

**Bereikbaarheid in beeld: kiezen op grond van juiste  
beleidsinformatie**

Jasper Hoogeland  
Goudappel Coffeng BV  
jhoogeland@goudappel.nl

Theo Konijnendijk  
Kennissplatform Verkeer en Vervoer  
theo.konijnendijk@kpvv.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk  
19 en 20 november 2009, Antwerpen**

## **Samenvatting**

### *Bereikbaarheid in beeld: kiezen op grond van juiste beleidsinformatie*

In de afgelopen jaren is onder invloed van nationaal beleid de aandacht voor stedelijke bereikbaarheid enorm toegenomen. Overheden proberen in gezamenlijkheid om de bereikbaarheid van deur tot deur van en naar belangrijke economische kerngebieden te verbeteren. Een netwerkaanpak is daarbij onontbeerlijk.

Met die netwerkaanpak is ook de behoefte ontstaan aan andere typen van analyses en beleidsinformatie. Dit vergt een geheel nieuwe manier van kijken en werken. Waar in het verleden werd gefocust op het oplossen van aanwijsbare knelpunten op wegvak of kruispuntniveau ligt de prioriteit nu bij het realiseren van acceptabele reistijden op verbindingen ten behoeve van een betere bereikbaarheidskwaliteit van gebieden. De file is niet langer de maat der dingen. Maar wat dan wel?

Er is behoefte aan beleidsindicatoren die een goede weerspiegeling zijn van de beleidsdoelen op het niveau van locatiebereikbaarheid. Denk daarbij onder andere aan ontplooiingsmogelijkheden voor inwoners. Om die indicatoren in beeld te brengen zijn nieuwe soorten analyses nodig. Ook de analyses op het schaalniveau van verbindingen en schakels moeten ten dienste staan van de afweging op locatieniveau. Het benoemen van de juiste indicatoren blijkt een lastige opgave.

De volgende stap is het verzamelen van de juiste informatie over die beleidsindicatoren. Dit vraagt om het maken van keuzes: wat wil ik weten om mijn bestuurder te faciliteren in een rationele keuze. Welke data moet ik verzamelen en hoe zeef/aggregeer ik die informatie dat kan worden gesproken over heldere, eenduidige en compacte beleidsinformatie.

Om decentrale overheden te faciliteren bij beantwoording van bovenstaande vragen heeft het Kennisplatform Verkeer en Vervoer de bundel Bereikbaarheid in beeld uitgebracht. In deze paper daarvan een kleine uitsnede. Ook wordt ingegaan op nieuwe ontwikkelingen die decentrale overheden op korte termijn moeten helpen om meer grip te krijgen op de bereikbaarheid en het daarvoor verzamelen van beleidsinformatie. Effectiviteit van beleid gaat niet zozeer over iets of niets doen, maar beslissingen nemen op grond van de juiste beleidsinformatie.

## **1. DE HOGE VLUCHT VAN BEREIKBAARHEID**

Met de komst van de Nota Mobiliteit staat het thema bereikbaarheid centraler dan ooit. Uiteraard in harmonie met leefbaarheid en veiligheid. In afstemming met de rijksnota's Pieken in de Delta (EZ) en Nota Ruimte (VROM) staat de vraag centraal hoe economische kerngebieden zich optimaal kunnen ontplooiën. Een goede bereikbaarheid, is het oordeel, is daarbij cruciaal.

De Nota Mobiliteit brengt daarin scherpte aan. Bereikbaarheid wordt niet langer afgemeten aan de file, maar aan de reistijden die van en naar die economische kerngebieden worden gerealiseerd. De begrippen van deur tot deurreistijd, acceptabele reistijd en betrouwbare reistijd doen hun intrede.

Om het beleidsconcept handen en voeten te geven wordt in 2006 gestart met de zogenaamde regionale netwerkanalyses. Door de minister van Verkeer en Waterstaat worden elf stedelijke regio's aangewezen die een dergelijke vernieuwende netwerkaanpak mogen opstellen, resulterend in een concreet pakket van maatregelen gericht op de korte en lange termijn (2020). In hun kielzog volgt een groot aantal andere stedelijke regio's.

De nieuwe netwerkaanpak leidt tot nieuwe denkramen. Het kijken naar mobiliteit vanuit ruimtelijk perspectief is een belangrijke meerwaarde. Tevens is sprake van nieuwe soorten analyses. In verhouding tot het recente verleden zijn I/C-analyses niet meer zaligmakend). Dat hangt samen met de ontstane andere informatie behoeften. Wil men integraal oplossingsrichtingen afwegen a.d.h.v. de 7-sprong van Verdaas dan is belangrijk dat maatregelen op het terrein van ruimtelijke ordening, prijsbeleid, OV, mobiliteitsmanagement en benutten, reconstructie en bouwen van infrastructuur in samenhang kunnen worden geanalyseerd. Ten slotte is sprake van vernieuwende prioritering: projecten worden 'gescoord' op grond van hun bijdrage aan de bereikbaarheidskwaliteit van gebieden.

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer voorziet decentrale overheden van inhoudelijke en procesmatige kennis bij het uitvoeren van dergelijke regionale netwerkstudies. Zij doet dit concreet door haar doelgroep te informeren over mogelijke instrumenten, toepassingen en analyses in relatie tot bereikbaarheidsbeleid en netwerkaanpakken. In januari 2009 leidt dit concreet tot de bundel 'Bereikbaarheid in beeld' (zie [www.kpvv.nl](http://www.kpvv.nl)).

In deze paper willen we kort stilstaan bij de belangrijkste ervaringen beschreven in die bundel, maar ook bij recente aanvullende en nieuwe inzichten. Onze centrale boodschap: bij het regionaal in gezamenlijkheid verbeteren van de bereikbaarheid is gerichte eenduidige en heldere beleidsinformatie een van de sleutels tot succes, naast afstemming over de bestuurlijk gewenste en ambtelijk te leveren informatie. Dit vergt een totaal nieuwe kijk op de benodigde beleidsindicatoren, data en analyses. Daarnaast hebben bij analyses betrokken ambtenaren en consultants andere kennis en competenties nodig.

## **2. BELEIDSVERNIEUWING IN DE NETWERKAANPAK**

Door de focus op van deur tot deurbereikbaarheid van en naar economische kerngebieden, staat niet langer een wegvak of kruispunt in de analyse van knelpunten centraal, maar gaat het primair om de bereikbaarheidskwaliteit van gebieden en de kwaliteit van verbindingen. Dit betekent automatisch dat wegbeheerders en vervoersautoriteiten worden uitgedaagd om gezamenlijk over het totale netwerk een goede bereikbaarheid te definiëren en bieden. Ook is een consequentie dat niet alleen knelpunten centraal staan, maar ook ruimte is voor het zoeken naar kansen voor verbetering en bij voorbeeld voor betere uitwisseling tussen de verschillende vervoerswijzen (auto, openbaar vervoer en fiets).

Een dergelijke samenhangende regionale aanpak vraagt van alle betrokken partijen een andere manier van kijken en werken. Cruciaal is ook dat alle betrokken partijen op dezelfde manier kijken. Er moet sprake zijn van een gedeelde visie over de gewenste ruimtelijke ontwikkeling, de gedifferentieerde bereikbaarheidseisen en de taakstelling van de verschillende vervoersystemen.

Die heldere visie en doelen zijn de onontbeerlijke basis om te komen tot een goede analyse van problemen en uitwerking en prioritering van maatregelen. Anders is immers onduidelijk wat als probleem kan worden gedefinieerd.

Om te komen tot die samenhangende netwerkaanpak is door Goudappel Coffeng het Lagen en Fasenmodel ontwikkeld. Directe aanleiding waren de regionale netwerkanalyses. Het model biedt inzicht in de samenhang tussen schaalniveaus en beleidsopgaven.

Hoewel momenteel regionale netwerkanalyses nauwelijks worden uitgevoerd is het model onverminderd van toepassing, onder andere bij de ontwikkeling van gebiedsagenda's of het MIRT.

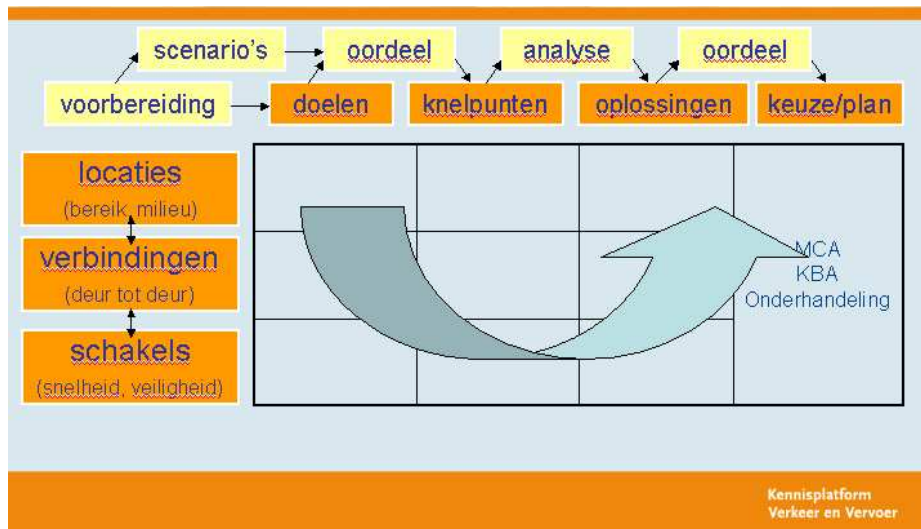
## **3. HET LAGEN EN FASENMODEL**

Bij het verbeteren van de bereikbaarheid van deur tot deur zijn drie schaalniveaus van belang:

1. locatiebereikbaarheid: is het economisch kerngebied voldoende bereikbaar?
2. verbindingskwaliteit: is de reistijd op een bepaalde verbinding van voldoende kwaliteit?
3. schakelkwaliteit: zijn er knelpunten in een schakel die de verklaring zijn voor de ontoereikende locatie en verbindingskwaliteit?

Het Lagen en Fasenmodel is een beleidsmodel waarin deze drie schaalniveaus worden gecombineerd met de stappen van het beleidsproces. Centraal in het model staat steeds

de vraag welke informatie nodig is in elke stap van de matrix die ontstaat. Het model gaat dus over het verzamelen van de juiste beleidsinformatie ten behoeve van analyse, besluitvorming en onderhandeling.



Figuur: Het Lagen en Fasenmodel

#### *Horizontale as van het model*

Bij het ontwikkelen van regionaal bereikbaarheidsbeleid worden bij voorkeur achtereenvolgens de doelen, knelpunten, oplossingen en plan uitgewerkt. Met name de doelen en het bijbehorende afwegingskader met beleidsindicatoren en het uiteindelijke plan (c.q. maatregelenpakket) worden voor het vormen van een oordeel bestuurlijk vastgesteld. De analyse, het inventariseren van knelpunten en verkennen van oplossingsrichtingen, is voornamelijk een inhoudelijk ambtelijk traject.

#### *Verticale as van het model*

Het oordeel over de geformuleerde doelen en de kwaliteit van het plan of maatregelenpakket wordt gevormd op strategisch niveau: bereikbaarheid van de locatie. Dragen de maatregelen bij aan de gewenste economische ontwikkeling van het gebied door een verbeterde bereikbaarheid van deur tot deur?  
Om het effect op het niveau van de locatie in beeld te brengen moeten de knelpunten op het niveau van de verbindingen en schakels worden geanalyseerd. Uit die analyses volgen oplossingen waarvan de effectiviteit uiteindelijk weer moet worden beoordeeld op het niveau van locaties. De tijdens die stappen verzamelde informatie is vooral ambtelijk van belang.

#### *Voortdurende terugkoppeling*

Bij elk schaalniveau en beleidsfase horen andere analyses. Daarbij staan bij voorkeur wel steeds dezelfde indicatoren centraal. De beleidsbeslissing of onderhandeling kan namelijk rationeel slechts op enkele indicatoren worden gebaseerd. Te veel informatie leidt ertoe dat de beslisser door de bomen het bos niet meer ziet.

Een beperkte selectie van indicatoren maakt het ook makkelijker om de voortdurend benodigde terugkoppeling (de pijl in het model) uit te voeren. De verzamelde beleidsinformatie moet uiteindelijk leiden tot inzicht in de mate van doelbereiking op het

hoogste schaalniveau: de locatiebereikbaarheid. Bij die afweging spelen ook economische, leefbaarheids en veiligheidsaspecten een rol, bijvoorbeeld in de randvoorwaardelijke sfeer.

#### 4. DE CENTRALE ROL VAN BELEIDSINFORMATIE

Het Lagen en Fasenmodel maakt duidelijk dat voor een goede beslissing over te nemen maatregelen grip moet worden verkregen op de consequenties op meerdere schaalniveaus. Leidt een maatregel tot oplossing van een concreet knelpunt en is de oplossing van dat knelpunt uiteindelijk ondersteunend aan een verbeterde bereikbaarheidskwaliteit van een locatie?

Doordat elke beleidsstap en elk schaalniveau vraagt om zijn eigen type analyses ontstaat al snel de valkuil van een overdaad aan informatie. Ambtelijk is daar wellicht nog mee te werken, bestuurlijk is dat zeker niet het geval. Niet alle informatie is bestuurlijk bruikbaar. De ambtenaar moet door middel van het aggregeren of zeven van informatie zorgen voor 'beleidsinformatie'.



Een beleidsbeslissing is altijd het resultaat van een rationele afweging op grond van beleidsinformatie en intuïtie. Die beleidsinformatie moet eenduidig, helder en beperkt in omvang zijn wil zij daadwerkelijk waarde hebben. Voldoet de informatie niet aan die kwaliteit dan krijgt intuïtie de overhand.

#### 5. OP ZOEK NAAR RELEVANTE BELEIDSINDICATOREN

De nieuwe beleidskaders zijn het realiseren van acceptabele reistijden van deur tot deur voor gebieden. Hierdoor rijst in elk project de vraag welke vorm van bereikbaarheidskwaliteit die gebieden nodig hebben. Die vraag is in veel gevallen nog niet goed beantwoord. De opgaven die worden gesteld aan de bereikbaarheid zijn dan niet direct te relateren aan de opgaven voor het gebied. Een andere handicap is dat de gehanteerde beleidsindicatoren niet in direct verband staan met de geformuleerde beleidsdoelen.

Aan de hand van enkele (wellicht herkenbare) voorbeelden kan dit probleem het beste worden geïllustreerd:

- Het aantal OV-reizigers wordt vaak gebruikt als beleidsindicator. Wanneer je streeft naar het doel om het gebruik van het OV te laten groeien een prima indicator. De indicator wordt echter ook frequent gebruikt om een verbetering van de bereikbaarheid te toetsen. Hoewel een overstap van auto naar OV inderdaad de bereikbaarheid over de weg kan verbeteren, kan de groei van het OV ook worden gerealiseerd met nieuwe reizigers of overstappers van fiets.
- De filelengte wordt vaak gebruikt om de zwaarte van een knelpunt te duiden. De lengte van de file (of bijvoorbeeld de I/C-verhouding) zegt niets over de omvang van het reistijdverlies c.q. de opgelopen vertraging van deur tot deur. Als je streeft naar verbetering van de concurrentiepositie van een economisch kerngebied is beleidsmatig de vraag of al die opgelopen reistijdverliezen even relevant zijn.
- Een fraai voorbeeld hiervan is de worsteling van Brainport A2 Eindhoven in haar zoektocht naar goede beleidsindicatoren. Om de Brainport te kunnen doorontwikkelen is behoefte aan zogenaamde brainwerkers (hoogopgeleide arbeidskrachten). Juist die doelgroep moet het stedelijk gebied snel kunnen bereiken vanuit voor hun interessante woongebieden. Reistijdverliesuren zijn een goede indicator om bereikbaarheidsproblemen op een relatie in beeld te brengen. Maar hoe kom je er nu achter dat ook die gewenste brainwerkers reizen op die relaties.

Bovenstaande voorbeelden brengen nog een ander probleem met betrekking tot de relevante beleidsinformatie aan het licht. Door de relevante nieuwheid van de uitgevoerde netwerkanalyses kunnen veel van de gewenste analyses nog niet worden uitgevoerd. Het ontbreekt aan instrumentarium of relevante data.

In die gevallen is het belangrijk om daar ook helder over te zijn. Rationele beleidskeuzes maken is ook weten wat je niet weet. Accepteer dat en probeer dit niet te compenseren door overdaad aan informatie te produceren over de aspecten waarover je wel wat kan zeggen.

## **6. VOORBEELDEN VAN BESCHIKBARE ANALYSES**

Na het lezen van voorgaande hoofdstukken is uiteraard de vraag welke analyses wel mogelijk zijn en over welke indicatoren zij informatie verschaffen.

In feite is voor elke cel van het Lagen en Fasenmodel een breed aantal analysemethoden beschikbaar. In de KpVV-bundel 'Bereikbaarheid in beeld' worden tal van die analysemethoden en bijbehorende resultaten beschreven. In dit hoofdstuk proberen we met enkele voorbeelden een idee te geven van de inhoud van die bundel en de diversiteit aan methoden en analyses.

Eerst zijn in onderstaande tabel per schaalniveau van het Lagen en Fasenmodel doelen en interessante beleidsindicatoren benoemd.

Schaalniveau	Doelen	Beleidsindicatoren
Locaties	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbeteren concurrentiepositie bedrijven</li> <li>- Ontplooiingsmogelijkheden van inwoners</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Potentieel aantal bezoekers binnen een bepaalde reistijd (multimodaal).</li> <li>- Aantal arbeidsplaatsen binnen een bepaalde reistijd (multimodaal).</li> </ul>
Verbindingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Acceptabele reistijden van deur tot deur.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Maximale reistijden per modaliteit, per type verplaatsing (stedelijk, regionaal, bovenregionaal) en afstand.</li> </ul>
Schakels	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemiddelde reistijden</li> <li>- Voldoende aanbod parkeerplaatsen</li> <li>- Wettelijke normen milieu en verkeersveiligheid.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aantal voertuigverliesuren</li> <li>- Bezettingsgraad</li> <li>- Overschrijding wettelijke normen lucht</li> </ul>

Om die kwaliteitseisen te realiseren moeten de beleidsfasen worden doorlopen: doelen, knelpunten en oplossingen. Cruciaal daarbij is dat een uiteindelijke oplossing (bijvoorbeeld een beperking van het aantal voertuigverliesuren) bijdraagt aan een verbetering van de reistijd op de aangewezen relevante verbinding. Ten slotte moet idealiter kunnen worden bewezen dat dit leidt tot een betere bereikbaarheidskwaliteit, bijvoorbeeld doordat de ontplooiingsmogelijkheden van inwoners zijn verbeterd. Immers, op het schaalniveau van locaties moet de feitelijke afweging over de interessantheid van een maatregel of maatregelpakket worden gemaakt.

Onderstaand een aantal voorbeelden van analyses en analyseresultaten zoals opgenomen in de bundel 'Bereikbaarheid in beeld'. Voor elke cel zijn methoden beschikbaar.

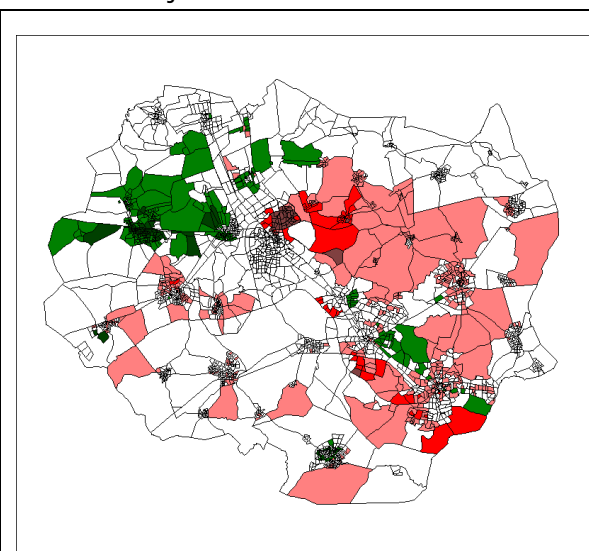
Doelen - Locaties	<p>Mobiliteitsmilieukaart</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Door voor elke modaliteit uit te rekenen hoeveel mensen in korte tijd een locatie kunnen bereiken, is snel zichtbaar te maken wat de beste locaties zijn voor bijvoorbeeld winkels (lichtblauw in het figuur).</li> </ul>	 <p>20% best bereikbare gebieden in Almere (auto 15 min, OV 20 min, fiets 20 min)</p> <p>Bron: Transumo, pilot Almere, januari 2008</p>
-------------------	--	---

Kenmerkend voor de bovenstaande kaartbeelden is dat zij goed een brug weten te slaan tussen ruimtelijke ordenaars en verkeerskundigen. De mobiliteitsmilieukaart 'sprekt' blijkbaar een gedeeld jargon. Ook op bestuurlijk niveau is veel interesse voor dit type analyses. Vooral het tonen van potenties/kansen blijkt op bestuurlijk niveau een meerwaarde van dit type analyses.



<p>Doelen - verbindingen</p>	<p>Kaartbeeld met daarop aangegeven verbindingen waarvan de kwaliteit in de volgende fasen van het proces getoetst moet worden.</p>	 <p>Bron: Netwerkanalyse zuidoost Drenthe, 2007</p>
----------------------------------	---	---

Het bovenstaande kaartbeeld toont vooral de resultaten van een keuzeproces, waarin is bepaald welke verbindingen wel en niet nader moeten worden geanalyseerd. Wil je als ambtenaar de beleidsinformatie beperkt houden, dan is het maken van keuzes over nader te analyseren corridors of verbindingen noodzakelijk.

<p>Knelpunten - locaties</p>	<p>Ontplooiingsmogelijkheden van inwoners - Te zien is dat sommige gebieden in 2020 minder arbeidsplaatsen in bereik krijgen (groen) en sommige gebieden minder (rood)</p>	 <p>Bron: Netwerkanalyse Twente, 2007</p>
----------------------------------	--	--

De kaarten met ontplooiingsmogelijkheden van inwoners behoren tot de meest gebruikte analyses in de regionale netwerkanalyses. Bij het ontbreken van een harde norm voor het aantal arbeidsplaatsen in bereik zie je vaak (zoals bovenstaand) dat de toe- of afname van het aantal arbeidsplaatsen in bereik als indicator wordt gebruikt om knelpunten op het schaalniveau van locaties te duiden.

Knelpunten - verbindingen	Kiemenkaart – Aantal voertuigverliesuren per kilometer (kiemen). Opvallend is het grote aantal voertuigverliesuren in de binnenstad van Nijmegen.	 <p data-bbox="808 569 1328 596">Bron: Netwerkanalyse Arnhem-Nijmegen</p>
------------------------------	---	---

Kiemenkaarten vragen om de beschikbaarheid van een dynamisch verkeersmodel. Meerwaarde van de kiemenkaarten is dat zij niet duiden op het ontstaan van een file, maar de gevolgen van de file in beeld brengen (in termen van voertuigverliesuren). Hoe groter het rondje, hoe meer voertuigverliesuren door dat kruispunt worden veroorzaakt. In feite worden dus de totale effecten op het netwerk, veroorzaakt door dat knelpunt, aan het knelpunt toegerekend. Bij het zoeken naar oplossingen is het goed om te realiseren dat de knelpunten vaak als kraantje fungeren.

Oplossingen - schakels	Kiemenkaart – Herkomst en bestemming van autoritten die de kiemen belasten en tevens korter zijn dan 7,5 kilometer (potentie voor fiets).	 <p data-bbox="808 1339 1328 1367">Bron: Netwerkanalyse Arnhem-Nijmegen</p>
---------------------------	--	--

Het bovenstaande kaartbeeld toont een nadere analyse op de vorige kiemenkaart. Wanneer duidelijk is waar de meeste voertuigverliesuren worden geleden start de zoektocht naar oplossingen. Inzicht in de herkomsten en bestemmingen en de ritlengte kan de potentie voor de fiets duiden. In bovenstaand geval blijkt het stimuleren van de fiets een kansrijke maatregel om de knelpunten op te lossen.

## 7. REFLECTIE EN NIEUWE ONTWIKKELINGEN

In het CVS-congres 2009 wordt stilgestaan bij de vraag wat beter is in het kader van effectiviteit van beleid: iets doen of nietsdoen.

Bewust beleidshandelen is in principe gericht op een positieve verandering van de buitenwereld. Die positieve bijdrage komt onder andere in geding wanneer het

beleidshandelen is gebaseerd op ontoereikende, onvolledige of zelfs onjuiste beleidsinformatie. Ook kan een overdaad aan informatie leiden tot 'onjuiste keuzes'. In die gevallen leidt 'iets doen' niet tot de gewenste verandering. Of het beter is om dan niets te doen is maar de vraag. Belangrijker lijkt ons om te zorgen dat het beleidshandelen wel wordt gebaseerd op de juiste informatie en dat die informatie dusdanig wordt gepresenteerd en aangeboden dat de beslissers een rationele keuze kunnen maken.

Het gedachtegoed uit de Nota Mobiliteit en de uitwerking daarvan in de netwerkanalyses is relatief pril. Dat betekent onder andere dat de zoektocht naar relevante beleidsindicatoren of geschikte analysemethoden nog volop in ontwikkeling is. Centraal staat de vraag hoe de bereikbaarheid van een specifiek gebied of locatie kan worden verbeterd en welke eisen je aan die bereikbaarheid wilt formuleren. Hoe meer ervaring wordt opgedaan in beleidstrajecten hoe beter uiteindelijk de informatievoorziening zal worden.

Ten slotte willen we nog even stil staan bij een aantal interessante ontwikkelingen die daaraan ons inziens een bijdrage zullen leveren.

#### *Mobiliteitsscan*

Het Bestuur Regio Utrecht en het Kennisplatform Verkeer en Vervoer hebben ECORYS en Goudappel Coffeng gevraagd een mobiliteitsscan te ontwikkelen. De mobiliteitsscan moet antwoord geven op diverse beleidsvragen op het snijvlak van ruimte en mobiliteit. Alhoewel de tool in eerste instantie een regionale insteek kent, heeft de scan ook een nationale dimensie. Er wordt namelijk gebruik gemaakt van nationale data (o.a. Transumo) waardoor de scan ook in andere regio's bruikbaar is.

Voor de scan wordt geput uit een oneindige hoeveelheid data. De crux van de tool is uiteraard om uit die enorme dataset de juiste informatie (en hoeveelheid) te destilleren. De scan is dan ook geen zware rekentool, maar een slimme combinatie van bestaande tools. Aan de hand van de mobiliteitsscan worden projectteams gedwongen om concrete vragen te stellen als een gebied wordt (her)ontwikkeld of voor een nieuwe verbinding kosten en baten worden berekend. Achter dit 'dashboard' zit een aantal modellen, berekeningen, ervaringscijfers en analysemethodes.

De mobiliteitsscan is nog volop in ontwikkeling. Met toekomstige gebruikers wordt uiteindelijk het programma van eisen bepaald op basis waarvan de scan haar definitieve vorm zal krijgen. Met enige fantasie kan worden gesteld dat de verschillende analysemogelijkheden uit de bundel Bereikbaarheid in beeld worden gebracht via de mobiliteitsscan.

#### *Analysetool bereikbaarheid Haaglanden*

Het Stadsgewest Haaglanden werkt momenteel aan een analysetool om de bereikbaarheidskwaliteit van verschillende gebieden in haar regio (zogenaamde mobiliteitsconcentratiegebieden) te analyseren en vergelijken. Oogmerk is om aan de hand van die analyses in regionaal verband te discussiëren over knelpunten en kansen.

Vooral die kansbenadering is cruciaal. Wellicht is het beschikbare budget effectiever in te zetten op een locatie waar verbetering mogelijk is in vergelijking tot een locatie waar congestie is.

De analysetool bevindt zich nog in de fase van dummy-ontwikkeling. Momenteel komen echter al een aantal interessante aspecten naar voren. De analysetool is, in lijn met het Lagen en Fasenmodel opgedeeld in vier soorten analyses:

- analyse bereikbaarheidskwaliteit van gebieden (bv. ontplooiingsmogelijkheden);
- analyse van verplaatsingen (bv aandeel OV in de modal split);
- analyse van relaties (bv multimodale reistijden van A naar B);
- analyse van lijnen en punten (bv aantal instappers OV, bezetting parkeerplaatsen).

De ambitie is om de analyses zo veel mogelijk te enten op feitelijke waarnemingen. Dit geldt dan vooral voor verplaatsingen, relaties en lijnen & punten. Het schaalniveau van gebieden kijkt juist naar potenties die modelmatig (de bereikbaarheidskaart) in beeld worden gebracht. In de confrontatie moet duidelijk worden of mogelijke potenties kunnen of worden benut.

Kijkend naar de laagste drie analysevelden wordt duidelijk dat op het laagste schaalniveau (lijnen & punten) vooral metingen en tellingen moeten worden uitgevoerd. Dit zijn omvangrijke activiteiten, maar wel goed realiseerbaar. Lastiger is om verplaatsingen en relaties feitelijk waar te nemen. We kunnen wel beschikken over verkeersmodellen, maar zij vertellen niet of die reizigers ook daadwerkelijk de te analyseren verplaatsingen maken. Hier is dan ook behoefte aan een uitgebreid enquêteonderzoek (gedetailleerd MON) onder waargenomen mobilisten.

Met ontwikkelingen als de analysetool bereikbaarheid van Haaglanden en de mobiliteisscan wordt steeds meer grip verkregen op de wijze waarop op verschillende schaalniveaus de bereikbaarheidskwaliteit in beeld kan worden gebracht én aanknopingspunten voor beleid kunnen worden verkregen.

#### *Masterclasses Ruimte & Mobiliteit*

In opdracht van het KpVV worden masterclasses Ruimte en Mobiliteit ontwikkeld. Kern van de aanpak is dat (her)ontwikkeling van gebieden en aanleg van nieuwe verbindingen complexe projecten zijn, die veel inhoudelijke kennis en procesmatige vaardigheden vragen van degenen die er aan werken. Daarnaast is de samenwerking tussen professionals in 'ruimte' en in 'mobiliteit' lastig, als ze elkaars taal niet begrijpen. Met deze masterclasses proberen we dit soort kloven te dichten.

De werelden van ruimtelijke ordening en mobiliteit liggen soms ver uit elkaar. Maar er is wel een duidelijke behoefte aan echt goede procesmanagers die in beide werelden uit de voeten kunnen. Aan mensen die een samenhangend totaalpakket van stedelijke kwaliteit en efficiënte bereikbaarheid weten te koppelen en dat ook weten te realiseren. Die even gemakkelijk met de wethouder als met de stedenbouwer, als met het trambedrijf als met de projectontwikkelaar kunnen omgaan. En die de keuzes helder aan media en burger kunnen verwoorden. Die ervoor kunnen zorgen dat belangen synergie gaan vertonen in

plaats van competitie. Steden en regio's kunnen op dit vlak met meer succes opereren. Succes van dit soort processen staat of valt met de trekkers van dit soort processen.

Om dit voor elkaar te krijgen wordt gekozen voor de "klassieke" masterclass, zoals we die bijvoorbeeld kennen in de muziek, waarbij de deelnemer iets uitvoert en de master door middel van feedback en oefeningen steeds zorgt voor een verbeterde uitvoering. Met deze masterclasses wil het KpVV een waardevolle aanvulling aan de vorming en opleiding van project- en procesmanagers op het raakvlak Ruimte en Mobiliteit geven. Het is de bedoeling om deze masterclasses na de Metropool Amsterdam in meerdere regio's te doen plaatsvinden.