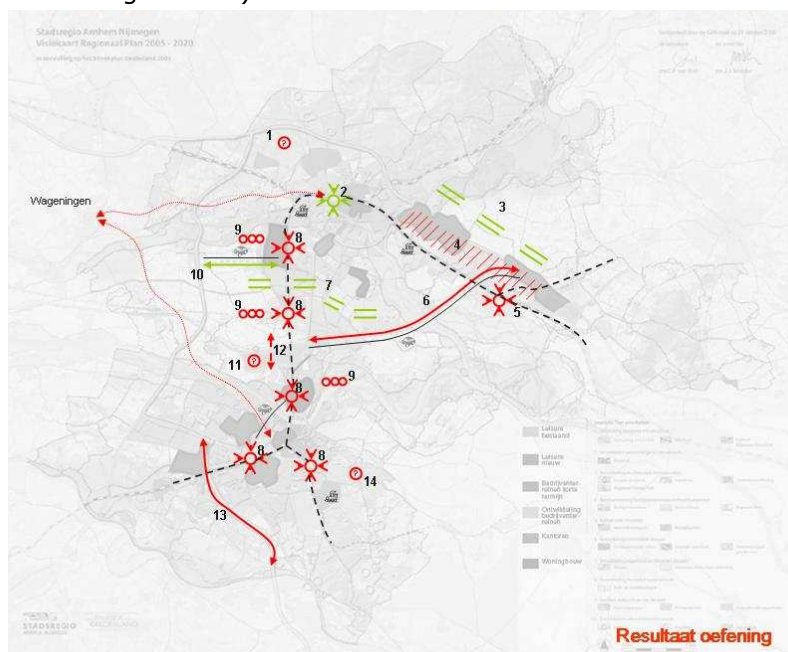
Het resultaat van de ontwerpfase is een gemeenschappelijk beeld van de economische kerngebieden en de ruimtelijk-economische speerpunten, weergegeven in een kaartbeeld. Daarnaast is een eerste kaartbeeld ontwikkeld waarop discussiepunten in de samenhang zijn weergegeven. Elk discussiepunt is kort beschreven.

Verdiepingsfase

Stap zes en zeven van de methodiek worden in een workshop in de verdiepingsfase uitgewerkt. De deelnemers aan deze workshop zijn dezelfde als de deelnemers aan de workshop in de ontwerpfase. Voor iedere stap krijgen de workshopdeelnemers een heldere opdracht mee. De opdracht voor het uitwerken van stap zes is: *'beoordeel de discussiepunten in de samenhang uit de eerste workshop door de 5 à 10 belangrijkste te markeren en aan te geven waarom dit de belangrijkste discussiepunten zijn'*.

Prioriteringscriteria zijn onder andere het mogelijke gevolg van het discussiepunt (niet aanleggen van bepaalde infrastructuur kan grote consequenties hebben voor de mobiliteit in een gebied als wel een grote ruimtelijke ontwikkeling wordt ingezet) en de partijen die met het discussiepunt aan de slag moeten (bij halfjaarlijkse overleggen

tussen Rijk en regio gaat het over discussiepunten in de samenhang waar beide partijen een belang hebben).



Figuur 3. Voorbeeld kaartbeeld met discussiepunten²

De opdracht voor het uitwerken van stap zeven is: 'Formuleer de beleids- en uitvoeringsconsequenties van de geprioriteerde discussiepunten. Besteed daarbij aandacht aan:

- kritische projecten die het 'fundament' van de ontwikkelingen van de regio zijn. Het niet doorgaan of vertragen van deze projecten heeft vergaande consequenties voor andere ontwikkelingen en de samenhang tussen ruimtelijk-economische ontwikkelingen en mobiliteit
- welke bestuurlijke afspraken gemaakt moeten worden om ten aanzien van de samenhang tussen ruimte en mobiliteit een kans te verzilveren of een risico te beheersen en welke instrumenten hierbij moeten worden ingezet (juridisch, financieel, planning, fasering)
- welke lessen kunnen we hieruit trekken voor de uitvoering van het huidige beleid en het formuleren van nieuw beleid?'

Een voorbeelduitwerking van een discussiepunt is weergegeven in de onderstaande tabel.

Onderdeel	Beschrijving
Achtergrond	Op een strategische locatie (regionale poort) langs een snelweg vindt een gebiedsontwikkeling plaats. Een belangrijk onderdeel van deze gebiedsontwikkeling is de ontwikkeling van een station als onderdeel van een regionaal railnetwerk. In nabijheid van het station is een P&R-voorziening gepland. De P&R dient als 'feeder' voor het station en voor het afvangen van verkeer dat de regio in wil.

Discussiepunt Het succes van de gebiedsontwikkeling is sterk afhankelijk van de

² Resultaat van een oefening met het pilotgebied Stadsregio Arnhem Nijmegen. Een groen symbool staat voor een discussiepunt in samenhang waarover afspraken zijn gemaakt die nog eens herbevestigd moeten worden. Een rood symbool betekent dat er afspraken ten aanzien van het discussiepunt gemaakt moeten worden.

ontwikkeling van het station. Het succes van het station is sterk afhankelijk van de P&R-voorziening als feeder. De P&R kan alleen goed functioneren als het goed bereikbaar is. Hiervoor is een verlegging of aanpassing van een bestaande op- en afrit van de snelweg noodzakelijk. Hiermee is het een discussiepunt in de samenhang en een gezamenlijke opgave van Rijk en regio.

Afspraken Tussen rijk en regio moeten tijdens het halfjaarlijkse bestuurlijke overleg afspraken gemaakt worden over de invulling van de planontwikkeling (realisatie P&R, stationsontwikkeling, verleggen op- en afrit) en de fasering van onderdelen van de ontwikkeling (de P&R kan niet functioneren als de op- en afrit nog niet verlegd is). Daarnaast moeten afspraken over de financiering worden gemaakt.

Tabel 2. Voorbeeld van een beschrijving van een discussiepunt.

Het resultaat van de verdiepingsfase is een kaartbeeld met de geprioriteerde discussiepunten in de samenhang tussen ruimte en mobiliteit. Dit kaartbeeld is bruikbaar zijn voor het halfjaarlijkse overleg tussen Rijk en regio. Elk discussiepunt is uitgebreid beschreven volgens een format zoals weergegeven in tabel 2.

Toepassingsfase

De kaartbeelden en bijbehorende toelichting zijn nu gereed voor gebruik. Het is in eerste instantie bedoeld voor het visualiseren van de discussiepunten in de samenhang ten behoeve van de halfjaarlijkse bestuurlijke overleggen tussen Rijk en regio over de samenwerkingsagenda's. Daarnaast is het bruikbaar voor het maken van MIRT-afspraken. Voor de langere en voor toekomstige planvorming, strategie- en visieontwikkeling waarin de samenhang een belangrijke plek heeft. In hoofdstuk 3 is dit verder beschreven.

3. Toepassing kaartbeelden samenhang tussen ruimte en mobiliteit

De methodiek die de samenhang tussen ruimte en mobiliteit met behulp van kaartbeelden inzichtelijk maakt is ontwikkeld met/in twee pilotregio's. Wij hebben geleerd dat er een aanleiding moet zijn om samenhang tussen ruimte en mobiliteit tussen Rijk en regio en binnen een regio bespreekbaar te maken. Kaartbeelden die in het bestuurlijke overleg als onderlegger dienen bij de samenwerkingsagenda's vormen zo'n aanleiding, zo blijkt uit een praktische toepassing in de twee pilotregio's. Daarbij is een aantal procesmatige en inhoudelijke aandachtspunten van belang.

3.1 Er moet een aanleiding zijn

Tussen ruimte en mobiliteit en ruimte spant het altijd. Zo begonnen wij dit paper. In de loop van de tijd zijn dan ook al diverse (planologische) concepten, methodieken en praktische handreikingen ontwikkeld. Bundeling is een voorbeeld van zo'n concept dat meer dan een halve eeuw geleden in het beleid geïntroduceerd werd. Vervoersprestatie Regionaal (VPR) is een voorbeeld van een methodiek voor het integreren van ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer met als doel duurzame mobiliteit in (stedelijke) regio's.

Tijdens het begin van de workshops in de pilotregio's werden dan ook vragen gesteld als: waarom een (nieuwe) methodiek ontwikkelen, wat is nieuw? Door 'gewoon' aan de slag te gaan sloeg sceptis al snel om in vertrouwen.

De workshops in de pilotregio's hebben de deelnemers en ons geleerd dat er een aanleiding moet zijn. Een goede samenhang tussen ruimte en mobiliteit is niet vanzelfsprekend. Ook is niet vanzelfsprekend dat die samenhang onderwerp van overleg is. Een goed samenspel tussen Rijk en regio arrangeren is moeilijk en een verkokerde, sectorale organisatie staat op gespannen voet met samenhang. De meerwaarde van de methodiek en de workshops is dat ze de samenhang tussen ruimte en mobiliteit – ook op bestuurlijk niveau in de bestuurlijke overleggen tussen Rijk en regio – bespreekbaar maken.

Nieuw aan de methodiek is dat het meer doet dan alleen de lagen (ondergrond, netwerken en occupatie) over elkaar leggen. Het brengt ook de beleidsmatige- (wat zijn kritische projecten en maatregelen, waar hebben Rijk en regio elkaar nodig) en uitvoeringsconsequenties (wat betekent dit voor de financiering, fasering en planning) in beeld. Nieuw is ook dat het de ruimtelijk-economische kerngebieden en belangrijkste ruimtelijk-economische ontwikkelingen/ambities als vertrekpunt neemt. Hoewel die eerste stap bij een aantal deelnemers het gevoel oproept van 'dat weten we toch al', blijkt dat dit echt een andere manier van kijken en werken is (vergelijk Expertcommissie Netwerkanalyses, 2006). Een manier van kijken en werken die dwingt om over de sectorale grenzen heen te kijken.

3.2 Toepassing kaartbeelden

De kaartbeelden vormen een onderlegger bij de samenwerkingsagenda's in het bestuurlijke overleg tussen Rijk en regio. De kaartbeelden hebben zowel in de voorbereiding (als hulpmiddel voor Rijk en regio om bespreekpunten te agenderen) als in het bestuurlijke overleg zelf (als 'praatplaat' en illustratie van bespreekpunten) een

functie. De functie van de kaartbeelden is vooral interessant waar het gaat om ontwikkelingen waar Rijk en regio elkaar nodig hebben, en dus afspraken over beleids- en uitvoeringsconsequenties moeten worden gemaakt. Juist bij de samenhang tussen ruimte en mobiliteit is dit het geval: ruimtelijke ordening is primair een taak van regionale en lokale overheden; verkeer en vervoer is primair nationaal en (boven)regionaal georganiseerd en gefinancierd.

De kaartbeelden kunnen ook worden gebruikt in het MIRT. De toevoeging van de letter R aan het MIT heeft vergaande consequenties. De uitdaging is om daadwerkelijk de besluitvorming over ruimtelijke ontwikkelingen en (rijks)infrastructuur beter op elkaar af te stemmen. Daarbij gaat het niet alleen om horizontale samenhang (tussen de departementen), maar ook om verticale samenhang (tussen Rijk en regio).

Tot slot kunnen de kaartbeelden worden gebruikt als input voor processen van (nieuwe) visie- en strategieontwikkeling.

3.3 Procesmatige en inhoudelijke aandachtspunten

Op basis van een reflectie op de praktische toepassing in de twee pilotregio's en de reacties van de klankbordgroep en begeleidingsgroep, komen wij tot een aantal procesmatige en inhoudelijke aandachtspunten:

Procesmatige aandachtspunten

Een eerste procesmatig aandachtspunt is dat het kaartbeeld een gezamenlijk product is c.q. moet zijn van Rijk en regio. Zij bereiden immers gezamenlijk het halfjaarlijkse overleg tussen Rijk en regio voor. Daarvoor moeten ze het eens zijn over de feiten en over de discussiepunten in de samenhang tussen ruimte en mobiliteit waarbij Rijk en regio elkaar nodig hebben. In de workshop wordt nadrukkelijk niet gestreefd naar het bereik van overeenstemming over discussiepunten in de samenhang tussen Ruimte en mobiliteit. Wel moeten ze voldoende scherp kunnen worden geagendeerd.

Een tweede procesmatig aandachtspunt vormen de workshops an sich. Zoals in paragraaf 3.2 al aangegeven is de meerwaarde van de workshops dat ze de samenhang tussen ruimte en mobiliteit bespreekbaar maken. In de discussie tussen de deelnemers ontstaat inzicht in de samenhang tussen ruimte en mobiliteit en worden de beleidsmatige- en uitvoeringsconsequenties in beeld gebracht. De methodiek 'dwingt' de deelnemers daarbij om de keuzes te onderbouwen; veel keuzes staan niet op zichzelf, maar hangen onderling samen en grijpen op elkaar in.

Een derde procesmatig aandachtspunt is de samenstelling van de deelnemers aan de workshops. Om de discussiepunten in de samenhang goed te kunnen benoemen is de aanwezigheid van deelnemers met verschillende achtergronden een randvoorwaarde voor succesvolle toepassing van de methodiek. Door de disciplines mobiliteit, ruimte, economie en landschap & natuur bij elkaar te brengen worden deelnemers gedwongen buiten hun grenzen te denken en te kijken en de discussiepunten over de samenhang zo scherp mogelijk op tafel te leggen.

Inhoudelijke aandachtspunten

Een eerste inhoudelijk aandachtspunt is het samenvatten van de ruimtelijk-economische ontwikkelingen. Hoewel deze eerste stap, zoals in paragraaf 3.2 al aangegeven, bij een aantal deelnemers het gevoel oproept van 'dat weten we toch al', wordt hiermee een gemeenschappelijk vertrekpunt en een andere manier van kijken en werken geïntroduceerd.

Een tweede inhoudelijk aandachtspunt is dat de neiging bestaat discussiepunten over de samenhang vooral vanuit verkeer en vervoer te formuleren, en ruimtelijke keuzes als vaststaand beleid worden gezien. Enerzijds is dat begrijpelijk gelet op de vaak kort geleden moeizaam bereikte bestuurlijke compromissen. Anderzijds is er vanuit de samenhang tussen ruimte en mobiliteit soms wel aanleiding toe om ruimtelijke keuzes ter discussie te stellen. Anders leiden deze ruimtelijke keuzes automatisch alleen tot claims voor nieuwe infrastructuur.

Een derde inhoudelijk aandachtspunt is dat de samenhang tussen ruimte en mobiliteit betrekking heeft op verschillende schaalniveaus. Ontwikkelingen in een regio vertonen vaak een sterke samenhang of wisselwerking met ontwikkelingen in andere regio's. Een voorbeeld hiervan is de wederzijdse afhankelijkheid van ruimtelijke ontwikkelingen in Almere met ontwikkelingen rondom Amsterdam en Utrecht. Gebrek aan (bouw)ruimte in de ene regio kan een extra opgave voor een andere betekenen. De samenhang tussen ruimtelijk-economische ontwikkelingen en mobiliteit heeft dus niet alleen betrekking op het niveau van de regio maar ook op een hoger schaalniveau. Inzicht in afhankelijkheden en afstemming tussen schaalniveaus is wenselijk, het gebruik van kaartbeelden helpt daarbij.

3.4 Tot slot

De methodiek zoals beschreven in het voorliggende paper wordt in het najaar van 2008 en het voorjaar van 2009 toegepast in andere regio's. Op basis van de ervaringen die daar worden opgedaan wordt de methodiek doorontwikkeld.

Belangrijker nog is dat daarmee Rijk en regio met elkaar om de tafel zitten om de samenhang tussen ruimte en mobiliteit te bespreekbaar te maken, ook op bestuurlijk niveau. Er wordt over de sectorale grenzen heen gekeken en alle partijen verkrijgen inzicht in de samenhang. Een inzicht in samenhang is een goede en noodzakelijke stap op weg naar daadwerkelijke samenhang.

Literatuurlijst

- Clercq, F. le & J.M. Groenendijk (2006), 'Netwerkanalyses; van deur tot deur',
in: R. Zandee, *Bundeling: een gouden greep?*, Rotterdam: KpVV
- Clercq, F. le (1995), *De spannende relatie tussen verkeer en verstedelijking*, Amsterdam:
Universiteit van Amsterdam
- Expertcommissie Netwerkanalyses (2006), *Op tijd bewegen; eindadvies Expertcommissie
Netwerkanalyses*, Amersfoort: Twynstra Gudde
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2005), *Nota Mobiliteit; naar een betrouwbare en
voorspelbare bereikbaarheid (deel III, kabinetsstandpunt)*, Den Haag: ministerie van
Verkeer en Waterstaat & ministerie van VROM
- Twynstra Gudde (2008) , *Inzicht in samenhang; handreiking voor het inzichtelijk maken
van de samenhang tussen ruimte en mobiliteit*, Amersfoort: Twynstra Gudde
- Twynstra Gudde (2007), *Notitie doorwerking Nota Mobiliteit*,
Amersfoort: Twynstra Gudde