

**“Ik fiets en ik vlieg”:
toekomstvisie mobiliteit Goudappel Coffeng**

Bas Govers
Goudappel Coffeng BV
bgovers@goudappel.nl

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

"Ik fiets en ik vlieg"

Samenvatting

De toekomst is niet voorspelbaar. Een samenhangend en alomvattend beeld van die toekomst is feitelijk niet te geven. Wel zijn reeds nu trends herkenbaar; elementen waar we van mogen verwachten dat ze in de toekomst een belangrijke rol gaan spelen en waarvan tekenen nu al zichtbaar zijn. Gezamenlijk scheppen deze elementen een pallet dat een beeld van de toekomst geeft. Goudappel Coffeng werkt met 260 medewerkers aan de toekomst van Nederland. Een belangrijke basis hiervoor vormen de verkeersmodellen. In een nieuwe publicatie "ik fiets en ik vlieg" geeft Goudappel Coffeng haar beeld van de toekomst in mobiliteit en infrastructuur. Zonder compleet te willen zijn, noch uitputtend in de onderbouwing, is een analyse uitgevoerd van reeds manifeste trends die onderdeel van onze toekomst zijn. Vanuit deze trends zijn 12 thema's vastgesteld, die de beleidsagenda van de toekomst zouden moeten bepalen. Per thema is een koers aangegeven; de richting waarin het beleid zich ons inziens zal ontwikkelen. Voor deze richting bestaat binnen onze organisatie een breed draagvlak.

1 Inleiding

Goudappel Coffeng werkt met 260 medewerkers aan de beleidsvorming op het gebied van mobiliteit en infrastructuur in Nederland. Met zo'n bundeling van kennis ligt het voor de hand dat opdrachtgevers steeds vaker de vraag stellen: wat denken jullie zelf over de toekomstige ontwikkeling? Tot nu toe konden we op deze voor de handliggende vraag geen antwoord geven. Het zou ook vreemd zijn indien al onze medewerkers over die vraag hetzelfde zouden denken. Aan de andere kant mag van een bureau als het onze ook verwacht worden dat we onze kennis kunnen bundelen om een bijdrage te leveren aan het mobiliteitsdebat. Dat is wat we willen doen met deze publicatie: aanstippen wat ons inziens belangrijke trends zijn en van daaruit benoemen van thema's die derhalve de agenda van de toekomst zouden moeten bepalen.

In dit paper zijn met deze ambitie twaalf beleidsthema's benoemd. De thema's zijn voortgekomen uit een evaluatie van de belangrijkste trends voor mobiliteit en ruimte zoals wij die zich zien ontwikkelen en beslaan de volle breedte van ons werkveld. Ze gaan daarmee dwars door de verschillende lagen van de overheid en de verschillende beleidssectoren heen; dat is nu juist wat ons vakgebied zo boeiend maakt! Per thema is een koers aangegeven; de richting waarin het beleid zich ons inziens zal ontwikkelen. Voor deze richting bestaat binnen onze organisatie een breed draagvlak. De koers wordt toegelicht en gelardeerd met feiten en meningen. Wij hebben met veel plezier aan deze publicatie gewerkt. We hopen dat het ook een zinvolle en inspirerende bijdrage aan het mobiliteitsdebat en het ruimtelijk beleid in Nederland vormt.

2 Trends

"The future is here, it's just not widely distributed yet" (William Gibson)

De toekomst is niet voorspelbaar. Een samenhangend en alomvattend beeld van die toekomst is feitelijk niet te geven. Zelfs het benoemen van toekomstscenario's veronderstelt binnen een scenario een min of meer logische samenhang. Maar deze verbanden zijn zelf ook aan verandering onderhevig zijn en daarmee dynamisch. Wel zijn reeds nu trends herkenbaar; elementen waar we van mogen verwachten dat ze in de toekomst een belangrijke rol gaan spelen en waarvan tekenen nu al zichtbaar zijn. Gezamenlijk scheppen deze elementen een pallet dat een beeld van de toekomst geeft. Zonder compleet te willen zijn, noch uitputtend in de onderbouwing, is een analyse uitgevoerd van reeds manifeste trends die onderdeel van onze toekomst zijn. Van daar uit is binnen elke categorie de relatie gelegd naar de gevolgen voor de ontwikkeling van

mobiliteit en ruimte in Nederland. Hiermee wordt een basis gelegd voor de thema's die de agenda van de toekomst zullen bepalen.

Demografische ontwikkelingen

De gevolgen van de vergrijzing in Nederland zullen de komende jaren steeds meer zichtbaar worden. Omdat in sterke economische regio's de arbeidsmigratie een belangrijke rol speelt, zal dit leiden tot sterke regionale verschillen in groei- en krimpregio's. De demografische ontwikkelingen leiden bovendien tot ander mobiliteitsgedrag: meer sociaal recreatief verkeer, minder woon-werkverkeer. De ouder wordende bevolking stelt ook andere eisen aan de infrastructuur: meer veiligheid, meer kwaliteit. Dit zal zich moeten vertalen in de vormgeving van de infrastructuur en de te leveren mobiliteitsdiensten op alle niveaus. Er mogen belangrijke effecten op de vervoermiddelkeuze worden verwacht, die sterk verschillen naar tijdstip, regio en motief.

Economische ontwikkelingen

Onmiskenbaar zal de trend naar schaalvergroting, specialisering en globalisering zich doorzetten. Tegelijk is duidelijk dat onder invloed van het energievraagstuk verduurzaming in alle facetten van de economie een rol zal gaan spelen. Ruimtelijk leidt dit tot de ontwikkeling van grootschalige complexen en gespecialiseerde vestigingen. Voor de mobiliteit betekent dit een verdere groei van het aantal verplaatsingen, maar ook van de verplaatsingsafstanden. Hierdoor zal de rol van het hogesnelheidsvervoer, zowel in de lucht als over het spoor, groeien. Werken wordt steeds meer 'ontmoeten', wat leidt tot een grote behoefte aan ontmoetingsruimten in allerlei vormen rond knooppunten. Schaalvergroting en specialisatie vindt ook plaats in de transportmiddelen en de logistieke knopen. Complexe processen en hoge transportkosten maken betrouwbaarheid en planbaarheid tot een absolute vereiste. We mogen nog steeds uitgaan van een groeiende welvaart. Het autobezit neemt, mede door de afschaffing van de aanschafbelasting (BPM) verder toe en leidt tot meer 'dedicated' auto's: een kleine auto voor de boodschappen, een gezinsauto voor het weekend, een auto voor de sport of vakantie. Het bezit van een tweede huis wordt ook bereikbaar voor meer mensen. Dit tweede huis brengt ook verandering van mobiliteitspatronen met zich mee.

Culturele ontwikkelingen

De ontwikkelingen gaan snel en de onzekerheid neemt toe. In deze individualiserende en globaliserende samenleving zoeken mensen houvast in de eigen subcultuur of de eigen woonomgeving. Het belang van gezondheid en kwaliteit van leven neemt toe. Er ontstaat een steeds grotere differentiatie in leefstijlen met tot gevolg een grotere ruimtelijke differentiatie in woonomgevingen, recreatieomgevingen, werkomgevingen en

winkelgebieden. Grote stadsuitbreidingen maken plaats voor stedelijke verdichting en organisch groeiende kernen. Gebiedsdelen versterken hun regionale identiteit. Binnen de samenleving lijkt er wel steeds meer een tweedeling te ontstaan tussen de *have's* en de *havenot's*, met name in de grote steden.

Technologische ontwikkelingen

Gedreven door deels economische motieven (onderscheiden, vernieuwen), deels maatschappelijke vereisten (luchtkwaliteit, energiegebruik) gaan de technologische ontwikkelingen razendsnel. Trefwoorden hierbij zijn: schoon, goedkoop, slim, snel en duurzaam. Informatie kan worden ontvangen, bewerkt en verstuurd waar je maar wil. Grenzen van tijd en ruimte vervagen: we werken thuis, op vakantie of onderweg en ontspannen op het werk. De ICT maakt het mogelijk wensen ten aanzien van de woonomgeving te vervullen op grotere afstand van de werkgever. Het mobiliteitssysteem wordt omgeven door technologie: on-line reisinformatie (ook voor ketenverplaatsingen), in-carttechnologie, verkeersmanagementsystemen. Maar ook: on-line diensten al of niet in de vorm van geïntegreerde pakketten; het is allemaal nu of in de nabije toekomst mogelijk.

Milieu

De luchtkwaliteit (Pm10, NOx) heeft de agenda in de afgelopen jaren sterk bepaald. Hogere eisen aan de gezondheid en een lagere acceptatie van risico's zullen maken dat het thema, ondanks betere achtergrondwaarden, ook in de toekomst van belang blijft. Het klimaatbeleid staat nog in de kinderschoenen, maar zal sterk in belang groeien. Reductie van CO2 en de noodzakelijk transitie naar een duurzame energievoorziening gaan hierbij hand in hand. De gevolgen hiervan zijn nog nauwelijks te overzien, maar zullen in alle gevallen groot zijn. Het prijsmechanisme zal hierbij een belangrijke rol spelen en leiden tot verandering van mobiliteitsgedrag (vervoermarkt, vervoermiddelkeuze). Aandrijftechnieken van auto en OV verduurzamen. Dit leidt tot meer kleine en zuinigere voertuigen in het autosysteem en grotere eenheden in het openbaar vervoer.

3 Thema's

Vanuit het beeld van de toekomst dat uit de ontwikkelingen naar voren komt zijn twaalf thema's benoemd, alsmede onze inschatting van de gewenste beleidskoers op het betreffende thema. Deze koers wordt toegelicht.

Thema Goederenvervoer: **Ontvlecht het personen- en goederenvervoer!**

Hoge eisen aan logistieke processen

Logistieke processen zijn omgeven met steeds hogere eisen aan betrouwbaarheid, veiligheid en snelheid. De ontwikkelingen in de energievoorziening voegen daar eisen aan motorefficiëntie aan toe, teneinde op brandstofkosten verder te besparen. In het mondiale en internationale transport worden de vervoermiddelen en de logistieke complexen daardoor steeds meer grootschalig en meer gespecialiseerd.

...en aan inpassing infrastructuur goederenvervoer

Binnen Europa speelt de transitie naar rail een belangrijke rol, mede aangejaagd door de eisen in het transalpiene vervoer. Ook in Nederland worden de inpassingseisen van infrastructuur voor het goederentransport in de stedelijke omgeving steeds hoger. Samen gebruik met infrastructuur voor personenvervoer komt daarmee meer onder druk. Momenteel is op het spoorwegennet al sterk zichtbaar waar dat toe leidt: een rem op de groei van het personenvervoer (bijvoorbeeld op de Brabantroute) en conflicten in de ontwikkeling en intensivering van het stedelijk gebied rond het spoor (bijvoorbeeld Dordrecht).

Onbetrouwbaarheid leidt tot hoge kosten

Ook op de weg leidt de sterke groei van met name het regionale autoverkeer tot nagenoeg onbeheersbare groei van de onbetrouwbaarheid in het (inter-)nationale en bovenregionale goederentransport over langere afstanden. Gevoegd bij de hoge eisen aan planbaarheid van logistieke processen en de hoge kosten van gespecialiseerde transportmiddelen leidt dit tot hoge kosten in het bedrijfsleven.

Prioritaire (spoor-) wegen voor het goederenvervoer

Ontvlechten houdt in dat ingezet wordt op een netwerk van prioritaire spoorwegen en hoofdwegen voor het goederenvervoer. Dit houdt in dat op deze spoorwegen het

goederenvervoer prioriteit heeft. Medegebruik door personenvervoer is mogelijk. Op andere routes ligt de prioriteit bij het personenvervoer. In plaats van algemene afspraken over prioriteiten in het railvervoer dient er een gedifferentieerd afsprakenkader te komen dat hiermee rekening houdt. Dit dient te worden gekoppeld aan een ruimtelijke visie omtrent de ontwikkeling van logistieke complexen buiten de agglomeraties. Op de weg is op de belangrijkste interregionale corridors inzet van vrachstroken gewenst om de betrouwbaarheid tot een beheersbaar niveau terug te brengen. Overslag- en distributiecentra kunnen zich gekoppeld aan deze infrastructuur verder ontwikkelen.

Thema: bereikbaarheid:

Stel economische kerngebieden centraal bij de duurzame ontwikkeling van de hoofdinfrastructuur!

Investerings motiveren vanuit vitaliteit en duurzaamheid

Ontwikkeling van hoofdinfrastructuur komt in Nederland veelal probleemgedreven en sectoraal tot stand. Bepalend zijn vraagstukken omtrent de capaciteit, de veiligheid en de ruimtelijke inpassing. Veel te weinig wordt de relatie gelegd met de geïntegreerde doelstellingen op het gebied van economische vitaliteit en duurzaamheid. De motivatie voor investeringen in de hoofdinfrastructuur zou veel meer uit deze doelstellingen moeten volgen.

Economische kerngebieden in elke regio vaststellen

In de regionale netwerkanalyses (2006) is een eerste stap gezet naar een bredere en economische motivering voor de hoofdinfrastructuur vanuit de vraag: "wat heeft de regio nodig om economisch vitaal te zijn?". Elke regio heeft economische kerngebieden vastgesteld en zich de vraag gesteld, welke bereikbaarheid de economische functies nodig hebben in termen van deur-tot-deurreistijden en welke ingrepen in de infrastructuur dan noodzakelijk zijn?

Het bereik van de kerngebieden garanderen of vergroten

De vruchten van deze discussie dreigen echter te verjaren en dat is jammer. Deze wijze van denken introduceert immers terecht een bredere motivatie van de hoofdinfrastructuur vanuit bereikbaarheid. Niet elke file is even bedreigend voor de economische vitaliteit. Bovendien opent het de deur naar een kansgerichte benadering. Investeren in het vergroten van de 'catchment area' van economische kerngebieden (het gebied van waar uit mensen binnen een bepaalde reistijd het kerngebied kunnen bereiken) kan mogelijk lucratiever zijn dan het verder investeren op relaties die al relatief goed zijn.

Visiegedreven aanpak nodig voor transitie naar duurzaam personenvervoer

Naast de economische vitaliteit verdient daarbij de duurzaamheid een volwaardige plaats. Keuzes moeten worden gemaakt in de wijze waarop mensen en goederen kerngebieden moeten kunnen bereiken. Hierbij mag van de overheid een sterkere visiegedreven aanpak worden verwacht; de noodzakelijke transitie naar duurzaamheid vraagt hierom.

Thema: Spoorwegen
Investeer in snelheid op het spoor!

Veel aandacht voor betrouwbaarheid en capaciteit

In de afgelopen jaren is de aandacht voor het vervoer op het spoor sterk komen te liggen op betrouwbaarheid, capaciteit en spoorwegveiligheid. Deze aanpak is vruchtbaar gebleken: ten aanzien van het onderhoud is een inhaalslag gaande en de betrouwbaarheid en punctualiteit nemen, mede dankzij de nieuwe dienstregeling, toe. In de dienstregeling is bovendien ruimte voor extra (spits-) treinen. De reizigers waarderen dit met een gestage groei van het gebruik. Dit kan eenvoudig tot de conclusie leiden dat voortgaan op deze weg het meest efficiënt is.

Maar 'snelheid' is een economische factor

Maar wordt hiermee ook optimaal ingespeeld op de vereisten van de moderne kenniseconomie? Mensen bewegen zich in toenemende mate van afspraak naar afspraak. Werken is ontmoeten. Binnen een per definitie beperkt tijdsbudget moeten zowel werkafspraken als privé-afspraken op verschillende locaties worden gecombineerd. Het spreekt vanzelf dat betrouwbaarheid van het mobiliteitssysteem hiervoor van groot belang is. Maar evenzeer is snelheid relevant, want hoe sneller de verplaatsing kan worden gemaakt, des te meer interacties zijn mogelijk. Juist in de combinatie van betrouwbaarheid en snelheid ligt daarom een belangrijke economische meerwaarde. In Nederland is door het grotere aantal haltingen en de ruimere marges in de dienstregeling de effectieve snelheid van de intercity sinds de jaren 70 eerder gedaald dan gestegen.

Op Europees niveau gaan de ontwikkelingen snel

Hoe anders is de ontwikkeling in de rest van Europa. In Frankrijk is met de komst van de TGV het economisch systeem getransformeerd. Nieuwe mogelijkheden voor combineren van patronen van wonen, werken en recreëren zijn ontstaan die leiden tot overvolle treinen. Een immer voortgaande ontwikkeling die zich vertaalt naar omliggende landen; ook naar Nederland. Al deze reizigers kennen economisch nut toe aan de vaak in prijs duurdere verplaatsing.

Snelheid is van belang voor een vitale en duurzame toekomst

Vitaliteit en duurzaamheid vereisen dat Nederland aansluiting zoekt op het zich in snel tempo ontwikkelende Europese hogesnelheidsnet. Treinvervoer vervangt hier vliegverkeer over afstanden tot 500 kilometer. De HSL-oost verdient daarom opnieuw een plaats op de agenda. Maar ook in het vervoer binnenlands vervoer van en naar de hoofdknopen van de Randstad bieden snelle verbindingen belangrijke economische meerwaarde. Nieuwe groepen reizigers worden getrokken wanneer ook meer perifeer gelegen stedelijke regio's deze knooppunten binnen 90 minuten betrouwbaar kunnen bereiken. Dit geldt temeer nu de betrouwbaarheid van het wegverkeer over langere afstand steeds sterker achteruit gaat. Hoewel het zeker klopt dat deze investeren in de snelheid van het spoor ook nieuwe mobiliteit oproepen, is het ook waar dat aan elke verplaatsing een economisch nut wordt toegekend en groei van de mobiliteit derhalve ook altijd hand in hand gaat met economische groei.

Thema: hoofdwegennet **Verleg het accent naar capaciteitsuitbreiding voor doelgroepen!**

Sterke groei van de onbetrouwbaarheid op de weg

De groei van het autoverkeer heeft geleid tot een sterke groei van de congestielast. Naast de sterk teruggelopen verplaatsingssnelheid op het netwerk in de spitsperioden, is de onbetrouwbaarheid van het wegsysteem als geheel mogelijk een nog groter probleem. Bovendien breiden de spitsperioden zich verder uit over de dag. En hoewel de mogelijkheden voor on-line informatievoorziening over de congestie onderweg sterk zijn gegroeid, blijft het gegeven van de lage snelheid en de hoge onbetrouwbaarheid een feit.

Generieke capaciteitsuitbreiding niet altijd effectief

Investeren in generieke capaciteitsuitbreiding van het hoofdwegennet lost dit probleem niet op. Verkeer keert terug naar het voorkeurstijdstip of de voorkeursroute. Ruimte wordt ingenomen door regionaal verkeer over korte afstand in plaats van dat meer ruimte ontstaat voor interregionaal verkeer. Bovendien leidt de versnelde aanvoer van grote hoeveelheden autoverkeer op andere plaatsen in het netwerk vaak tot meer omvangrijke congestie. Hoewel er zeker knelpunten zijn waar het zinvol is om de capaciteit generiek uit te breiden, dient een accentverschuiving plaats te vinden naar uitbreiding voor doelgroepen.

Doelgroep gerichte uitbreiding verbetert de betrouwbaarheid

In enkele gevallen kan deze uitbreiding vorm krijgen in de vorm van vrachtstroken. Verplaatsingen van het wegtransport over langere afstand kunnen hiermee in belangrijke mate aan snelheid en betrouwbaarheid winnen. In zekere zin is het scheiden van rijbanen voor regionaal en interregionaal verkeer, zoals nu veelal gebeurt, ook een uitbreiding voor specifieke doelgroepen, namelijk de interregionale automobilist. Maar ook deze krijgt uiteindelijk te maken met congestie op de regionale banen en de in- en uitvalswegen naar de steden. Veel sterker dan tot nu toe dient capaciteitsuitbreiding gekoppeld te worden aan een doelgroep of een vervoermarkt (korte, middellange of lange afstand). Het wegontwerp dient hiervan een resultante te zijn en niet te ontstaan op basis van de optelsom van de ongeconditioneerde vraag naar capaciteit.

Thema: mobiliteit

Versterk auto en openbaar vervoer op eigen deelmarkten!

Auto en openbaar vervoer zijn geen concurrerende vervoerssystemen

In het SVV2 lag de nadruk op verandering van vervoermiddelkeuze, noodzakelijk om de groei van de automobilititeit te beteugelen. Lange tijd is de mobiliteitsdiscussie daarom gedomineerd geweest door een schijntegenstelling tussen auto en openbaar vervoer: bijdragen in het openbaar vervoer moesten worden gemotiveerd uit het effect op het autogebruik; wegbreidingen alleen mogelijk als het openbaar vervoer geen oplossing biedt. Het wordt tijd deze tegenstelling van elkaar concurrerende vervoerwijzen definitief te verlaten.

Keuzevrijheid in modaliteiten is een kwaliteit op zichzelf

We leven in een hoog mobiele samenleving. Keuzevrijheid tussen auto of openbaar vervoer is daarbij een hoog goed. Dagelijks maken we allemaal keuzen in de wijze waarop we ons zullen verplaatsen. Het resultaat is afhankelijk van tal van factoren (prijs, tijd, comfort). Dat zal in de toekomst alleen maar sterker worden en hoewel het autobezit zal groeien is het nog maar sterk de vraag of de auto ook het meest geschikte vervoermiddel is voor de betreffende verplaatsing. Bovendien is het vanuit economische robuustheid ongewenst dat het mobiliteitssysteem al te sterk van een enkele vervoerwijze (lees: auto) afhankelijk is. Dit maakt het systeem kwetsbaar voor congestie en stijgende olieprijsen.

Auto en openbaar vervoer zijn complementair

Openbaar vervoer is sterk op langere afstanden (internationaal, interregionaal) en in het personenvervoer in, van en naar de stedelijke gebieden. De auto biedt een duidelijke meerwaarde op regionale afstanden en in het landelijk gebied. In het mobiliteitsbeleid moeten daarbij aansluitende keuzen worden gemaakt en heldere gebiedsgerichte prioriteiten worden gesteld. Binnen de prioritairere deelmarkten moet het openbaar vervoersysteem worden versterkt. Daarbuiten moet het voorzieningenniveau op peil worden gehouden. Juist op de scharnierpunten tussen de deelmarkten moeten faciliteiten voor P+R worden verbeterd.

Thema: parkeren **Maak werk van parkeren op afstand!**

P+R voor bestemmingsverkeer biedt keuzevrijheid

Binnen de stedelijke gebieden vindt verdere schaalvergroting van economische kerngebieden plaats. In en rond de stedelijke centra intensiveren de bestemmingsfuncties en groeit het aantal evenementen. Hoge eisen worden gesteld aan de kwaliteit van de openbare ruimte. Dit is goed voor het vestigingsmilieu, maar leidt ook tot bereikbaarheidsproblemen. Parkeren in stedelijke centra wordt bovendien steeds duurder. Parkeren op afstand van de binnensteden biedt keuzevrijheid voor de gebruiker en is daarom een belangrijk middel om bezoekers vast te houden en werkenden een alternatief te bieden. Het (verder) ontwikkelen van Park+Ride, dan wel Park+Walk moet daarom een speerpunt in het bereikbaarheidsbeleid voor elke stad vormen.

Parkeren op afstand in woonwijken verhoogt de leefkwaliteit

Als gevolg van de groeiende welvaart en het afschaffen van de belasting op aanschaf van nieuwe auto's mag een verdere groei van het autobezit worden verwacht. Dit zal onmiskenbaar de druk op de kwaliteit van de woonomgeving verder vergroten. Tegelijkertijd worden de eisen die we stellen aan die woonomgeving steeds hoger. Binnen woonwijken zal daarom het thema parkeren (nog) belangrijker worden. De tijd dat we al onze auto's als het ware onder het bed konden parkeren is voorbij. Zeker voor een tweede, derde of zelfs vierde auto binnen een huishouden dienen in het beleid voorzieningen voor parkeren op afstand te worden geboden.

Ruimte voor P+R bij stations sterk verbeteren

Het groeiende autobezit leidt er ook toe dat waar we voorheen naar het station fietsten ook in het vervoer naar de trein steeds meer gebruik zal worden gemaakt van de auto. Samen met een groei van de verplaatsingsafstanden betekent dit een groeiende parkeerdruk op vooral de intercitystations (zoals dat nu ook voor fiets al te zien is). Beleid moet worden ontwikkeld om deze druk op te vangen; bij elk station dienen basisvoorzieningen voor parkeren aanwezig te zijn. Bij intercitystations moet rekening gehouden worden met meer grootschalige voorzieningen voor P+R. Dat kan zijn in de binnenstad, dan wel op stadsrandstations, die tevens halteplaats zijn (of kunnen worden) voor de intercity.

Thema: de stad **Maak een kwaliteitssprong in de openbare ruimte!**

De 'historische' binnenstad concurreert op kwaliteit

Het hoge voorzieningenmilieu, de diversiteit aan activiteiten, de evenementen en de kwaliteit van de ruimtelijke omgeving dienen in toenemende mate het 'historische' centrum te onderscheiden van de andersoortige centra. De kwaliteit van de binnenstad vormt een belangrijke vestigingsplaatsfactor en is daarmee sterk bepalend voor de vitaliteit van de stad. Dit geldt natuurlijk voor vestigingen in de stad zelf, maar er is ook een duidelijke uitstraling naar de regio als geheel (bv. Groningen, Maastricht). Een goede bereikbaarheid is daarbij natuurlijk essentieel. Maar als dit ten koste gaat van de kwaliteit van de openbare ruimte wordt het kind met het badwater weggegooid. In de stedelijke centra moet daarom de kwaliteit van de openbare ruimte te allen tijde centraal te staan.

Kwaliteitssprong nodig in ruimte rond de 'historische' binnenstad

De komende jaren moet worden ingezet op een kwaliteitssprong in die openbare ruimte. Waar in de afgelopen periode vooral de nadruk heeft gelegen op het kernwinkelgebied, dient deze slag daarom verder te gaan dan de 'historische' binnenstad en het hele centrum te omvatten. Op die wijze worden stedelijke brandpunten met elkaar verbonden, het hoofdstation in het gebied geïntegreerd en barrières naar omliggende stadswijken geslecht. De inrichting van pleinen en assen bepaalt de beleving voor de gebruiker. Doel is om de verblijfstijd van bezoekers en werkenden in de centra te verlengen, synergie te verhogen en daarmee de stad weer 'the place to be' te maken; de plaats waar we elkaar ontmoeten.

Ruimtelijke kwaliteit sturend voor keuzen bereikbaarheid

Dit betekent onvermijdelijk scherpe keuzen in de bereikbaarheid. Potenties voor ruimtelijke kwaliteit moeten optimaal worden benut. Voor het verkeersbeleid betekent deze opgave dat niet langer de vraag van het autoverkeer kan worden gevolgd, maar dat deze in de brede binnenstad pro-actief moet worden gestuurd: fietser en voetganger centraal stellen, parkeren op straat reduceren, weren van niet-bestemmingsverkeer en meer ruimte voor openbaar vervoer. Waar mogelijk toepassen van zelfregulering boven geregelde kruisingen. Op cruciale plekken en assen moet daarom worden geïnvesteerd: in de kwaliteit van het openbaar vervoer (tram in plaats van bus), in geïntegreerde parkeervoorzieningen (ondergronds, toegangen op afstand) en in de inrichting van de openbare ruimte zelf (materiaalgebruik, groen, water).

Thema: decentralisatie

Geef meer financiële autonomie aan decentrale overheden!

Met BDU is eerste stap succesvol gezet

Met de instelling van de Brede Doel Uitkering (BDU) is de eerste stap gezet naar meer keuzevrijheid bij de decentrale overheden ten aanzien van de besteding van de financiële middelen. Integrale afweging is nu mogelijk tussen bijvoorbeeld exploitatie van het bus-, tram- en metrovervoer en investering in de infrastructuur.

Hoofdinfrastructuur nog niet geïntegreerd

Dit is echter maar een eerste stap. De reiziger reist van deur-tot-deur. Het spoorvervoer is integraal onderdeel van het hele OV-systeem. Evenzo vormen ook de rijkswegen integraal onderdeel van het mobiliteitsnetwerk. Daarnaast dienen OV en auto elkaar meer aan te vullen en versterken. Een integrale samenhang in de ontwikkeling en exploitatie van mobiliteitsnetwerken is daarom van groot belang.

Samen afspraken maken over ontwikkeling ruimte en infrastructuur

Binnen de ontwikkeling van de mobiliteitsnetwerken dient ook de relatie met de ruimtelijke ontwikkeling expliciet te worden gelegd. Ruimtelijke keuzen en infrastructurale gevolgen dienen hierbij nauw samen te hangen in integrale projecten voor ruimte en infrastructuur. Belanghebbende partijen komen samen tot afspraken en dragen op grond van eigen belangen financieel bij aan de realisatie.

Eigen keuzen maken vergt ook financiële ruimte

Maar hier wringt de schoen. De ruimte voor het maken van eigen keuzen op decentraal niveau is beperkt. Financiële middelen ontbreken en in tegenstelling tot de ons omringende landen is het eigen belastingsgebied van de decentrale overheid nagenoeg nihil. In de huidige verhoudingen is het niet het Rijk dat bijdraagt op basis van het eigen belang, maar het Rijk dat het belang van een project bepaald! Dit doet geen recht aan de ruimte die bestuurders op decentraal niveau moeten hebben voor het maken van eigen keuzen en daar ook de bestuurlijke verantwoordelijkheid voor te dragen.

Verdere decentralisatie van taken en middelen bevordert integraliteit

De integrale ontwikkeling van ruimte en infrastructuur vraagt daarom om een verdere decentralisatie van bevoegdheden, taken en verantwoordelijkheden inzake de beheer, exploitatie en ontwikkeling van infrastructuur, inclusief spoorwegen en autosnelwegen. Onder nader vast te stellen condities van ontwikkeling, beheer en exploitatie kunnen delen van het hoofdwegennet en het spoorwegennet verdergaand worden gedecentraliseerd, inclusief de daarbij behorende financiële middelen. Ook in financiële zin wordt daarmee meer autonomie gegeven aan decentrale overheden. Hierbij kan gedacht worden aan regionale budgettering van middelen, zonder dat deze al op voorhand al aan projecten zijn verbonden.

Het Rijk stelt kaders en draagt bij op basis van eigen belang

Het Rijk stelt kaders, faciliteert en toetst. Daarnaast draagt het financieel bij aan individuele projecten op basis van een helder gedefinieerd belang dat het Rijk bij de realisatie van het betreffende project heeft. Zo zal binnen de spoorsector het goederenvervoer, de intercity's en het hogesnelheidsvervoer een verantwoordelijkheid van het Rijk blijven. Ten aanzien van het hoofdwegennet gaat het om de afwikkelingskwaliteit voor het interregionale verkeer en goederenvervoer. Binnen regionale overlegverbanden worden hierover afspraken gemaakt in een Regionaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport.

