

**Mobiliteitsbeleid in de Stadsregio Amsterdam:  
voorkomen dat ietsdoen nietsdoen wordt**

Constance Winnips  
Stadsregio Amsterdam  
c.winnips@stadsregioamsterdam.nl

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

## Samenvatting

*Mobiliteitsbeleid in de Stadsregio Amsterdam: voorkomen dat ietsdoen nietsdoen wordt*

Het regionale schaalniveau is bij uitstek geschikt voor mobiliteitsbeleid. Juist dit is de schaal om de bereikbaarheid aan te pakken omdat bereikbaarheidsproblemen zich ook op dit schaalniveau voordoen. Verder is met een regionale blik zowel de hoofdlijn zichtbaar als de lokale situatie.

In dit paper behandel ik de effectiviteit van het regionale mobiliteitsbeleid. Het vastgestelde beleid wordt niet automatisch ook uitgevoerd, en uitgevoerd beleid heeft evenmin automatisch de gewenste beleidseffecten tot gevolg.

De positie als regionaal samenwerkingsverband is zowel onze kracht (we worden echt als partner gezien) als onze zwakte (we zijn zelf geen wegbeheerder, dus afhankelijk van de gemeenten en andere wegbeheerders).

Een aantal facetten draagt bij aan de realisering en effectiviteit van beleid:

1. **Informatie:** gezien de personeelstekorten en -wisselingen bij gemeenten, de werkdruk en de focus van de ambtenaren is het niet vanzelfsprekend dat het regionale beleid bekend is bij de wegbeheerders. Wij verrichten hierop dus extra inspanningen door 2 maal per jaar alle gemeenten langs te gaan
2. Het regionale beleid dient meegenomen te worden bij de **planvorming**. Het moet verwerkt worden in een scala aan andere plannen: Lokale GVVP's, Structuurvisies en bestemmingsplannen en diverse regionale plannen. De Stadsregio participeert dan ook actief in de planvorming bij gemeenten.
3. Het is van belang het mobiliteitsbeleid **samen met het bedrijfsleven** vorm te geven. Samen met de marktpartijen kunnen we veel meer bereiken: in het paper worden diverse voorbeelden over het belang en de wijze van deze samenwerking met marktpartijen genoemd. Als overheid zijn we niet altijd bepalend en sturend, maar soms ook volgend en faciliterend
4. De **keuzereiziger** verleiden we al met allerlei maatregelen. Winst valt nog te halen bij de zaken die tussen de oren van de keuzereiziger zitten: de beleving, het imago, gewoontegedrag en de ruimtelijke inrichting.

Concluderend: het regionale beleid kan zeker effectief zijn. Enige relativisering van beleid is realistisch: bedrijven maken bijvoorbeeld eigen keuzes om zich ergens te vestigen: het ABC-locatiebeleid slaagde er niet altijd in dit te veranderen, nu dit is losgelaten, zien we ineens toch bedrijven verhuizen naar OV-gunstige locaties. Ook de kredietcrisis heeft veel meer invloed gehad op de filezwaarte dan het beleid van de afgelopen jaren.

**Ietsdoen werkt op de regionale schaal , iets doen is noodzakelijk om ietsdoen niet tot nietsdoen te laten verworden. We kunnen niet alles sturen: autonome ontwikkelingen zijn ook van grote invloed.**

## **1. Inleiding**

Ik behandel in dit stuk een aantal factoren die van belang zijn om van het papier naar 'de stenen' te komen. Hoe het beleid ook echt effectief te maken. De insteek is het regionale schaalniveau. Is het regionale beleid effectief? Wat doen we en kunnen we nog doen om het beleid effectiever te maken en ten slotte, in welke mate draagt het beleid nu eigenlijk bij aan het behalen van de doelstellingen.

Echter als het beleid eenmaal is vastgesteld en uitgevoerd betekent dat in mobiliteitsland dat de infrastructuur voor weg, fiets en OV er ligt en dat het regionale en lokale openbaar vervoer rijdt.

De gewenste effecten zijn hiermee nog niet automatisch bereikt: met het aanleggen van het fietspad en de dienstregeling van de bus maken de mensen er nog niet automatisch gebruik van.

In dit paper bekijk ik een aantal aspecten die van belang zijn voor de effectiviteit van het mobiliteitsbeleid, soms hebben deze betrekking op een enkel aspect uit het mobiliteitsveld, soms ook op het geheel en of is juist de de samenhang tussen ruimte en mobiliteit onderwerp. Hierbij kijk ik naar het beleid binnen de regio zelf en bij de gemeenten, maar ik ga niet in op de samenhang met het beleid op provinciaal en rijksniveau, hoewel ook dat een interessant thema is.

Dit paper is geschreven vanuit mijn eigen ervaringen bij de Stadsregio Amsterdam. Het is een overzicht te lezen van de manieren om het mobiliteitsbeleid op regionale schaal effectiever te maken. Bovendien is het regionale niveau interessant omdat zowel de grote lijnen van de schaalniveaus erboven zichtbaar zijn als de details van het lokale. De positie van de Stadsregio Amsterdam als regionaal samenwerkingsverband en verlengd lokaal bestuur is zowel onze kracht als onze zwakte.

## 2 Over de Stadsregio Amsterdam: Taken, bevoegdheden en beleid in een notendop

### 2.1 Wie zijn wij?

De Stadsregio Amsterdam is een WGR+-regio: een samenwerkingsverband tussen 16 gemeenten. Ze werken samen aan de verbetering van de bereikbaarheid, leefbaarheid en de economische ontwikkeling. De deelnemende gemeenten zijn: Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Beemster, Diemen, Edam-Volendam, Haarlemmermeer, Landsmeer, Oostzaan, Ouder-Amstel, Purmerend, Uithoorn, Waterland, Wormerland, Zaanstad en Zeevang. Het totale inwoneraantal was per 1 januari 2008 ruim 1,3 miljoen. De stedelijkheid wisselt sterk, Amsterdam als centrumgemeente heeft bijvoorbeeld per 1 januari 2008 bijna 750.000 inwoners. De kleinste gemeente Zeevang heeft maar 6300 inwoners en heeft een landelijk karakter (Dienst Onderzoek en Statistiek, 2008). Het gebruik van de verschillende modaliteiten verschilt dan ook sterk tussen de verschillende type gebieden: in het hoogstedelijke deel was het gebruik van OV en fiets gezamenlijk 61%, in de grote kernen was dit 39% en in de kleine kernen 34% (Stadsregio Amsterdam, 2009). Voor verkeer en vervoer ontvangt de Stadsregio Amsterdam jaarlijks een bedrag van ruim €300 miljoen van het Rijk (hierover later meer).



Omdat sommige zaken het schaalniveau van de Stadsregio Amsterdam overstijgen, werken we ook samen in de Metropoolregio Amsterdam. De Metropoolregio Amsterdam is de

naam waaronder de regionale en lokale overheden in het noordelijke deel van de Randstad samenwerken. Onder de metropoolvlag maken de regionale partners afspraken over woningbouw, werkgelegenheid, infrastructuur en landschap. Door op deze terreinen afspraken te maken, bundelen de partijen hun krachten om van de Metropoolregio Amsterdam een internationaal concurrerende regio te maken. Het gebied van de Metropoolregio loopt ruwweg van Zeevang tot Heemskerk, van de Haarlemmermeer tot Uithoorn en van Hilversum tot Almere. Bestuurlijk werkt de Stadsregio Amsterdam op het vlak van bereikbaarheid vooral samen met de gemeenten Amsterdam en Almere en de provincies Flevoland en Noord-Holland.

## *2.2 Taken en bevoegdheden*

### *Verkeer en vervoer*

Voor verkeer en vervoer zijn de stadsregio's verantwoordelijk voor de concessieverleningen voor het regionale openbaar vervoer. Ook zijn zij verantwoordelijk voor het regionale verkeer en vervoerbeleid. Zij zijn verplicht een Regionaal Verkeer en vervoersplan (RVVP) vast te stellen, dat past binnen de Nota Mobiliteit. De gemeentelijke uitwerkingen van het beleid moeten op hun beurt weer voldoen aan het RVVP. Vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat ontvangen de stadsregio's en provincies gelden vanuit de regeling BDU (Brede Doeluitkering). In ons geval bedragen deze ruim €300 miljoen. De gelden zijn bedoeld voor verkeer en vervoermaatregelen. ZE worden bij voorbeeld besteed aan concessies OV, aanleg fietspaden en fietsenstallingen, maar ook aan wegen, P&R-terreinen, en verkeersveiligheid: zowel infrastructurele maatregelen als gedrag.

### *Ruimtelijke ordening*

Met de komst van de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening (nWRO) in 2008 zijn de bevoegdheden van de stadsregio's op dit vlak iets anders komen te liggen. Bij de oude wet hadden de stadsregio's nog een rol in het toetsen van bestemmingsplannen van gemeenten via een verplicht advies aan de provincie, die de plannen goedkeurde. Nu is die rol verdwenen en telt alleen nog of de gemeente zich houdt aan de eigen structuurvisie en die van de provincie. Voor het opstellen van de Structuurvisie is echter wel overleg met buurgemeenten nodig, echter niet per definitie met de Stadsregio of WGR+-partners.

## *2.3 Beleid*

### *Metropoolregio Amsterdam Duurzaam Bereikbaar*

Voor verkeer en vervoer is in 2008 de visie Metropoolregio Amsterdam Duurzaam bereikbaar vastgesteld. De opdracht kwam voort uit een ruimtelijk plan van dezelfde MRA: het *Ontwikkelingsbeeld 2040*. Het spreekt dan ook voor zich dat er ruim aandacht is voor de samenhang tussen ruimte en mobiliteit. Heel kort de filosofie: veel delen van de regio zijn zeer dicht bevolkt er is weinig ruimte over om nog autonetwerken uit te breiden. Het wegennet is vrijwel 'af'. hier wordt ingezet op hoogwaardig OV en fiets. Het openbaar vervoer moet de drager van de ruimtelijke ontwikkelingen worden. In de dunner bebouwde gebieden is het gebruik van de auto in combinatie met bijvoorbeeld P&R-locaties echter meer opportuun. Maatwerk dus, afhankelijk van gebiedskenmerken.

Daarnaast wordt extra ingezet op verdere verbetering van knooppunten, zowel vervoerskundig, maar ook in de vorm van verdichting rondom de knooppunten.

### *Regionaal Verkeer en vervoerplan*

Het Regionaal Verkeer en vervoerplan (RVVP) van de Stadsregio Amsterdam is in 2004 vastgesteld. Toen hadden wij overigens nog de illustere naam Regionaal Orgaan Amsterdam.

De achterliggende gedachte van het RVVP sluit aan op die van de Metropoolregio Amsterdam Duurzaam Bereikbaar: afhankelijk van het type gebied is een bepaalde mix aan maatregelen optimaal en er is veel aandacht voor ketenmaatregelen, fiets en openbaar vervoer. Ook verkeersveiligheid is een belangrijk element.

De reiziger wordt in principe vrijgelaten in de keuze tussen de verschillende modaliteiten. Alleen daar waar dit problemen geeft zoals congestie en slechte luchtkwaliteit, wordt de reiziger enerzijds verleid tot alternatieven voor de auto en anderzijds zijn er maatregelen zoals parkeernormen en tarieven. Dus een vrije keuze, maar in sommige delen van de regio heeft die keuze wel een bepaalde prijs. De relatie met de ruimtelijke ordening en ruimtelijke verdichting, rondom knooppunten krijgt een duidelijke plaats.

### *OV-visie 2020-2030 Stadsregio Amsterdam*

Deze visie is in 2007 vastgesteld en vormt een nadere uitwerking van het RVVP. Hier is gekozen voor een ambitieuze uitbreiding van het (hoogwaardig) openbaar vervoersnetwerk, waarbij niet alleen sprake is van kwalitatief goede verbindingen, maar ook op het comfort en de beleving wordt gelet. Heeft het RVVP alleen nog bereikbaarheidsdoelstelling geformuleerd, in de OV-visie wordt een *modal split* nagestreefd waarbij fiets en openbaar vervoer gezamenlijk een aandeel hebben van 70% in hoogstedelijk gebied, 50% in grote kernen en 30% in kleine kernen.

#### **4. Informatie**

*Als het beleid eenmaal geformuleerd is, is het zaak om dit beleid bekend te maken en levend te houden bij de partijen die het (helpen) uitvoeren en het in de andere beleidsstukken door te vertalen. Dit is lastiger dan je op het eerste gezicht wellicht zou denken. De Stadsregio is zelf immers geen wegbeheerder. En bovendien: met alleen verkeer en vervoer ben je er nog lang niet!*

Bij de evaluatie van het RVVP in 2007 (Stadsregio Amsterdam, 2007) is gebleken dat de bekendheid van het mobiliteitsbeleid van de stadsregio bij de gemeenten niet optimaal is.

Dit heeft verschillende oorzaken: aan de ene kant had de Stadsregio in het verleden wellicht nog meer haar best moeten doen om het plan onder de aandacht te brengen, anderzijds is het voor de gemeenten ook een lastige taak om het beleid van de andere overheden te volgen en te implementeren. Kleinere gemeenten hebben veel te maken met verloop en lastig in te vullen vacatures. Los daarvan is de breedte van het takenpakket van ambtenaren in kleine gemeenten bewonderenswaardig: soms is er maar 1 ambtenaar voor het totale verkeer –en vervoersbeleid. De uitvoering en doorvertaling van het regionale beleid schiet er dan wel eens bij in. Grotere gemeenten daarentegen hebben veel sterk gespecialiseerde medewerkers, wat ook weer extra aandacht vraagt. De focus op de regionale zaken is niet altijd vanzelfsprekend aanwezig, de wil om regionaal te werken echter vaak wel.

Nóg lastiger wordt het dan als er sprake is van plannen op het ruimtelijk vlak, waar verkeer en vervoer natuurlijk ook een grote rol speelt en veel verkeer –en vervoerszaken uiteindelijk in verwerkt moeten worden. Kortom: hier was het een en ander te verbeteren.

De Stadsregio op haar beurt, is ook niet altijd automatisch op de hoogte van de (ruimtelijke) plannen van gemeenten, onder andere ook vanwege de beperkte wettelijke rol op dit vlak. Stap 1 om hier verbetering in te brengen was het plannen van ambtelijke gesprekken met alle 16 gemeenten over de voortgang van het RVVP uitvoeringsprogramma enerzijds en over de plannen van de gemeenten anderzijds. Om de wederzijdse raakvlakken van het beleid af te stemmen. Deze gesprekken hebben nadrukkelijk ook RO als onderwerp. Deze gesprekken hebben geleid tot een betere bekendheid van het beleid en financieringsmogelijkheden van de stadsregio bij gemeenten en vice versa.

## **5. Planvorming**

*Een aantal aspecten van planvorming is belangrijk gebleken bij het effectief kunnen inzetten van het RVVP. Het gaat hierbij zowel om werk- en denkprocessen intern als bij gemeenten. Omdat in het beleid van de Stadsregio Amsterdam op maatwerk gebaseerd is, afhankelijk van het soort gebied, vraagt dat ook een andere manier van kijken van onszelf en de gemeenten.*

### *5.1 Gebiedsaanpak*

Normaal werken we met separate subsidies voor infrastructuur voor OV, fiets en weg. Als proef is ook gewerkt met een gebiedsgerichte invulling. Het proefgebied was het project Zaandan Inverdan genomen. De filosofie is in plaats van diverse losse subsidies één totaal pakket te maken, zodat een optimale mix aan verkeer-en vervoersmaatregelen ontstaat. Omdat het om locaties gaat waar de autobereikbaarheid onder druk staat, wordt er met name gekeken naar mogelijkheden voor fiets, OV, en uiteraard verkeersveiligheid. Het is nuttig om bij beleidsuitvoering gebiedsgericht te denken, zodat de verschillende maatregelen ('het zoet en het zuur', denk bijvoorbeeld aan extra OV of fietsenstallingen, maar wel hogere parkeertarieven) goed op elkaar afgestemd kunnen worden.

Deze aanpak is goed bevallen, hoewel het wel lastig is om een vast stramien voor het gebiedspakket neer te zetten. Het is immers elke keer anders. Het grote winstpunt is echter wel het gebiedsgericht denken, zowel bij de lokale partijen als bij de regio. Deze aanpak is uiteraard niet voor alle projecten geschikt, zodat de reguliere subsidieprocessen blijven bestaan, en nog steeds de hoofdmoot vormen.

### *5.2 Ruimtelijke reserveringen*

In 2008 is de OV-visie 2020-2030 voor de Stadsregio Amsterdam vastgesteld. Dit is een ambitieuze visie, met veel ruimte voor Hoogwaardig Openbaar vervoer. En hoogwaardig OV in de vorm van vrije busbanen of tram/metro neemt enige ruimte in. En gezien de druk op de ruimte in deze regio is het ook noodzakelijk om deze dan vrij te houden, er zijn immers niet altijd gemakkelijk alternatieven te vinden.

Er is dan ook al op dit moment een verzoek gedaan bij de gemeenten om bij hun ruimtelijke plannen nu alvast rekening te houden met de ruimtelijke reserveringen voor het HOV van de toekomst. Hier zien we overigens wel een lastig punt: als er al een bepaalde tracékeuze gedaan is voor een HOV-verbinding is het logisch om de benodigde ruimte gereserveerd te houden. Maar wat te doen als de tracékeuze nog niet gemaakt is en het betreffende gebied slechts 1 van de opties is. Moeten we dan in deze regio - met zoveel ruimtedruk - vragen om alle mogelijke tracés beschikbaar te houden?

### *5.3 Betrokkenheid bij planvorming bij gemeenten*

Sinds de Stadsregio de gespreksronde langs gemeenten doet, is zij steeds vaker betrokken bij de planvorming bij de gemeenten. Hierbij moet u vooral denken aan Structuurvisies (voor 2010 verplicht in het kader van de nieuwe wet op de Ruimtelijke Ordening) en Verkeer en vervoerplannen. Bij deze plannen draaien we zo vroeg mogelijk mee. Voordeel van de Stadsregio is wellicht ook dat wij geen doorzettingsmacht hebben en daardoor wellicht echt als partner wordt gezien en minder als hogere overheidslaag. Een rol aan tafel ligt daardoor voor de hand.



#### *5.4 Adviseren bij bestemmingsplannen: vooral inpassing OV belangrijk*

Eerder kwam al aan de orde, dat de toetsende rol bij bestemmingsplannen niet meer in de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening zit. Maar het mág natuurlijk nog steeds wel. Wij bieden de gemeenten aan vrijblijvend te adviseren over de bestemmingsplannen. En de gemeenten maken hier graag gebruik van.

De Stadsregio kijkt naar de bestemmingsplannen vanuit het brede perspectief: naast de ruimtelijke ontwikkelingen wordt gekeken naar het brede verkeer -en vervoersveld, economische zaken, toerisme en recreatie en wonen. In 2008 hebben wij een overzicht gemaakt van de onderwerpen die het meest aan de orde kwamen in de reacties. Het bleek dat het zwaartepunt bij openbaar vervoer ligt: denk bijvoorbeeld aan de inpassing van haltes, reserveringen voor toekomstige (OV) infrastructuur en de instandhouding van bestaande OV-routes bij reconstructies. Ook wordt meegedacht over subsidiemogelijkheden voor bijvoorbeeld ls ontbrekende schakels van het fietsnetwerk.

#### *Wet Personenvervoer*

De nadruk op openbaar vervoer kan (deels) verklaard worden door de wettelijke taken: de gemeenten hebben sinds de vaststelling van de Wet Personenvervoer geen directe rol meer bij de aanbesteding van het OV. Deze taak is naar de stadsregio's gegaan. Er is vervolgens soms bezuinigd op de formatie voor OV-medewerkers. Echter, de inpassing van haltes, de handhaving of aanleg van OV-infrastructuur en de routing worden vaak uiteindelijk vastgelegd in de bestemmingsplannen. Gezien de verschoven verantwoordelijkheden is dit dus een punt van aandacht voor de Stadsregio.

#### *5.5 Hoe voorkomen we dat ietsdoen niets doen wordt?*

Het regionale schaalniveau heeft specifieke eigenschappen: aan de ene kant is het een goed niveau om beleid te maken, je ziet immers nog goed de regionale contouren maar ook de samenhang tussen de verschillende onderdelen op de verschillende schaalniveau. Het is ook het schaalniveau waarop bereikbaarheidsproblemen zich voordoen en op te lossen zijn. Echter, het is noodzakelijk het verkeer en vervoerbeleid integraal en gebiedsgericht in te vullen. Om het beleid uiteindelijk te laten landen in de praktijk is het noodzakelijk dat het verankerd wordt in beleidsstukken van aanpalende beleidsterreinen, zowel bij de gemeente als bij de regio zelf.

## 6. Samen met het bedrijfsleven

*De beleidsvorming begint bij de overheidspartijen, maar de marktpartijen hebben bij het verkeers -en vervoersbeleid ook een belangrijke rol: zij hebben immers de gronden rondom de knooppunten, zij maken de keuzes voor bedrijfslocaties en zij kunnen een grote rol vervullen bij de mobiliteit van werknemers.*

### 6.1 Gebiedsontwikkeling

De stadsregio heeft een grote rol bij verkeer en vervoersknooppunten. Het gaat hierbij om de aanbesteding van het regionale openbaar vervoer, maar ook voor diverse zaken in het kader van de keten: denk bijvoorbeeld aan fietsenstallingen en P&R-terreinen. Bovendien heeft onze regio een zeer forse woningbouwopgave, die voor een groot deel binnenstedelijk ingevuld moet worden. De uitbreidingslocaties in de Metropoolregio zijn schaars geworden: veel open ruimte is groengebied of mag niet bebouwd worden vanwege geluidscontouren van Schiphol of andere milieucontouren. De ontwikkeling van knooppunten is om bovengenoemde redenen dus van groot belang. Echter, om deze belangrijke locaties tot ontwikkeling te brengen is een goede samenwerking met de grondeigenaren nodig. Er is recentelijk een boekje verschenen waarin beschreven wordt hoe complexe ruimtelijk ontwikkelingen aan te pakken (Camps e.a., 2008). Gezamenlijkheid en flexibiliteit zijn hierbij sleutelwaarden. Zie een lijstje met de 'oude benadering' en 'de nieuwe benadering'.

| <b>Van</b>                     | <b>naar</b>               |
|--------------------------------|---------------------------|
| objectwaarde                   | conceptwaarde             |
| plandominantie                 | co-creatie                |
| fasegewijs denken              | denken in functies        |
| sequentieel                    | gelijktijdig              |
| capaciteitsgedreven            | conceptgedreven           |
| mechanisch handelen            | flexibel handelen         |
| denken in verstoringen         | denken in kansen          |
| individueel papieren resultaat | gezamenlijk eindresultaat |
| individueel (eigen belang)     | samenwerkend vermogen     |
| single loop learning           | collectief leervermogen   |
| standaardbenadering            | maatwerk                  |

Tabel 1: oude benadering > nieuwe benadering (Bron: Camps, 2008)

Hoewel het aloude locatiebeleid afgeschaft is, blijft de locatie van (grootschalige) werklocaties op OV-bereikbare locaties een belangrijk punt. Politiek lastig, want hoewel iedereen het principe van harte omarmt, als het bedrijf eenmaal voor de deur staat voor een bepaalde locatie en anders simpelweg kiest voor een andere gemeente/regio of zelfs een ander land, is het toch lastiger om te weigeren. Zoiets als locatiebeleid blijkt toch lastig op te leggen te zijn. Toch blijkt dat beleidsvorming samen met het bedrijfsleven mogelijk is, zoals de recente resultaten uit de Taskforce Mobiliteitsmanagement laten zien. Zie hiervoor het volgende paragraafje.

## *6.2 Bereikbaarheidsmaatregelen*

Bij de bereikbaarheid speelt het bedrijfsleven een grote rol. Zij kunnen door het personeelsbeleid (vorm van reiskostenvergoeding, lease-auto wel of niet, stimuleren fiets) en hun locatiekeuze veel invloed uitoefenen op de bereikbaarheid van de regio. Bovendien zijn de kosten van een slechte bereikbaarheid voor de bedrijven ook heel hoog en hebben zij zelf op heel veel manieren baat bij een goede bereikbaarheid. De laatste jaren is bij de KvK in onze regio en een aantal koplopers van bedrijven het besef gegroeid dat een gezamenlijke aanpak van de bereikbaarheid noodzakelijk is. In de periode 2007 tot 2009 is door een aantal koplopersbedrijven in de regio samen met de Kamer van Koophandel en diverse overheidspartijen gewerkt aan de Taskforce Mobiliteitsmanagement. Dit is een een samenhangend pakket aan allerlei maatregelen, variërend van de inzet van extra bussen op het gebied van OV-bereikbaarheid, slimme wegmaatregelen en stimuleren van fietsgebruik. Hoewel de meeste maatregelen nog van kracht moeten worden, lijkt een dergelijke oplossing wel een van de meest praktische. Ieder voert die maatregelen uit die bij zijn rol passen.

Uniek aan deze constructie, is dat het initiatief en de trekkersrol bij het bedrijfsleven ligt, en niet alleen bij de koepels, maar ook bij een aantal koplopers. En de overheden doen natuurlijk graag mee.

## *6.3 Hoe voorkomen we dat ietsdoen niets doen wordt?*

De bereikbaarheidsproblemen en de situatie in het veld vragen om een nieuwe werkwijze, waarbij het bedrijfsleven ook een andere rol kan hebben. Samen plannen maken, luisteren naar de expertise vanuit het bedrijfsleven en niet altijd zelf het voortouw willen nemen zijn nieuwe manieren van werken die soms effectiever blijken te zijn. Uiteraard is het wel zaak om de verantwoordelijkheden daar te laten waar ze horen en ieder zijn deel van de oplossing te laten verzorgen.

## **7. De keuzereiziger**

*Het regionale beleid bevat een maatregelen om de keuzereiziger te prikkelen tot het kiezen van alternatieven voor de auto om zo de bereikbaarheid te verbeteren. Een aantal punten dat van invloed is op de keuze van die keuzereiziger kan verbeterd worden.*

### *7.1 Comfort en beleving*

Behalve de snelheid van het OV is er in toenemende aandacht voor het comfort en beleving, zodat het op dat aspect in ieder geval iets beter kan concurreren met de auto. Denk hierbij aan korte overstaptijden, luxer materieel, betere reisinformatie.

### *7.2 Imago en gewoonte*

Het imago van het OV is niet al te best: als het over OV gaat, gaat het vaak over veiligheid, lange reistijden en vertragingen. Interessant is het dan ook om te vernemen dat het imago van het OV minder goed is bij degenen die het nooit gebruiken dan bij diegenen die dat wel doen. Ook voor het gebruik van de fiets geldt dat het imago telt, en dat imago lijkt te groeien, of komt het door het mooie weer de afgelopen jaren? In Amsterdam was 2008 voor het eerst het aantal fietsverplaatsingen groter dan bij het aantal autoverplaatsingen. En de razendsnelle opkomst van elektrische fiets is ook een hele interessante. En de gewoonte van de mensen is ook een factor van belang: is men eenmaal gewend aan een bepaalde manier van reizen, dan maakt men niet zo snel spontaan een andere keuze: extra prikkels zijn nodig. Zo bleek dat van de mensen die tijdens de werkzaamheden op de A10 een OV-pas gekregen hadden ruim 5% het abonnement op eigen kosten wilde verlengen, terwijl zij voordien met de auto gingen. Een andere actie in dit verband: het aantal geïnteresseerden in de nieuwkomerskaart (een OV-kaart voor nieuwe inwoners in de Waterlandse regio op initiatief van Arriva) die ook het vervolgabonnement namen.

### *7.3 Ruimtelijke inrichting*

Ongeveer een jaar geleden woonde ik een presentatie bij van Gordon Price: professor aan in Vancouver. Hij hield een vlammend betoog met veel mooie plaatjes over het stedenbouwkundig ontwerp versus bereikbaarheid. Nu staat Vancouver uiteraard bekend om de hoge dichtheid en functiemenging. Price wijst ons erop, dat de kleinschalige, organisch gegroeide structuren toch het beste werken en uitnodigen tot een loopje. De hoogbouw ertussen, zoals in Vancouver, om toch enige dichtheid te bereiken, vormt daarbij geen probleem. Ook de landschappelijke inrichting en het groen is van belang. Door de mening van hoogbouw en kleinschaliger ontwikkeling behoudt de omgeving de menselijke maat. Zo voelt fietsen en wandelen ook prettiger. Een kantorenpark met hoge torens op grasvelden voelt erg onherbergzaam om doorheen te fietsen, laat staan om in de avond naar het OV te lopen, hoe hoogwaardig dat ook is. Nu is de aandacht voor een kleinschaliger en meer gemengde (werk)omgeving niet nieuw, binnens de stedenbouwkunde werkt men al met dit soort concepten, maar het kan ook zorgen voor een andere keuze van de keuzereiziger.

### *7.4 Hoe voorkomen we dat ietsdoen nietsdoen wordt?*

De keuzereiziger verleiden we al met hoogwaardig openbaar vervoer en mooie fietspaden. De zaken die onbewust ook tussen de oren van de keuzereiziger zitten, blijven nog wat onderbelicht: de beleving, het imago en de ruimtelijke inrichting. Hier valt naar mijn mening nog veel winst te halen.

## 8. Conclusie

De regio is een goed schaalniveau om regionaal beleid op het gebied van mobiliteit te maken. Het regionale schaalniveau is immers het niveau waarop de problemen zich voordoen en dus ook oplossingen gevonden moeten worden. De positie van de Stadsregio Amsterdam als regionaal samenwerkingsverband en verlengd lokaal bestuur is zowel onze kracht als onze zwakte. Onze kracht omdat we goed kunnen samenwerken met gemeenten, en niet als hogere overheidslaag gezien worden, onze zwakte omdat we voor de beleidsdoorwerking en uitvoering ook sterk afhankelijk zijn van de wegbeheerders.

Voor de effectiviteit van het beleid is de informatie-uitwisseling richting gemeenten en vice versa, maar ook intern van groot belang.

Van een even grote importantie is de notie dat het mobiliteitsbeleid moet landen in vele plannen, zowel bij gemeenten als bij de regio zelf (en ook bij het Rijk en provincie, maar daar gaat dit paper niet over). Niet alleen in mobiliteitsplannen, maar ook bij RO-plannen. Ook de samenwerking met het bedrijfsleven is een belangrijke succesfactor, met name bij bijvoorbeeld locatiebeleid, knooppunten-ontwikkeling en mobiliteitsmanagement.

En *'last but not least'* de keuzereiziger: deze wordt al afgestoten met parkeertarieven, parkeernormen en verleid met mooi ov en snelle en veilige fietspaden, maar op het psychologisch vlak en op het gebied van comfort valt nog winst te halen. De beleving van bijvoorbeeld het OV, maar ook het imago van OV en fiets kan beter, zodat het ook echt als een bewuste keuze wordt gezien, die je niet alleen maakt uit armoede. Verder nodigen juist de omgevingen van de werkbestemmingen niet echt uit tot lekker fietsen of wandelen naar het OV: de menselijke maat ontbreekt. Functiemenging en een afwisseling met kleinschaliger ontwikkelingen kunnen dit verbeteren.

Ik hoop met deze bijdrage een inzicht gegeven te hebben in de inspanningen die nodig zijn om het regionale beleid ook werkelijk effectief te maken. Mijn conclusie is dan ook:

**ietsdoen werkt op de regionale schaal, maar je moet wel iets doen om ietsdoen niet tot nietsdoen te laten verworden.....**

Sommige ontwikkelingen die we de laatste maanden hebben gezien plaatsen de effectiviteit van beleid in perspectief: toen het restrictieve ABC-locatiebeleid nog van kracht was, is het Endemol toch gelukt om zich in op de typische autolocatie Aalsmeer te vestigen. Enkele jaren na het afschaffen van het locatiebeleid wordt alsnog de keuze gemaakt om zich bij Amsterdam ARENA te vestigen.

En vanmiddag las ik het berichtje dat het Benelux-hoofdkantoor van Apple zich op het Leidseplein gaat vestigen, komend vanaf een locatie in Bunnik, pal aan de A12. Nu heeft Apple maar 40 werknemers, dus het heeft op zichzelf geen grootschalige effecten, maar het is toch een interessante keuze dat een bekend bedrijf ineens van een autolocatie naar een uitgesproken OV-locatie verhuist.

Kortom: kijkend naar deze vestigingsplaatskeuzes lijken het eerder autonome ontwikkelingen dan gevolgen van het beleid. Mijn voorzichtige conclusie, ook gebaseerd op andere ervaringen, is dat OV-bereikbaarheid langzamerhand toch een vestigingsplaatsfactor is geworden. Echter, het locatiebeleid heeft dit destijds niet afdoende teweeg gebracht en nu er minder beleid is op locatiekeuze, zien we dat de bedrijven tóch die keuze gaan maken.

Een ander relativerend fenomeen is de kredietcrisis: alle inspanningen ten spijt werden de files alleen maar steeds groter (maar wel minder groot dan als we helemaal niets gedaan hadden, want de modal split wijzigde wel iets), maar in de laatste maanden nam de filezwaarte ineens met meer dan 10% af. Met dit effect vergeleken zijn onze inspanningen slechts rommelen in de marge.

**.....maar we kunnen niet alles sturen: autonome ontwikkelingen zijn ook van grote invloed.**

*Constance Winnips is senior beleidsmedewerker ruimte en mobiliteit bij de Stadsregio Amsterdam, zij werkt hier sinds 2000. Zij heeft sociale geografie gestudeerd aan de Universiteit van Amsterdam.*

### **Gebruikte en nuttige websites:**

[www.stadsregioamsterdam.nl](http://www.stadsregioamsterdam.nl)

[www.metropoolregioamsterdam.nl](http://www.metropoolregioamsterdam.nl)

### **Gebruikte literatuur en rapporten:**

**Camps, Th.** e.a. (2008) *Grond voor samenwerking; het creëren van concept value in complexe ruimtelijke projecten*, Berenschot

**Dienst O&S** (2008), *Amsterdam in cijfers*, Dienst Onderzoek en Statistiek, gemeente Amsterdam, Amsterdam

**Metropoolregio Amsterdam** (2008), *Metropoolregio Amsterdam Duurzaam bereikbaar*, Metropoolregio Amsterdam, Amsterdam

**Regionaal Orgaan Amsterdam** (2004), *Regionaal Verkeer en vervoerplan*, Regionaal Orgaan Amsterdam, Amsterdam \*

**Stadsregio Amsterdam** (2007), *Evaluatie RVVP 2007*, Stadsregio Amsterdam, Amsterdam

**Stadsregio Amsterdam** (2009), *Evaluatie RVVP 2009*, Stadsregio Amsterdam, Amsterdam

**Stadsregio Amsterdam** (2008), *Regionaal OV als impuls voor de Metropool Amsterdam*, Stadsregio Amsterdam, Amsterdam

\* in 2006 is de naam Regionaal Orgaan Amsterdam gewijzigd in Stadsregio Amsterdam.