

**Afstemmen Ruimtelijke Ordening en Verkeer en Vervoer als
Sleutel tot Duurzame Mobiliteit;
Deel 2 in de serie 'Duurzame Mobiliteit in Stad en Regio'**

Teije Gorris
Transumo
gorris@transumo.nl

Piet Rietveld
Vrije Universiteit Amsterdam/Transumo
prietveld@feweb.vu.nl

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

Samenvatting

Afstemmen Ruimtelijke Ordening en Verkeer en Vervoer als Sleutel tot Duurzame Mobiliteit; Deel 2 in de serie 'Duurzame Mobiliteit in Stad en Regio'

Ons mobiliteitssysteem vormt de neerslag van een wisselwerking tussen ruimtelijke ordening, beleid en allerlei maatschappelijke trends en ontwikkelingen. Dit maakt de weg naar een duurzaam mobiliteitsstelsel uiterst complex.

Binnen het programma Transumo is hard gewerkt aan Transitie naar duurzame mobiliteit. Transitie wil in dit verband zeggen op een totaal nieuwe manier naar de verkeer- en vervoerproblematiek kijken en deze via geheel nieuwe oplossingsstrategieën aanpakken. Transumo staat voor TRANSition to SUstainable Mobility. Er is kennis ontwikkeld hoe een echte systeemvernieuwing in mobiliteit te bewerkstelligen.

In dit paper worden de resultaten van de onderzoeken en praktijktoepassingen van het Transumo thema "Ruimtelijke ontwikkeling en bereikbaarheid" behandeld.

Infrastructuur ontwikkeling en ruimtelijke ontwikkeling zijn twee gebieden die onderling zouden moeten samenhangen, maar in de praktijk is deze samenhang heel lastig vorm te geven. De uitdagingen liggen ondermeer op de volgende terreinen: 1) Het verbinden van de twee werelden van de planning van ruimtelijke inrichting en infrastructuur en 2) Het ontwikkelen van wetenschappelijke kennis die een aantoonbare praktijkrelevantie heeft voor ondermeer het vormgeven van geïntegreerde planontwikkeling en daarmee samenhangende vragen van gebiedsontwikkeling, samenwerking tussen private en publieke partijen en verevening.

Transumo projecten hebben resultaten voortgebracht die in en met de praktijk zijn ontwikkeld. Via een zogenaamd mediated planning support (MPS) systeem hebben planners en instrument-aanbieders leren samen werken aan een geïntegreerde planvorming. De ontwikkelde bereikbaarheidskaart maakt inzichtelijk wat de huidige en toekomstige bereikbaarheid is en legt daarbij tevens de relatie met vastgoedwaarde. Deze relatie legt de weg open voor private betrokkenheid in de mobiliteitsproblematiek. Dit paper eindigt met conclusies en aanbevelingen die inspiratie bieden voor lokale overheden hoe in de toekomst via een transitieaanpak met verkeer- en vervoerproblemen en aanpassingen van de infrastructuur om te gaan.

1. Inleiding

1.1 *Ruimtelijke ordening; sleutel tot duurzame mobiliteit*

Meer en meer is men er van overtuigd geraakt dat (toekomstige) mobiliteitsproblemen niet langer kunnen worden opgelost met behulp van korte termijn oplossingen, louter kleine verbeteringen en door de overheid alleen. Een fundamentele verandering naar een duurzaam mobiliteitsstelsel is dan ook noodzakelijk. Zo'n fundamentele verandering wordt aangeduid als een transitie of een maatschappelijke innovatie. Dit betekent dat we niet alleen op andere manier naar ons mobiliteitssysteem moeten kijken, maar het ook anders zullen moeten organiseren en onze dagelijkse routines moeten aanpassen. In dit verband wordt ook wel gesproken van een verandering van respectievelijk cultuur, structuur en werkwijze. Eigenlijk komt het erop neer dat we ons mobiliteitssysteem op een andere, meer duurzame manier moeten gaan invullen. Dat is de uitdaging waar we met z'n allen de komende jaren voor staan en die moet leiden tot een mobiliteit, die voldoet aan people, profit/ prosperity en planet doelstellingen:

- People is in essentie 'welzijn'/'welbevinden', daar hoort bij dat men voldoende (in termen van geldbudget, tijdbudget, toegankelijkheid, kwaliteit) mobiel moet kunnen zijn. Een ander aspect van welzijn/welbevinden is een veilige (en schone, stille) leefomgeving;
- Profit gaat in eerste instantie over welvaart (prosperity) en in het verlengde daarvan de economische (concurrentie-) positie van Nederland of regio's daarbinnen. Economische efficiency is daar een aspect van. Overigens kan ook het strategische doel van het minder afhankelijk willen worden van fossiele brandstoffen gezien worden als prosperity element;
- Planet betreft het bewerkstelligen van duurzaamheid in ecologische termen, vertaald in concrete, ambitieuze milieudoelen voor CO₂, NO_x, andere emissies, geluid en in kwalitatieve doelen voor ruimtegebruik, verstoring etc.

Er zijn vele manieren om een bijdrage te leveren aan een meer duurzame mobiliteit en om onze mobiliteitsbehoefte op een andere wijze in te vullen. Ook de integratie van ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuur kan een belangrijke bijdragen leveren aan een meer duurzame mobiliteit. De gedachte is dat een dergelijke integratie leidt tot een betere bereikbaarheid en derhalve tot bijvoorbeeld minder economische schade, minder uitstoot van schadelijke stoffen, minder ruimtelijke versnippering en tot meer veiligheid. Anders gezegd: integratie van ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuur is goed voor mens, milieu en economie. Dit wordt overigens al langer onderkend. Een korte toelichting hierop is te vinden in Gorris en Rietveld (2007).

1.2 *Transitiemanagement als nieuw handelingskader*

Ons mobiliteitssysteem vormt de neerslag van een wisselwerking tussen beleid en allerlei maatschappelijke trends en ontwikkelingen. Dit maakt de weg naar een duurzaam mobiliteitsstelsel uiterst complex. We hebben immers te maken met lange termijn, en dus onzekere, ontwikkelingen, waarin de oplossingen voor korte termijn vraagstukken moeten worden ingepast. Daarnaast moeten we rekening houden met verschillende bestuurlijke en geografische schaalniveaus: gemeente, provincie, rijk, 'Europa' en – in relatie tot vooral het goederenvervoer én gestelde klimaatdoelen – zelfs de mondiale schaal. Vanwege het afstemmen van korte en lange termijn en door de verschillende schaalniveaus zijn er ook talloze spelers in het veld van duurzame mobiliteit, elk met eigen percepties, belangen en doelstellingen. Kortom, het speelveld is breed, veelal onoverzichtelijk en de spelregels zijn alles behalve in beton gegoten. Dat laatste geldt

ook voor de rollen van verschillende partijen die in de loop van de tijd aanzienlijk kunnen wijzigen.

Het is derhalve een utopie te denken dat we een omslag naar duurzame mobiliteit kunnen managen in de zin van controleren en sturen. Wat we wel kunnen doen is de transitie naar duurzame mobiliteit beïnvloeden. Een manier om dit beïnvloeden in de praktijk handen en voeten te geven, is transitie management. Transitie management is gebaseerd op het denken in systemen (samenhang), het koppelen van een lange termijn visie aan korte termijn acties, het benutten van onzekerheden als kans, het uitvoeren van transitieprojecten en een interactieve, dat wil zeggen samen met relevante spelers, proces aanpak.

1.3 Transumo: transitie naar duurzame mobiliteit

Innovatieprogramma Transumo: TRAnSition to SUStainable MObility is een Nederlands platform van meer dan 300 bedrijven, overheden en kennisinstellingen die gezamenlijk kennis ontwikkelen en verspreiden op het gebied van duurzame mobiliteit. Transumo wil bijdragen aan een transitie van het huidige inefficiënte mobiliteitssysteem naar een systeem dat bijdraagt aan versterking van de economische concurrentiepositie, en daarnaast het milieu en de mens grote aandacht geeft. De onderzoeks- en kennisontwikkelingsactiviteiten in ca. 40 projecten hebben in de periode 2004 – 2009 plaatsgevonden. Een van de thema's waarop Transumo haar activiteiten heeft gericht is 'ruimtelijke ontwikkeling en bereikbaarheid'. Het is goed te beseffen dat Transumo slechts een speler is geweest in het grote mobiliteitsveld. Transumo schetst een mogelijk beeld van duurzame mobiliteit en een aantal mogelijke paden daar naar toe: ter inspiratie, om te laten zien dat het mogelijk is. Transumo kon echter onmogelijk 'volledig' zijn.

1.4 Kennis van Transumo voor gemeenten, provincies en regio's

In Transumo verband zijn zo'n 40 projecten uitgevoerd die eerste stappen zetten op weg naar een duurzame mobiliteit, en daarbij inzichten gebruiken vanuit het gedachtegoed van 'transitiemanagement'. De projecten bevatten daardoor veel kennis die van waarde is voor de praktijkgerichte professional in het mobiliteitsdomein.

De afstemming tussen ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer is een van de aspecten van duurzame mobiliteit. Daarnaast zijn andere aspecten van belang zoals Bestuurlijke/processen en Demand Management/Zelfsturing, Verkeersmanagement, Goederenvervoer en (collectief) Personenvervoer. Deze paper is er een uit een serie van vijf. De overige aspecten komen in de andere papers aan bod¹.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op het gedachtegoed van het Transumo thema "Ruimtelijke ontwikkeling en bereikbaarheid" en gaat nader in op de wijze waarop het thema bijdraagt aan een meer duurzame mobiliteit. Hoofdstuk 3 beschrijft enkele praktijkvoorbeelden en ervaringen vanuit Transumo projecten. In hoofdstuk 4 worden vervolgens de conclusies getrokken.

¹ deze serie papers is gebaseerd op de Transumo-CCT-CROW publicatiereeks, die in het najaar van 2009 is verschenen. Deze reeks ontsluit Transumo kennis voor een praktische doelgroep, zoals gemeenten, regio's, provincies en daarmee samenhangende advieswereld, etc.

2 RO en V&V beleid integreren ten behoeve van duurzame mobiliteit

2.1 Problematiek

Infrastructuur ontwikkeling en ruimtelijke ontwikkeling zijn twee gebieden die onderling zouden moeten samenhangen, maar in de praktijk is deze samenhang heel lastig vorm te geven. Tot voor kort was er weinig samenhang te bespeuren tussen de plannen van de ministeries van V&W en van VROM. De twee gebieden worden ook gekenmerkt door heel verschillende culturen. De wereld van infraontwikkeling wordt gekenmerkt door een affiniteit met modellen, die van ruimtelijke ontwikkeling juist door een orientatie op creatief ontwerpen. De centrale vraag is hoe deze twee werelden kunnen worden verbonden om tot integratie te komen, en ook om het beste uit de benaderingen in de twee gebieden te combineren. Voor achtergronden van deze problematiek wordt verwezen naar Gorris en Rietveld (2007).

De uitdagingen liggen ondermeer op de volgende terreinen:

- Het verbinden van de twee werelden van de planning van ruimtelijke inrichting en infrastructuur.
- Het ontwikkelen van wetenschappelijke kennis die een aantoonbare praktijkrelevantie heeft voor ondermeer het vormgeven van geïntegreerde planontwikkeling en daarmee samenhangende vragen van gebiedsontwikkeling, samenwerking tussen private en publieke partijen en verevening.

2.2 Transitieaanpak; Consequenties voor gemeentelijke, provinciale en regionale projecten

Uit het voorgaande zal duidelijk zijn dat projecten opgezet vanuit transitieperspectief hun weerslag hebben op de gebruikelijke wijze van werken. We moeten onze projecten anders benaderen, we moeten er anders mee omgaan en we moeten ze op een andere manier gaan organiseren. Uiteraard houden deze veranderingen nauw verband met elkaar. Geredeneerd vanuit een transitieaanpak gelden voor gemeentelijke en provinciale transitieprojecten de volgende uitgangspunten:

Duurzaamheid als invalshoek

Duurzaamheid is een complex begrip en raakt aan legio thema's op het terrein van welvaart, welzijn en milieu. Het is belangrijk de invloed van het project op deze terreinen en achterliggende thema's mee te nemen. Om de invloed te kunnen beoordelen en naar alternatieven te kunnen zoeken, is een visie op duurzame mobiliteit en op de integratie tussen ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuur noodzakelijk. Dit vereist integraal denken en handelen, dat wil zeggen: denken en handelen over de grenzen van beleidsterreinen zoals economie, ruimtelijke ontwikkeling, milieu, veiligheid etc, heen.

Lange termijn als leidraad

Duurzaamheid is een zaak van lange adem: het vraagt een denk- en doe omslag waarbij vele actoren betrokken zijn. Desondanks kunnen we niet stil blijven zitten en ons alleen richten op de lange termijn. Vaak is ook op korte termijn actie noodzakelijk. Het is echter zaak de korte termijn acties in te bedden in een lange termijn visie op duurzame mobiliteit.

Samenwerken is de sleutel

Het afstemmen van ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuur raakt aan veel terreinen in publieke en private sfeer. Provincies en gemeenten zijn daarom niet meer de enige en

vaak ook niet meer de belangrijkste spelers. Het is daarom belangrijk het project procesmatig te benaderen. Aspecten als afstemmen van belangen en doelen, gedeelde sense of urgency, visievorming, het spreken van 'dezelfde taal' komen dan om de hoek kijken.

Instrumenten dienen (meerdere) doelen

Met de voornoemde veranderingen, verandert ook het gebruik van instrumenten en de instrumenten zelf. De instrumenten gaan veelal meerdere doelen dienen. Zo dient een instrument als de binnen Transumo ontwikkelde bereikbaarheidskaart, niet alleen als een instrument om de ontwikkelingen op het punt van bereikbaarheid geografisch in de tijd weer te geven. Minstens zo belangrijk is de kaart als een instrument om verschillende partijen met elkaar te laten communiceren over lange termijn ontwikkelingen.

Leren en riskeren

Een zaak om rekening mee te houden. Een transitie-project is er ook om van te leren en om nieuwe dingen / aanpakken / instrumenten uit te proberen. Wat gaat er goed, wat hebben we fout gedaan en waar kunnen zaken verbeterd worden? Dit houdt een zeker risico in. Niet altijd zal een project slagen in de zin van de doelstellingen halen. Het is dan ook essentieel leerdoelen vast te leggen. De leerdoelen zijn dan gekoppeld aan problemen bij de integratie tussen ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuur die het project beoogt aan te pakken.

Ruimte geeft lucht

Het op deze wijze uitvoeren van projecten stuit nog al eens op weerstand, zoals elke verandering doet. Een transitie-project is immers een project dat door de integraliteit ervan door muren van (beleids) afdelingen gaat (zou moeten gaan). Het is daarom belangrijk binnen de organisatie ruimte voor het project te creëren. Dit kan financiële ruimte zijn, maar ook ruimte in draagvlak en tijd. Ook draagvlak buiten de organisatie geeft uiteraard lucht. Vandaar dat een goed proces samen met relevante spelers zo belangrijk is.

2.3 Denklijnen

Het Transumo thema 'Ruimtelijke Ontwikkeling en Bereikbaarheid' stelt dat de ruimtelijke spreiding van activiteitenplaatsen een belangrijke factor vormt die de behoefte aan fysieke verplaatsingen en vooral de verschijningsvormen daarvan (verplaatsingsafstand, potentie voor bundeling/ concentratie, mate van evenwichtigheid vervoerstromen) beïnvloedt. Die verschijningsvormen vormen een belangrijke determinant voor het vervoeraanbod, de vervoerwijze (voertuigen, infrastructuur) en daaraan gerelateerde duurzaamheidseffecten. Omgekeerd overigens, beïnvloedt het vervoeraanbod het vestigingskeuzegedrag van personen, bedrijven en instellingen en daarmee de ruimtelijke verdeling van functies. Er is dus sprake van wederzijdse beïnvloeding. Er is een betere afstemming nodig tussen de (te beïnvloeden) ontwikkeling van de ruimtelijke inrichting en de (te beïnvloeden) ontwikkeling van het mobiliteit- en vervoersysteem. Die afstemming zou moeten plaatsvinden binnen de publieke sector op verschillende ruimtelijke schaal- niveaus, maar ook tussen actoren uit private en publieke sector.

Zo'n betere afstemming zal leiden tot een ruimtelijke inrichting en een daarbij behorende vervoervraag die in duurzaamheidstermen efficiënter kan worden afgewikkeld dan het

geval zou zijn in een ongecoördineerde ontwikkeling. Dit komt doordat stromen evenwichtiger zijn (efficiënter gebruik infrastructuren en daardoor betrouwbare bereikbaarheidskwaliteit), beter kunnen worden gebundeld (efficiëntere voertuiginzet en inzet efficiëntere modaliteiten met als resultaat lagere kosten en minder emissies), en voor bepaalde typen activiteiten kortere afstanden behoeven te worden afgelegd waar licht- of ongemotoriseerd vervoer een belangrijke rol kan spelen.

Versterking van de samenhang tussen ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuur is van groot belang voor succesvolle investeringen in beide domeinen. De aanpak is in principe generiek – dus voor het hele mobiliteitsstelsel – toepasbaar en zal vooral op de langere termijn vruchten af kunnen werpen.

Het doel van het onderzoek binnen dit thema is dat er zowel op het gebied van modelontwikkeling als proceskennis een versterking van de band tussen infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling wordt bereikt. Daarbij is de ambitie om op het terrein van zowel wetenschappelijke kwaliteit als van praktijkrelevantie verder te komen.

De beoogde resultaten zijn tweeledig. Enerzijds gaat het om het ontwikkelen van modelgebaseerde kennis die op basis van wetenschappelijke kwaliteit een aantoonbare hoge relevantie voor de praktijk blijkt te hebben. Anderzijds gaat het om het ontwikkelen van procesinzichten die voor participanten in planningsprocessen in de praktijk als nuttig worden onderkend en die ook een voldoende mate van generaliseerbaarheid hebben voor nieuwe situaties.

3 Culturen verbinden, private partijen betrekken

In Transumo verband zijn experimenten uitgevoerd op verschillende aspecten van ruimtelijke ontwikkeling en bereikbaarheid, zoals hiervoor beschreven. Het doel hiervan was met de verschillende partijen uit bedrijfsleven, overheid en wetenschap te leren over nieuwe toepassingen. Hieronder worden enkele resultaten nader beschreven. (overige resultaten staan beschreven in de Transumo-CROW-CCT publicatie. Alle beschikbare projectoutput is beschikbaar via www.transumofootprint.nl)

3.1 Culturen verbinden

Uitdaging

In de inleiding is al aangegeven hoezeer RO en verkeer elkaar met elkaar samenhangen. Dat desondanks beide beleidsterreinen weinig (effectief) samenwerken, laat staan synergie opwekken, heeft verschillende oorzaken. In Nederland is het ruimtelijk beleid vanaf de jaren '70 gericht geweest op mobiliteits-beïnvloeding (van 'gebundelde deconcentratie' tot 'VINEX'), experimenten als 'Houten'. Echter, mobiliteit bleek lastig te managen (de samenleving werd niet meer maakbaar geacht) en zo is het pragmatisme erin geslopen.

De RO en verkeer en vervoer zijn verschillende beleidsgebieden met verschillende planprocessen, verschillende inzichten over hoe systemen werken, verschillende informatie, verschillende instrumenten - verschillende mensen.

Dat centrale probleem leidt ook tot een praktisch probleem: het ontbreken van een gemeenschappelijke 'taal' van de beoefenaars van de verschillende disciplines. En dat verhindert weer een vruchtbare samenwerking, terwijl die van het begin af aan al noodzakelijk is.

Planningsprocessen kunnen worden ondersteund door geavanceerde instrumenten: de zogenaamde Planning Support Systemen (PSSen). Maar daar zien we een tweede set van 'werelden apart', namelijk die van de ontwikkelaars (universiteiten en/of adviesbureaus)

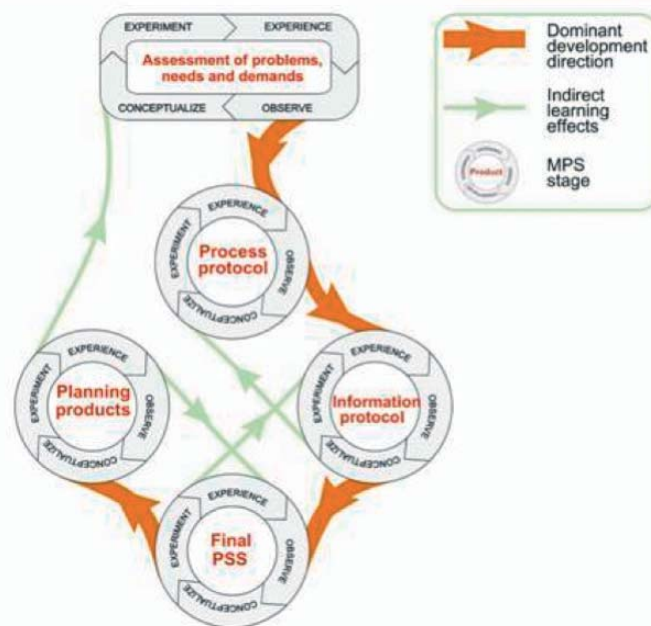
versus de potentiële gebruikers (voornamelijk de planners) van die PSS. Die gebruikers worden onvoldoende actief bij die ontwikkeling betrokken. PSSen worden mede daardoor vaak ontworpen op basis van wat technologisch kan in plaats van gericht op wat de praktijk vraagt, ze zijn inflexibel en vaak te alomvattend. Het gevolg is een hardnekkige kloof tussen wat er van een PSS wordt gevraagd en wat het instrument biedt. Daarnaast bestaat er, naar mag worden aangenomen mede als gevolg van dit gebrek aan communicatie tussen instrumentontwikkelaar en -gebruiker, bij die gebruiker sterke koudwatervrees jegens deze systemen.

Kansen

Integraal ruimtelijk- en verkeer-en-vervoersbeleid (ROVV-beleid) is een absolute noodzaak. Nu biedt de uitdaging van duurzame mobiliteit – evenals de persistente korte termijn uitdaging van bereikbaarheid – de kans om ROVV weer nieuw leven in te blazen.

Aanpak

Het Transumo project Designing Sustainable Accessibility (DESSUS) heeft zich gericht op bovengenoemde problematiek. Op basis van inzichten in de huidige staat van instrumenten ter ondersteuning van ruimte-vervoer strategievorming inzichten in kennismanagement, systeem analyse, software ontwikkeling en (groeps)leerprocessen is een methode (Mediated Planning Support, MPS) ontworpen voor de ontwikkeling van gebruikersgerichte planningsondersteunende instrumenten. Centraal hierin is de ontwikkelende aanpak die ontwikkelaars en gebruikers in staat stelt op een iteratieve wijze leerervaringen op te doen.



Figuur 1: Mediated Planning Support (MPS)

De MPS methode is bedoeld om toegepast te worden in concrete planning praktijken waar behoefte is aan integrale ruimte-vervoer strategievorming en waar adequate planningsondersteuning mist. De methode is ook met en in de praktijk ontwikkeld. Door in een iteratieve wijze pilots uit te voeren in Amsterdam, Breda en Eindhoven is ruimte gecreëerd om te leren. Door te reflecteren op de pilots kan de kennis over deze

mechanismen verbreed en verdiept worden. Door te werken in concrete praktijken ontstaan kansen voor het opschalen van deze kennis: participanten nemen hun ervaringen vanuit de pilots mee naar hun andere dagelijkse activiteiten en opgeleverde resultaten (zowel instrumenten als ruimte-vervoer strategieën) kunnen dienen als positieve voorbeelden voor andere planningspraktijken.

Resultaten

Het resultaat is een in de praktijk ontwikkeld en beproefd planningsproces, MPS. MPS houdt in dat via een aantal concrete stappen de betrokken planners en instrument-aanbieders samen werken aan (zie figuur 1):

- Een gezamenlijke ROVV-probleemdefinitie;
- Afspreken van welk proces zal worden doorlopen om naar oplossingen te zoeken;
- De daarbij benodigde informatie (de gemeenschappelijke taal);
- Vaststellen van het PSS-instrument, en uiteindelijk;
- Het product van het proces: het ontwerp van integrale ROVV-visies, strategieën en concepten.

Kenmerken van deze innovatieve aanpak zijn:

- Een cyclisch ontwikkelingsproces volgens 'learning by doing';
- Steeds weer combineren van nieuwe en al aanwezige kennis en de informatie die het planningsinstrument biedt;
- Een bestaand planningsprobleem als casus, waardoor heel inzichtelijk wordt wat het instrument kan;
- Continue dialoog
 - tussen instrumentontwikkelaars en –gebruikers;
 - tussen RO- en verkeersmensen.
- Waardoor de kennis van allen gedeeld wordt, ze elkaar beter leren begrijpen, het instrument completer en beter toepasbaar wordt, en het de gebruikers beter duidelijk wordt hoe het instrument werkt.

Het laatste leidt tot de gewenste gemeenschappelijke taal. Sommige deskundigen vinden het proces dat tot die taal leidt overigens belangrijker dan die taal zelf en verheffen daarmee het middel tot doel: als al die partijen maar een keer samen rond de tafel zitten, als het proces maar een keer lóópt.

3.2 Private partijen betrekken

Uitdaging

Vastgoedeigenaren en -ontwikkelaars, winkelcentra, huurders, publiekstrekkingen hebben allen belang bij goede bereikbaarheid. Maar bij locatieontwikkeling kijken private partijen meestal naar de overheid. Echter, die overheid kan de mobiliteitsgroei niet bijbenen. Zij is steeds minder in staat passende maatregelen te ontwikkelen en te financieren. De bereikbaarheid, of breder gezien in termen van duurzaamheid, is steeds meer een issue voor private partijen. De uitdaging is hoe de kracht van private partijen te mobiliseren?

Kansen

Tot nu toe is bereikbaarheid een verkeerskundige kwestie van netwerken en verkeersmodellen, van begrippen als filekans, trajectnelheid etc. Maar bereikbaarheid kan alléén een privaat thema worden, wanneer we het vertalen naar de denkwereld van private partijen. Dat wil zeggen vertalen naar marketing, bezoekerssegmenten,

verzorgingsgebieden, omzet en concurrentiepositie. Ook biedt het aanspreken van deze organisaties op hun maatschappelijke verantwoordelijkheid en hun bijdrage aan een duurzame ontwikkeling mogelijkheden.

Aanpak

Het Transumo project 'Bereikbaarheid en waarde vastgoed' richt zich op drie aspecten:

1. Kwantificeren van de bereikbaarheid van alle herkomsten en bestemmingen (postcodes) in Nederland. Doel is het objectiveren en kwantificeren van bereikbaarheid in ruimtelijk-economische termen. Het resultaat is Bereikbaarheidskaart van Nederland (www.bereikbaarheidskaart.nl);
2. Het onderzoeken van de relatie tussen bereikbaarheid en de waarde van commercieel vastgoed;
3. Toepassing in de praktijk, in samenwerking met relevante partijen in een aantal proeftuinen. Specifieke aandacht voor publiek-private samenwerking en verevening (value capturing).

Resultaten

Het is gelukt, bereikbaarheid op twee manieren te kwantificeren en objectiveren vanuit privaat perspectief: in ruimtelijk-economische (Bereikbaarheidskaart) en financiële termen (analyse van de VU).

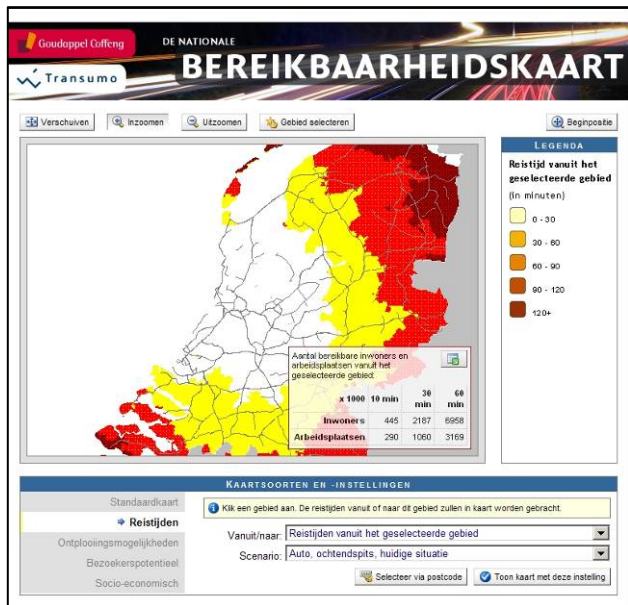
De Bereikbaarheidskaart (www.bereikbaarheidskaart.nl; figuur 2) is een voor iedereen toegankelijke digitale kaart op internet met informatie over de bereikbaarheid in Nederland voor zowel de huidige situatie als in 2020. Hierop is te zien dat de autobereikbaarheid van de meeste postcodes in Nederland –soms sterk- zal achteruitgaan in de komende 10 jaar. Nederland wordt weer groter.

Met de bereikbaarheidskaart en inzicht in de relatie tussen bereikbaarheid en waarde vastgoed is een instrument ontwikkeld dat een schatting van de huurprijs per m² maakt op basis van:

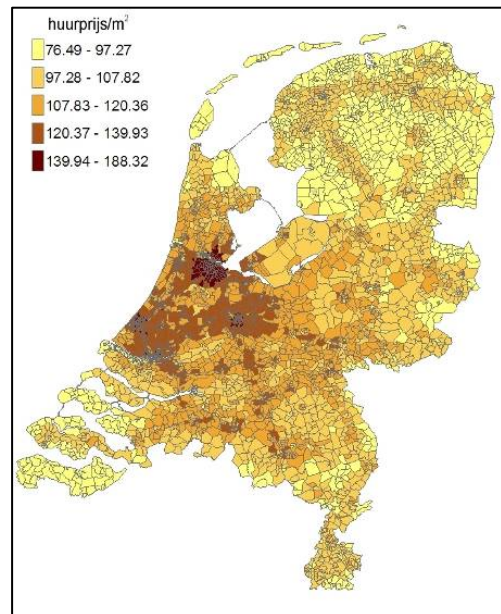
- kenmerken van het pand/huurder (grootte, wanneer gebouwd, ligging etc.),
- omgevingsfactoren (omgeving van het pand, groenvoorzieningen, imago),
- bereikbaarheidsfactoren zoals parkeermogelijkheden, afstand tot potentiële werknemers, etc.

De getoonde kaart (figuur 3) op de volgende pagina laat het effect van bereikbaarheid op landelijke schaal zien.

Het ontwikkelde instrumentarium is reeds toegepast in de praktijk. Voor de gemeente Almere zijn infrastructuurvarianten vertaald naar stedenbouwkundige varianten in het kader van de zg. Schaalsprong. Voor Stedenbaan zijn verzorgingsgebieden berekend rond varianten in de haltering en frequentie van OV-dienstregelingen. Uit deze toepassingen bleek dat deze instrumenten voor bestuurders relevante informatie kan tonen die nog niet eerder vertoond kon worden.



Figuur 2: De Bereikbaarheidskaart



Figuur 3: Relatie bereikbaarheid en huurprijs/m²

Verder is een bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van nieuw instrumentarium gericht op value capturing en MKBA's van projecten waarin infrastructuur en gebiedsontwikkeling worden gecombineerd. Deze zijn toegepast met betrekking tot externe veiligheid problematiek in Roosendaal en Dordrecht.

4. Conclusies

In het eerste hoofdstuk is een aantal uitgangspunten geformuleerd voor de opzet en uitvoering van projecten die beogen een stap te zetten in een transitie naar duurzame mobiliteit. In de hoofdstukken daarna zijn verschillende denklijnen in het kader van de afstemming van ROVV beleid (en daaraan gerelateerde Transumo projecten) beschreven. Het voorliggende hoofdstuk heeft als doel de geformuleerde uitgangspunten te relateren aan aanpakken (projecten) en na te gaan welke lessen eruit te trekken zijn.

Duurzaamheid als invalshoek

Duurzaamheid is een complex begrip en raakt aan legio thema's op het terrein van welvaart, welzijn en milieu. Juist omdat ROVV plannen zo'n lange uitwerkingstermijn hebben, ontkomt men er niet aan om 'duurzaamheid' (en duurzame mobiliteit) hoog in het vaandel te hebben. Instrumenten voor procesondersteuning bieden hiervoor inzichten (zie verderop)

Lange termijn als leidraad

Duurzaamheid is een zaak van lange adem: het vraagt een denk- en doe omslag waarbij vele actoren betrokken zijn. Een transitie naar duurzame mobiliteit vergt lange termijn denken; toevalligerwijs is dat ook nodig als men nadenkt over investeringen in vastgoed en RO planning – de periode van een transitie naar duurzame mobiliteit is vergelijkbaar met het compleet uitrollen van een nieuw RO concept (vergt immers ook decennia). Desondanks kunnen we niet stil blijven zitten en ons alleen richten op de lange termijn.

Vaak is ook op korte termijn actie noodzakelijk. Het is echter zaak de korte termijn acties in te bedden in een lange termijn visie op ROVV.

Samenwerken is de sleutel

Het zal inmiddels duidelijk zijn dat het op elkaar afstemmen van ruimtelijke ontwikkeling en verkeer en vervoer niet gerealiseerd kan worden door de overheid alleen. De financiering van bereikbaarheid en daarmee de wijze van vaststellen van de vastgoedwaarde is zich drastisch aan het wijzigen. Die wijziging vond en vindt plaats in wisselwerking met een omslag in de samenstelling van de betrokken partijen en hoe die met elkaar omgaan.

We hebben in het voorgaande kennisgemaakt met twee totaal verschillende maar allebei zeer ingrijpende wijzigingen in de (gezamenlijke) aanpak van verkeer- en vervoerproblemen:

- samenwerking aan integraal ROVV-beleid: Betrek vanaf het allereerste begin aan alle disciplines en betrokken ambtenaren en eventuele anderen in het planproces. 'Eventuele anderen' kunnen zijn: adviesbureaus, universiteiten, vastgoedontwikkelaars etc.
- het anders en nadrukkelijker in beeld komen van de private partijen, mede als gevolg van het duidelijker in beeld brengen van de economische aspecten van bereikbaarheid: Maak de private partijen deelgenoot van -voor zover ze die al niet kennen- nieuwe, 'harde' informatie zoals de Bereikbaarheidskaart. Gebruik die informatie als opstapje om de term 'private investering' ter sprake te brengen - niet alleen in termen van infrastructuur maar ook van (openbaar)vervoersvoorzieningen.

Het laatste opent het perspectief op totaal andere geldstromen als het gaat om de financiering (en überhaupt het werken aan) bereikbaarheid. Value capturing komt dan in beeld.

Nieuwe en bestaande instrumenten, nieuwe en bestaande toepassingen

Andere manieren van werken, vereisen veelal ook andere instrumenten en/ of bestaande instrumenten die op een andere manier worden ingezet. Instrumenten spelen een belangrijke rol in de verschillende projecten. Zo is er bijvoorbeeld een instrumentarium ontwikkeld dat kan worden gebruikt bij de ontwikkeling van ROVV beleid. Dat instrumentarium is – in lijn met de transitiegedachte - een procesgids, een raamwerk, hoe je, gegeven een specifieke situatie, tot een duurzaam ROVV beleid kan komen en waar men dan op moet letten en niet een blauwdruk. De belangrijkste bevindingen hier zijn:

- De instrumenten ontwikkeld voor ROVV zijn niet alleen in te zetten om een betere bereikbaarheid te bewerkstelligen, maar ook om een duurzame mobiliteit te stimuleren.
- Een bereikbaarheidskaart biedt inzicht in verschillende aspecten die relevant zijn voor een duurzaamheidsbeleid (bereikbaarheid, milieu, en ontplooiingsmogelijkheden).

Acknowledgement

Dit paper is tot stand gebracht op basis van documenten, die in het kader van de kennisoverdracht van Transumo zijn opgesteld. Daarnaast is gebruik gemaakt van teksten zoals die door Cees Wildervanck en Martin van de Lindt zijn opgesteld voor de Transumo/CROW/CCT publicatierreeks "Duurzame Mobiliteit in stad en regio" (voorlopige titel). We danken hen en de projectleiders van de verschillende Transumoprojecten voor het mogen gebruiken van hun materiaal (beschikbaar op www.transumofootprint.nl).

Referenties

Gorris, T. en P. Rietveld. Transitie naar duurzame mobiliteit: ruimtelijke ontwikkeling en bereikbaarheid. Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 22 en 23 november 2007, Antwerpen

Transumo. Project eindrapportage Designing Sustainable Accessibility; Concept april 2009 (Transumo, Zoetermeer, 2009)

Transumo. Project eindrapportage Stations, Bereikbaarheid en Vastgoedontwikkelingen; Concept april 2009 (Transumo, Zoetermeer, 2009)

Transumo. Thema eindrapportage Infrastructuur en Ruimtelijke Ontwikkeling; Concept juli 2009 (Transumo, Zoetermeer, 2009).

Transumo. Transumo Assets; Concept augustus 2009 (Transumo, Zoetermeer, 2009)

Transumo/CROW/CCT. Afstemmen Ruimtelijke Ordening en Verkeer en Vervoer als Sleutel tot Duurzame Mobiliteit; Duurzame Mobiliteit in stad en regio (werktitel) (CROW, Ede 2009)