

# **RUIMPAD op HERHALING**

Rapportage van de resultaten  
van de herhalingsbijeenkomst  
in het kader van het project  
RUIMPAD, kiezen voor bewegingsruimte

In opdracht van  
Directoraat-generaal Ruimte, ministerie VROM  
Adviesdienst Verkeer en Vervoer, ministerie V&W

drs. Peter Heerema  
Locus ruimtelijke verkenningen  
Leiden  
November 2003

[locus@planet.nl](mailto:locus@planet.nl)  
[www.locus-heerema.nl](http://www.locus-heerema.nl)



## 1. Voorwoord

Ter voorbereiding van een nieuwe generatie nationale beleidsnota's op het terrein van ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer is in de jaren negentig van de vorige eeuw door de toenmalige Rijksplanologische Dienst (VROM) in samenwerking met de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (V&W) een toekomstverkenning uitgevoerd naar ruimtelijke patronen en vervoersnetwerken in Nederland in 2050. Dit project is door het leven gegaan onder het acroniem RUIMPAD. Het project startte in 1993 en werd succesvol afgesloten in 1997.

RUIMPAD zet de toekomst van het personenverkeer in relatie tot de ruimtelijke inrichting van ons land prominent op de beleidsagenda. Van de resultaten is later dankbaar gebruik gemaakt in beleidsverkenningen, zoals het project Nederland 2030 en de Perspectievennota Verkeer en Vervoer. Ook zijn ideeën geadopteerd in de aanloop naar de Vijfde nota ruimtelijke ordening en het Nationale Verkeer en Vervoerplan.

Nu, tien jaar na de start van RUIMPAD, is het idee opgekomen om een balans op te maken van de actualiteit van de ideeën en concepten van RUIMPAD voor het ruimtelijke en verkeersbeleid in de 21<sup>e</sup> eeuw. Dat is een ongebruikelijke en moedige exercitie. Het gebeurt niet vaak dat departementen zelf reflectie plegen op eerder verricht werk en dat ijken aan de waarde en betekenis daarvan voor (de onderbouwing van) hedendaagse beleidsontwikkeling. Dat is wel de insteek voor een zogenaamde herhalingsbijeenkomst van RUIMPAD, waarvan u kennis kunt nemen in deze rapportage. De deelnemers aan deze herhalingsbijeenkomst zijn allen indertijd op enigerlei wijze bij het project RUIMPAD betrokken geweest (zie bijlage 1). Na afloop van de herhalingsbijeenkomst spreken alle aanwezigen zich positief uit over het nut van de sessie en gehoopt wordt dat de resultaten doorklinken in de beleidsontwikkeling voor een betere organisatie van ruimte en verkeer in Nederland.

Peter Heerema  
November 2003



## Inhoudsopgave

1. Aanleiding
2. Van verbeelding via ontwerp naar beleid
3. Op herhaling
4. In gesprek
5. Ter afsluiting

### Bijlagen:

- Bijlage 1: Deelnemers aan de bijeenkomst RUIMPAD op Herhaling en hun huidige werkplek
- Bijlage 2: Programma van de bijeenkomst RUIMPAD op Herhaling op 20 november 2003
- Bijlage 3: Agenda van 21 punten voor de 21<sup>e</sup> eeuw
- Bijlage 4: Toelichting beleidsaanbevelingen en conclusies RUIMPAD
- Bijlage 5: Resultaten van de groepsdiscussies tijdens Ruimpad op Herhaling



## 1. Aanleiding

De ministers van VROM en V&W in het huidige kabinet Balkenende II zijn druk bezig om hun beleidsvoornemens te formuleren voor het nationale beleid van de ruimtelijke ordening en het verkeer en vervoer. In 2004 zullen naar verwachting de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit van het kabinet gepubliceerd worden. Beide nota's hebben gemeen dat ze met elkaar scharnieren op een aantal punten. Dat betreft de relaties tussen de wijze waarop de ruimte is ingericht en de wijze waarop het verkeer is georganiseerd. Indertijd vormt de onzekerheid over en het besef van complexiteit van deze scharnierpunten de aanleiding voor een gemeenschappelijk project van VROM en V&W.

In 1993 nemen de Rijksplanologische Dienst van VROM en de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van V&W het initiatief voor een toekomstverkenning naar de mogelijkheden om verkeer en ruimte in onderlinge samenhang beter te organiseren. Het project krijgt de naam RUIMPAD. Centraal in deze studie staat het zogenaamde 'mobiliteitsdilemma', dat wil zeggen: de spanning tussen de bewegingsvrijheid van mensen (die een goed zaak is voor henzelf, de samenleving en de economie) en de prijs in de vorm van verkeer, ruimtebeslag en milieuhinder. De opdracht is om te komen tot structurele oplossingen waarbij mensen mobiel kunnen zijn met behoud van ruimtelijke kwaliteit, milieukwaliteit en vervoerkwaliteit.

Het persbericht bij verschijnen van het eindrapport van RUIMPAD in 1997 spreekt over de noodzaak om ruimte en verkeer 'slimmer te organiseren', bijvoorbeeld door weg- en railinfrastructuur aan elkaar te knopen, waardoor de overstap van auto op trein en vice versa eenvoudiger wordt en de bestaande capaciteit op het verkeersnetwerk beter kan worden benut ter voorkoming van files. De factsheet van RUIMPAD uit hetzelfde jaar spreekt onder andere over betere samenwerking tussen de

verschillende vormen van vervoer in plaats van concurrentie en het aanpassen van de aard van de verstedelijking aan de wijze waarop gebieden bereikbaar zijn.

RUIMPAD levert een rijk scala aan beleidsaanbevelingen op. Eén van de aanbevelingen is het rasternetwerk als robuuste oplossing voor de vervoersproblematiek in de Randstad. Ontworpen als 'ladderconcept' combineert het een kwaliteitsprong in het vervoernetwerk (verknoping van collectief en individueel vervoer) met een betere accommodatie van de vraag naar vervoer (nabijheid én bereikbaarheid) en een betere structuur in het ruimtegebruik (compacte centrumvorming). Ook wijst RUIMPAD nadrukkelijk op de mogelijkheid om met enkele relatief eenvoudige ingrepen in de bestaande infrastructuur een hoger verkeerskundig en ruimtelijk rendement te behalen, namelijk in de vorm van een grotere capaciteit van deze infrastructuur als in de vorm van kansrijke drager voor verdere verstedelijking. En tot slot combineert het project op een aardige manier de verbeelding van de toekomst in een serie 'Verhalen' en wordt het denken over innovatieve concepten gestimuleerd door bepaalde methoden van toekomstverkenning te gebruiken en ontwerpend onderzoek uit te voeren.

Tien jaar na de start is er voldoende aanleiding om op herhaling te gaan. De problemen in ons land met files en het dichtslibben van ruimte door verstedelijking zijn er niet minder op geworden. Voor een herhalingsoefening van RUIMPAD zijn dan met name twee vragen interessant:

- a) welke ideeën en concepten van RUIMPAD zijn nog zó belangwekkend dat het huidige beleid daarmee zijn voordeel zou kunnen doen?
- b) welke ontwikkelingen in de samenleving, in het ruimtegebruik en in de organisatie van mobiliteit en verkeer hebben we toen in het project gemist of onderschat en/of welke nieuwe ontwikkelingen op



dit vlak doen zich voor die alsnog van betekenis zijn voor de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit?

Met deze twee vragen als richtsnoer is de herhalingsbijeenkomst georganiseerd. Voordat de resultaten daarvan worden besproken, wordt in het volgende hoofdstuk eerst kort stilgestaan bij de kernpunten van RUIMPAD. Tijdens dat project is volgens een bepaald stramien gezocht naar nieuwe ideeën en concepten, namelijk via een drieslag van verbeelding, ontwerp en beleid. Voor de herhalingsoefening is dezelfde opzet gevolgd<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> De herhalingsbijeenkomst is een idee van Peter Heerema. De bijeenkomst is voorbereid door een Initiatiefgroep, bestaande uit Henk Puylaert (TNO-Inro), Pito Dingemans (Havenbedrijf Amsterdam), Peter Walbeek (DG Ruimte/VROM), Peter Jorritsma (AVV/RWS) en Peter Heerema (Locus). Allen zijn voor kortere dan wel langere tijd lid geweest van de projectgroep RUIMPAD. Tijdens de laatste bijeenkomst van deze groep voorafgaande aan de sessie hebben ook Peter Dauvellier (Dauvellier Planadvies en voorzitter van het middagprogramma) en André Verbaan (RPB en voorzitter van het programmaonderdeel van het forumdebat) deelgenomen aan de beraadslagingen. Ook zij kennen RUIMPAD van nabij.

## 2. Van verbeelding via ontwerp naar beleid

### **Verbeelding**

De zoektocht van RUIMPAD start in 1993 met een periode van onthechting (loskomen van de waan van de dag) en verbeelding van een toekomst in 2050. Dit resulteert in een aantal extreme omgevingsbeelden en een serie van veronderstellingen over maatschappelijke veranderingen, activiteiten van mensen, nieuwe vormen van ruimtegebruik en nieuwe vervoerstechnologieën en verkeersnetwerken ("Agenda van 21 punten voor de 21<sup>e</sup> eeuw"). De Agenda van 21 punten voor de 21<sup>e</sup> eeuw vormt vervolgens het vertrekpunt voor een proces van 'ontwerpend onderzoek' dat er op gericht is om grip te krijgen op nieuwe combinaties van netwerken en ruimtelijke patronen. De gehanteerde 21 hypothesen zijn de volgende (zie voor volledige beschrijving bijlage 3):

#### *Mensen en activiteiten*

1. Nederland wordt een 24-uurssamenleving.
2. Telematica leidt tot grote flexibiliteit in tijdroosters en tot 'nieuwe nabijheid'.
3. Nederland houdt een burgerlijke cultuur.
4. Het tijdbudget van mensen om te reizen blijft constant.
5. De actieradius van mensen wordt steeds groter.
6. Er blijft een taboe op traagheid.
7. De keuzemogelijkheden van mensen nemen toe.

#### *Ruimte*

8. Concentratie van functies leidt niet meer tot minder mobiliteit.
9. Bereikbaarheid is belangrijker dan fysieke nabijheid in steden.
10. Gebundelde stromen eisen Actieve Locaties als bestemming.
11. Suburbs zijn geen suburbs meer.
12. Voorstadstations zijn groeipolen in een netwerk.
13. Ook het ruimtebeslag van de auto is geen probleem meer.

14. Multifunctionaliteit moet.

*Vervoer*

15. Verkeersnetwerken structureren de ruimtelijke orde.
16. Grofmazig ov leidt tot meer vervoerkwaliteit en leefbaarheid.
17. Duurzame mobiliteit vergt nieuwe energie.
18. Het alternatief voor de auto is in 2050 de 'auto'.
19. Het onderscheid 'collectief' en 'individueel' vervaagt (INCO).
20. In 2050 kennen we ook nieuwe modaliteiten.
21. Versnelling van vervoer gaat door.

De opgave voor de herhalingsoefening is om deze agenda voor de 21<sup>e</sup> eeuw tegen het licht te houden. Zijn de “21 punten voor de 21<sup>e</sup> eeuw” nog onverkort van kracht of kan deze lijst opgeschoond en aangevuld worden? Hoe denken we in het licht van de huidige ontwikkelingen - nu we in de 21<sup>e</sup> eeuw zijn aanbeland - over die agenda en naar welke punten zou de prioriteit nu moeten uitgaan?

### **Ontwerp**

De tweede slag in het RUIMPAD project is de problematisering van de ruimtelijke organisatie. Met behulp van verschillende instrumenten (en met interessante lessen uit het buitenland in het achterhoofd) worden talrijke ontwerpen gemaakt van verschillende gebieden in Nederland. Deze exercities leiden tot zeven principes voor kansrijke combinaties van ruimte en netwerken, namelijk:

1. verknoping van de hart op hart verbindingen tussen de centra van steden met rand op rand verbindingen tussen de nieuwe en jonge centra aan randen van stedelijke gebieden;
2. verknoping van netwerken in de vorm van kruispunten c.q. verbinding van haltes en transferia (meerzijdige ontsluiting);
3. verknoping van ruimtelijke schaalniveaus in verschillende typen van kruispunten: lokale, stadsgewestelijke, regionale, nationale knooppunten en internationale knooppunten, waarbij essentieel voor

verknoping het hoogste niveau ook alle andere niveaus in zich verenigt;

4. verknoping van diverse vervoerwijzen (keuzemogelijkheden voor gebruikers);
5. optimaal gebruik van bestaande infrastructuur, toevoeging - waar nodig - van ontbrekende schakels ('missing links') en van ontbrekende voedingspunten (knooppunten, transferia);
6. minimalisering van overstappen tussen verschillende vormen vervoer;
7. variëren met snelheden en maaswijdtes om ruimte te bieden voor de Stam en de Solist in hun eigen leeftempo.

De opgave voor de herhalingsoefening is om deze zeven principes tegen het licht te houden, aangevuld met een exercitie die gericht is op de beoordeling van overige principes en concepten als visie of fictie.

### **Beleid**

De derde slag in RUIMPAD is de verdere uitwerking van de bevindingen in de richting van conclusies en beleidsaanbevelingen. Hier wordt ook de term 'bewegingsruimte' uit de titel van het eindrapport van RUIMPAD geïntroduceerd. De uitkomsten van de ontwerpexercities van RUIMPAD leiden tot een serie conclusies en aanbevelingen voor de beleidsagenda (zie voor volledig overzicht bijlage 4). Dat zijn kort samengevat:

Hoofdconclusies van RUIMPAD:

1. Van anonieme klant naar bereikbaarheid op maat naar vraag, plaats en vervoersaanbod.
2. Van concurrentie naar samenwerking tussen vervoerwijzen.
3. Van afzonderlijke netwerken naar koppeling van netwerken.
4. Naar verstedelijking op basis van het netwerk.

De beleidsaanbevelingen van RUIMPAD zijn:

1. onderscheid maken in de keuze van netwerkvorm per regio naar de mate van verstedelijking;
2. toepassen van het idee van een variatie aan 'bewegingsruimtes'. Dit is een typologie van plekken, waar het ruimtelijk aanbod en het vervoersaanbod specifiek op elkaar betrokken zijn.
3. locatiekeuzen sterker baseren op het bestaande netwerk van infrastructuur en de wijze van ontsluiting;
4. uitwerken van de betekenis en implicaties van de schone auto van de toekomst in verband met milieuaspecten en het ruimtebeslag in stedelijke gebieden.
5. uitwerken van het idee van betere benutting en verknoping van netwerken voor individueel en collectief vervoer en de vervaging van het onderscheid tussen beiden;
6. onderzoeken en uitwerken van ideeën over innovatieve vormen van vervoer (zoals gekoppelde voertuigen);
7. meer aandacht besteden aan een integraal mobiliteitsproduct op maat voor vervoersconsumenten.

De opgave voor de herhalingsoefening is om de kansen voor beleidsvernieuwing opnieuw tegen het licht te houden. De nadruk zou daarbij gelegd kunnen worden op 'hartenkreten': welke aanbevelingen en/of conclusies zijn dermate belangrijk dat ze acuut verwerkt zouden moeten worden in de Nota Ruimte en/of de Nota Mobiliteit?

Om aan een dergelijk debat enige richting te geven, is vooraf gepeild bij de projectteams van beide nota's welk type uitkomsten nuttig voor hen zouden kunnen zijn<sup>2</sup>.

### **Beleidsvragen**

In het kader van beide nationale beleidsnota's en de uitvoeringsagenda's worden nog verscheidene discussies gevoerd. Een herhalingsbijeenkomst

---

<sup>2</sup> Gesproken is op 8 oktober 2003 met Bart Vink van de Nota Ruimte en op 15 oktober 2003 met Arjan Dikmans en Lodewijk Lacroix van de Nota Mobiliteit.

van RUIMPAD zou een zinvolle bijdrage kunnen leveren aan deze discussies. Daarbij wordt gedacht aan de volgende items:

- 1) de verwachtingen over de ontwikkeling van de actieradius in het verplaatsingsgedrag van mensen en de schaal van stedelijke netwerken, in het bijzonder de schaal van de Deltametropool dan wel de vleugels van de Randstad;
- 2) de onderbouwing van ambities ten aanzien van knooppunten en nieuwe centra in relatie tot selectiviteit en in de markt aanwezige behoefte aan variatie, diversiteit en specialisatie van centra en de verhouding tussen knooppunten als pure overstapmachines en knooppunten die zich lenen voor zwaardere ruimtelijke programma's;
- 3) de verdere uitwerking van ideeën over de schaal en maat van ruimtelijke bundeling ten opzichte van reistijden in het hoofdtransport en die in het voor- en natransport;
- 4) nieuwe ideeën over of onderbouwing van innovatieve vervoerconcepten, zoals INCO of een systeemsprong in het openbaar vervoer;
- 5) de mogelijke bestuurlijke implicaties van een zwaarder beleidsaccent op een regionale gebiedsgerichte aanpak.

Deze beleidsvragen zullen tijdens de herhalingsoefening aan de orde worden gesteld.

### 3. Op herhaling

Op 20 november 2003 verzamelt zich in de loop van de middag een groep deskundigen op Landgoed Voorlinden in Wassenaar (zie voor overzicht van deelnemers bijlage 1). Het programma bestaat uit een serieus middag gedeelte en een gezellig avondgedeelte. Na de nodige welkomstwoorden gaat het gezelschap uiteen in drie groepen om te brainstormen over onthechting, visie en hartenkreten (zie programmaopzet in bijlage 2). Dit hoofdstuk is een samenvatting van de resultaten van de brainstorm van de drie subgroepen (voor meer achtergrondinformatie zie bijlage 5).

De drie groepen krijgen de volgende opdrachten mee:

OPDRACHT 1: Welke van de 21 punten van RUIMPAD voor deze eeuw zijn nu nog belangrijk zijn? Voeg eventuele nieuwe punten toe, die toen nog niet aan de orde waren of aan de aandacht van RUIMPAD zijn ontsnapt. Geef aan welke drie punten op dit moment van groot belang zijn.

OPDRACHT 2: Beoordeel enkele ruimtelijke principes, concepten en plannen op de vraag of er daarbij sprake is van visie of fictie.

OPDRACHT 3: Noem enkele hartenkreten of onderbuikgevoelens op het snijvlak van mensen, ruimte en verkeer voor de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit.

### **Samenvatting van de resultaten van de brainstorm**

#### GROEP 1

Resultaat Top-3 van de “Agenda van 21 punten voor deze eeuw”:

1. Het alternatief voor de auto is in 2050 de ‘auto’.
2. Kosten en prijzen, betalen voor gebruik.
3. Koppeling verkeer en verscheidenheid in verstedelijking (urbs en sub)urbs zijn nu vlees noch vis).



Hartenkreten:

1. Beprijzen.
2. Geen bemoeizucht overheid.
3. Ontwerp vervoersnetwerken i.p.v. verder breien huidige systeem.
4. Beperk openbaar vervoer tot de steden.
5. Asfalteer de Betuweroute.
6. Laat de kust met rust.
7. Weg met “overheids” PPS.

GROEP 2

Resultaat Top-5 van de “Agenda van 21 punten voor deze eeuw” annex hartenkreten:

1. Systemsprong (individueel) noodzakelijk, maar hoe?





2. Betrouwbaarheid en het management van verwachtingen van reizigers.
3. Kwaliteit verkeersorganisatie mag best wat ruimte en geld kosten.
4. M.b.t. transport: overheidsbemoedigen versterken. Er is al te veel verloren gegaan.
5. Stel dat Friesland het "Wassenaar" is van het noorden, dan is de Zuiderzeelijn geen spoorverbinding, maar een hoge snelheidsautoweg.

### GROEP 3

Resultaat Top-3 van de "Agenda van 21 punten voor deze eeuw":

1. Afstand is niet meer relevant. Het gaat om tijd + activiteiten. Meer activiteiten doen in minder/gelijke tijd.

2. Veel meer verstedelijking in het buitengebied.
3. Hiërarchie verdwijnt uit het autosysteem richting zelfregulering

Hartenkreten:

1. Met meer auto's, toch zorgen voor meer leefbaarheid/kwaliteit.
2. Investerings van Rijk vooral focussen op het stedelijk gebied (collectieve assen / dragers, bottlenecks in stedelijk wegennet + aansluitingen op HWN)
3. Beprijzen instellen op regionaal niveau en de inkomsten direct investeren in regionale infrastructuur.
4. Meer vrijliggende fietspaden (ook geschikt voor bromscooters) aanleggen in stedelijke regio's met voorrangregels.
5. Eén begroting van V&W / VROM zonder nota's met helder Memorie van Toelichting.
6. Formuleren van "tijd"- beleid in relatie tot mensenwensen gericht op het zo handig mogelijk kunnen organiseren van activiteiten.

Tijdens de aansluitende plenaire discussie presenteert elke groep zijn uitkomsten. Middagvoorzitter Peter Dauvellier maakt van de uitkomsten van de scores op het visie/fictiegehalte van concepten een samenvattende tabel (zie hieronder). Enkele belangrijke nieuwe ontwikkelingen worden apart vermeld. Dat zijn: beprijzing, open ruimtebeleid (visueel), collectief (maatwerk), de sociale functie van het openbaar vervoer, de aandacht voor internationaal ruimtelijk beleid en de gevolgen van een 24-uurs samenleving.

Uit de scores in het overzicht is duidelijk dat één van de belangrijkste concepten van RUIMPAD door allen beschouwd wordt als een visionair concept. Dat is het laddernetwerk. Hierbij passen de hoge scores voor (het denken in termen van) stedelijke netwerken en knooppunten. De licht negatieve score voor transferia (fictie) is in dit licht moeilijk te begrijpen. Men mag aannemen dat een goed functionerend stedelijk



netwerk op z'n minst over enkele goed geoliede overstapmachines beschikt, waar stallingruimte is voor de auto. Daarnaast hechten de deelnemers wel enig geloof aan de mogelijkheden van automatische voertuiggeleiding (AVG in verschillende varianten), spitsstroken en het ruimtelijk schaalniveau van de beide vleugels van de Randstad. Het denken in deze groepen over automatische voertuiggeleiding weerspiegelt zich in de aarzelende scores op INCO. Hier gaat vermoedelijk achter schuil de onzekerheid over de snelheid van technologische progressie en de onzekerheid over het al dan niet bestaan van voldoende maatschappelijk draagvlak voor het uit handen geven van de besturing van je eigen automobiel. Met de techniek zijn inmiddels al diverse geleidingszaken haalbaar (onder andere met radar).

Figuur 1: Overzicht van de scores van de drie groepen op visie/fictie:

VISIE		FIXIE
III	Ladder	-
I	INCO	II
I	Rondje Randstad	II
I	Stam / solist	II
I	Betuwelijn	II
-	Zuiderzeelijn (zweef/snel)	III
-	Carpoolen	III
I	Corridors	II
III	Denken in stedelijke netwerken	-
II	Spitsstrook	I
I	Randstadmetropool	II
II	Noord en Zuidvleugel	I
II	Autom.voertuiggeleiding	I
-	Huidig openbaar vervoer	III
I	Transferia	II
III	Knooppunten	-
II	Mainport Schiphol	I

Het denken op het schaalniveau van de Deltametropool (inclusief Rondje Randstad) lijkt vooralsnog vooral op fictie te berusten. Men verwacht voorlopig niet dat een dergelijk schaalniveau van stedelijkheid tot de mogelijkheden of waarschijnlijke ontwikkelingen behoort. De score op fictie is evenwel het hoogst op de Zuiderzeelijn en het carpoolen. Over het carpoolen zijn recent berichten in het nieuws verschenen. Na een aanvankelijk enthousiaste groei lijkt carpoolen nu in een neergang terecht te komen. De Zuiderzeelijn wordt unaniem als fictie bestempeld, tenzij (zoals door één van de groepen is opgemerkt)

Friesland het 'Wassenaar' van het Noorden wordt. Een snelle verbinding kan dan beter worden aangelegd als hoge snelheidsautoweg.

Opmerkelijk is voorts de slechte score van het huidige openbaar vervoer. Aardig aan RUIMPAD is onder meer de suggestie om het vraagstuk van mobiliteit, ruimte en verkeer te bezien in een én-én verhouding van auto en openbaar vervoer. Eén van de groepen geeft wel aan dat openbaar vervoer kansrijker zou zijn wanneer het zich beperkt tot maatwerk en/of tot de stedelijke gebieden en zich slechts richt op de dikke stromen. Dat laatste sluit aan op het concept van het laddernetwerk. Zoals dit oorspronkelijk door RUIMPAD is geconcipieerd bestaat de ladder in de Randstad immers uit zogenaamde staanders van railverbindingen tussen de centra van de steden en snelwegverbindingen tussen de (opkomende centra in de) randen van de steden. Voor het adequaat functioneren van stedelijke netwerken lijken bepaalde vormen van openbaar vervoer daarmee onmisbaar. Men is echter sceptisch als het gaat om de overlevingskansen voor het openbaar vervoer in het landelijk gebied.

Tot slot nog enige aandacht voor een aantal nieuw aangedragen thema's. Betalen voor gebruik en een beter management van het wegennetwerk (HWN/OWN) wordt tot de visionaire punten gerekend. Daarentegen ziet men het als fictie om de sociale betekenis van het openbaar vervoer te versterken of om meer grensoverschrijdend te denken (zowel geografisch als in de tijd bezien).

Samenvattend kan gesteld worden dat er op drie fronten kansrijke ontwikkelingen zich voordoen dan wel mogelijk zijn (overigens op sommige plaatsen nog wel voorzien van de nodige vraagtekens over het hoe, wat, wie, waar, wanneer en dergelijke):

1. de ruimtelijke relatie tussen netwerken, knopen, verrastering en het denken in termen van centra in stedelijke netwerken;

2. de technologische noodzaak voor een nieuwe systeemsprong in het verkeerssysteem analoog aan de eerdere revoluties van trekschuit, trein en auto;
3. de maatschappelijke behoefte aan een betere organisatie van de mobiliteit in relatie tot de verwachtingen van reizigers en de bereidheid om te betalen voor gebruik van infrastructuur (kosten en prijzen), liefst zonder verder al teveel overheidsbemoedienis.

Ten aanzien van de in het vorige hoofdstuk geïnterviewde beleidsvragen bij Nota Ruimte en Nota Mobiliteit kan aan het slot van deze brainstorm het volgende geconcludeerd worden:

- de deelnemers zijn unaniem van mening dat de actieradius in het verplaatsingsgedrag van mensen gemiddeld gezien nog tamelijk bescheiden is en in ieder geval niet van dien aard dat het dagelijks leven zich af zou spelen op het schaalniveau van de Deltametropool als 'stad'. Wel zijn in dit opzicht de vleugels van de Randstad belangrijke geografische eenheden;
- de deelnemers zijn unaniem van mening dat selectief omgegaan dient te worden met een beleid voor knooppuntontwikkeling en dat op rijksniveau slechts enkele gespecialiseerde knopen van belang zijn (zoals Schiphol, Zuidas-Amsterdam, de nieuwe sleutelprojecten);
- er is tijdens de bijeenkomst gepleit voor de noodzaak van een systeemsprong in het gehele verkeerssysteem. Daarin spelen innovatieve vervoerconcepten, zoals INCO, of een nieuwe benadering en uitwerking van de rol van het openbaar vervoer een rol, zoals beperking van de functie van het openbaar vervoer als transportwijze binnen en tussen de stedelijke gebieden;
- de deelnemers hebben zich niet expliciet uitgesproken over maat en schaal van verstedelijking in relatie tot reistijden, maar er zijn wel geluiden naar voren gebracht waarin de zorg om het vollopen van open ruimte door verstedelijking doorklinkt. Verwacht wordt bovendien dat versnelling als proces doorzet. Ook is naar voren



gebracht dat het management van de verwachtingen van reizigers een grotere rol zal moeten gaan spelen;

- geconstateerd is tot slot dat om welke reden dan ook in RUIMPAD geen aandacht is besteed aan de gevolgen van nieuwe vormen van organisatie van ruimte en verkeer voor bestuurlijke verhoudingen en de rol van verschillende partijen daarin (bestuursarrangementen). In die zin is de regionale gebiedsgerichte aanpak niet processtrategisch opgepakt en uitgewerkt en wordt dat als omissie beschouwd.







Het eerste gespreksthema gaat over de rol van de auto en die van het openbaar vervoer. In planologenland was lang het hoogwaardig openbaar vervoer heilig en RUIMPAD heeft de auto terug op de agenda gezet.

Ineke Bakker beaamt dat het ruimtelijk beleid daarin inmiddels om is. De algemene filosofie op dit moment is om meer met de maatschappelijke en economische stroom mee te roeien en niet voor interventies te pleiten die onhaalbaar zijn. De auto is daarom ook door planologen geaccepteerd. Vraagstukken over 'ontstopping' van het wegennet en het aanleggen van ontbrekende schakels (zoals de A4 Midden-Delfland) staan nu ook op de ruimtelijke agenda. Samen met V&W is nu onderkend dat infrastructuur sturend is voor de ruimtelijke inrichting van ons land. Dat lijkt wellicht taboe doorbrekend, maar feitelijk is het door de geschiedenis heen nooit anders geweest (denk aan de eerste steden die ontstonden aan kruispunten van wegen of doorwaadbare plekken van de rivier). Deze opstelling betekent in feite 'multimodaal denken' en dat heeft betekenis voor de selectie van knooppunten die ontwikkeld zullen gaan worden en de kwaliteit van de overstap tussen auto en openbaar vervoer en omgekeerd die daar mogelijk is (vgl. het deltanet in de Deltametropool).

Guus van de Hoef ondersteunt deze redenering. Hij is overigens niet bijzonder gecharmeerd van het idee van transferia. Het wordt pas interessant als mensen een plek graag willen bezoeken, dus als er bepaalde activiteiten kunnen worden verricht c.q. ruimtelijk programma ontwikkeld kan worden. Dat kan niet bij transferia en wel bij bestaande of nieuw te ontwikkelen stedelijke centra, zoals in het Rotterdamse gebeurt.

Jan Ploeger herkent vanuit zijn huidige functie dat RUIMPAD ten onrechte indertijd te weinig of geen aandacht heeft besteed aan het proces om nieuwe combinaties van ruimte en verkeer daadwerkelijk te realiseren. Ook is naar zijn mening toen te weinig nagedacht over de betekenis van zelfregulering via prijsbeleid. Hij hoopt dat beide zaken

met voldoende scherpheid ook aan de orde worden gesteld in de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. Daarnaast brengt hij naar voren dat in verschillende provincies nu behoorlijk wordt geëxperimenteerd met de uitvoering van samenhangende ruimtelijke en infrastructuurprogramma's en verdichting rondom knooppunten van openbaar vervoer (vgl. de RijnGouwelijn). Hoe reizigers op de interessante plekken terecht komen, is eigenlijk niet zo bijster van belang. Wel is hij van mening dat er selectief omgegaan moet worden met de ontwikkeling van nieuwe centra. Hij ziet liever weinig centra goed ontwikkeld, dan veel centra die slecht bereikbaar zijn en nauwelijks iets te bieden hebben.

Ineke Bakker ondersteunt dit en merkt op dat in dit verband ook voorzien moet worden in voldoende parkeerfaciliteiten op knooppunten.

Alexanderpolder is wat haar betreft een goed voorbeeld van een nieuwe stedelijke ontwikkeling aan de rand van Rotterdam waar inmiddels een nieuw cultureel klimaat en een nieuw stedelijk leven ontstaat. De selectieve aanpak van knooppunten en centra past ook zeer binnen het rijksbeleid. Zo wordt in de Nota Ruimte voor de Randstad gedacht aan het onderscheiden van een zevental knopen, die vooral van belang zijn voor de internationale concurrentiepositie van ons land.

Het tweede gespreksthema is dat van een beleidspraktijk gericht op kleine, op uitvoering stappen versus een beleidspraktijk waarin de noodzaak voor een systeemsprong – zoals tijdens de brainstorm naar voren is gebracht – wordt aangegrepen om dreigende problemen het hoofd te bieden. Het is als het ware de tegenstelling tussen de bescheiden Hollander als koopman en de verleiding van het grand design.

Ineke Bakker onderstreept dat op dit moment het directoraat-generaal Ruimte erg uitvoeringsgericht bezig is. Dat is belangrijk, maar het is in haar ogen evenzeer belangrijk om voor de lange termijn vooruit te kijken. Daarom is ze een warm voorstander van zo'n bijeenkomst als vandaag en heeft ze haar medewerkers binnen het DGR opgeroepen

om ook voor andere beleidsvelden het collectieve geheugen nog eens te raadplegen op belangrijke lange termijn signalen. De ruimtelijke ordening kan immers niet zonder lange termijn speurwerk. Daar tegenover staat echter dat het in deze tijden zinnig is om met beide benen op de grond te blijven. Het kabinet moet kiezen en dan gaat het ook en vooral om hele dagelijkse zaken, waar misschien in de afgelopen jaren overheen gekeken is, zoals het achterstallig onderhoud aan het spoor en aan de weg. Het blijft in haar ogen dus een mix van nadenken over veranderingen in de samenleving en nieuwe systemen en met beide benen op de grond staan.

Jan Ploeger is sinds zijn komst bij het IPO sterker een aanhanger geworden van kleine stapjes vooruit en minder grand design. Hij gelooft ook niet zo in 'systeemsprongen'. Als je naar de ontwikkeling van het autosysteem kijkt, dan is dat een proces van voortbouwen op zaken die goed waren en veel kleine, laag-bij-de-grondse oplossingen en verbeteringen. Maar dat betekent niet dat hij de lange termijn zal verkwanselen. In essentie is Guus van de Hoef het hiermee eens. Vanuit de zaal wordt naar voren gebracht dat een systeemsprong bij wijze van voorbeeld ook betrekking zou kunnen hebben op de kwaliteit van de overstap. Daarnaast zou nog veel te verbeteren zijn aan de interactie tussen de auto als voertuig en de infrastructuur als drager. Ineke Bakker pleit naast de aandacht voor de auto ook voor het belang van de fiets op korte afstanden en het belang van comfortabele snelle treinen voor de langere afstanden. Zowel Rondje Randstad als de Zuiderzeelijn worden daarom in de Nota Ruimte aan de orde gesteld.

Dit is een aangevertje om het thema 'beprijzen' aan de orde te stellen. Wie gaan die snelle verbindingen betalen? Misschien is beprijzen daarvoor geen gunstige invalshoek. Het gaat meer om de accommodatie van vervoersvraag of mobiliteit door auto en openbaar vervoer, waarbij bepaalde kosten aan de gebruiker in rekening worden gebracht, net zoals nu gedaan wordt door NV Schiphol voor het gebruik

van de infrastructuur van Schiphol en de doorberekening aan gebruikers. Het zijn ook niet de verreden kilometers die van invloed moeten zijn op de (verrekening van de) kosten van openbaar vervoer. Het is veel interessanter om - door te investeren in stations- en knooppuntontwikkeling –dergelijke nieuwe stedelijke centra zo aantrekkelijk te maken dat veel mensen daar naartoe willen. Per knoop vervolgens 'havengelden' vragen en incasseren is een betere optie dan het moeizaam beprizen van gereden kilometers. Wellicht is een dergelijke financieringsopzet wel een systeemsporg naar het openbaar vervoer als een facilitair bedrijf.

Als laatste thema stelt André Verbaan het investeringsniveau aan de orde. Brengt de Nota Ruimte een golf van nieuwe investeringen met zich mee of niet?

Ineke Bakker kan dat niet toezeggen omdat breed in de politiek de bereidheid ontbreekt voor het doen van grote investeringen. Pas wanneer de zaak echt vastloopt of de economie tot stilstand komt, is er draagvlak voor meer geld. Ze verwacht dat het nu meer een zaak is van opheffen van achterstallig onderhoud en het netwerk zo goed mogelijk op orde brengen (inclusief aanleg van ontbrekende schakels). Daarbij zou ze graag willen dat ook de kwaliteit van het openbaar vervoer de nodige aandacht krijgt, want het is duidelijk dat het openbaar vervoer in de Randstad onmisbaar is voor de bereikbaarheid van de grote centra. Guus van de Hoef betreurt het dat veel investeringsmiddelen via diverse rijkskanalen inmiddels terecht komen bij de lagere overheid, terwijl investeringsprogramma's nodig zijn en ontwikkeld worden op regionaal niveau. Vanuit de zaal wordt het voorbeeld van de 'versement transport' uit Frankrijk genoemd als succesfactor voor regionale ontwikkeling. Ook wordt beaamd dat de projectontwikkelaar zelf een bepaalde wijze van ontsluiting van een (woon-)gebied kan regelen en contributie kan vragen aan de belanghebbenden in het gebied.

Ter afsluiting wordt vanuit de zaal opgemerkt dat het grootste deel van het debat vooral ging over infrastructuur en verkeerssystemen, bijvoorbeeld om problemen rond files op te lossen. De contramal van een dergelijk gesprek is uiteraard de wijze waarop de ruimte is en zal worden ingericht. Is het niet zo dat de voortdurende nadruk in het Nederlandse ruimtelijke beleid op bundeling van verstedelijking, voor een belangrijk deel de oorzaak is van verstopping van het wegennet? Moet er naast ontstopping ook niet aandacht zijn voor ontbundeling? Ineke Bakker voelt zich door de vraag aangesproken en is bijna verleid om uit de school te klappen van de Nota Ruimte. Ze beperkt haar reactie tot de constatering dat er op de eerste plaats meer kan en moet in de bestaande steden. Op de tweede plaats gelooft ze niet in generieke of te dogmatische beleidsconcepten, zoals gebundelde deconcentratie of de VINEX-operatie. Wel is ze warm voorstander van de lagenbenadering om analytisch vast te kunnen stellen wat het landschap kan hebben aan nieuwe vormen van occupatie of netwerken. Kleinere locaties voor verstedelijking ('dorpen') zijn in dat opzicht in de Nota Ruimte geen taboe meer. Dat zou goed mogelijk zijn in bijvoorbeeld de Westflank van het Groene Hart en uiteraard zou daarbij (op basis van de verschillende lagen) goed gekeken moeten worden naar het benutten van bestaande infrastructuur en occupatie.

Ter afsluiting dankt André Verbaan alle aanwezigen voor hun enthousiaste inbreng. Hij vindt het plezierig om eens terug te blikken. Dat draagt niet alleen bij aan een sterker besef over zaken die aan verandering toe, maar dwingt ook te kijken naar zaken die het waard zijn om behouden te blijven. Tot slot treft het hem om op zo'n gelegenheid als vandaag met een gemengd publiek van ruimtelijke ordenaars en verkeerskundigen zoveel eenstemmigheid te kunnen noteren. Er zijn tijden geweest dat beide beleidswerelden meer met elkaar in de clinch lagen. Is die eenstemmigheid en bereidheid om naar elkaar te luisteren ook niet een belangrijk spin-off van het project RUIMPAD?

## 5. Ter afsluiting

Het is een goed en geslaagd moment om elkaar weer eens te zien en te spreken over zo'n belangwekkend onderwerp als de organisatie van mobiliteit, ruimte en verkeer in ons land. Iedere deelnemer is zich er daarbij van bewust dat zo'n kleine bijeenkomst geen revolutie teweeg kan brengen. Dat is ook niet de ambitie.

Het is wel de intentie van deze herhalingsbijeenkomst van RUIMPAD om terug te blikken en de conclusies en aanbevelingen van toen opnieuw te bezien in het licht van de opgaven van vandaag en morgen. Na deze reflectie resteert zowel een geruststellend en een onrustig gevoel.

Geruststellend is het besef dat RUIMPAD op het goede spoor/op de goede weg zit. De belangrijkste principes voor reorganisatie van ruimte en verkeer blijken ook vandaag nog actueel te zijn. Verrastering van het netwerk van collectief en individueel vervoer tezamen met de selectieve ontwikkeling van knooppunten van dit netwerk tot nieuwe stedelijke centra, is ook voor de komende jaren de dominante zoekrichting voor verdere beleidsontwikkeling (ladderconcept). Daarnaast heeft RUIMPAD enkele parels benoemd die ook vandaag de dag het nog waard zijn om opgepoetst te worden. Denk daarbij aan nieuwe vervoersconcepten, zoals INCO, en aan de fundamentele veranderingen in de vraag naar mobiliteit, zoals tot uitdrukking gebracht in de omgevingsbeelden van Stam en Solist.

Een onrustig gevoel daarentegen resteert vanwege het besef van complexiteit. Er moet niet alleen nog veel meer geleerd en vooral geëxperimenteerd worden (werkplaatsen voor ontwerp onderzoek, leren van elkaar en van het buitenland), er dient ook veel meer geïnvesteerd te worden in ontmoeting tussen deze kleine wereld van

RUIMPAD en de grote wereld waarin de dingen daadwerkelijk gemaakt, bestuurt, gebruikt, onderhouden, gekocht, verkocht en beleefd worden. Pas wanneer die groepen een gemeenschappelijke taal spreken en elkaar leren begrijpen zal er sprake kunnen zijn van veranderingen.

**Bijlage 1: Deelnemers aan de bijeenkomst RUIMPAD op Herhaling op 20 november 2003 en hun huidige werkplek**

Oud-leden:

1. Henk Puylaert	TNO Inro
2. Peter Heerema	Locus ruimtelijke verkenningen
3. Bart van Bleek	VROM/DG Ruimte, Directie NIB
4. Pito Dingemanse	Havenbedrijf Amsterdam
5. Audrey van Doornspeek	Polyground
6. Frank van Erkel	Stadsdeel Geuzenveld-Sloterm.
7. Peter Jorritsma	AVV/RWS
8. Sandra Konijn	RWS Directie Noord-Holland
9. René Köhler	PRORAIL
10. Margreet Neefjes	VROM/CS/IMV
11. Gerda Roeleveld	VROM/DG Ruimte/Nota Ruimte
12. Jelle Rijpma	TNO-Bouw
13. Josine Teeuw	VROM
14. Henri van der Vegt	Metroplex
15. Peter Walbeek	VROM/DG Ruimte, Directie NIB

Oud-adviseurs:

16. Jan van der Waard	AVV/RWS
17. Jan Bloemberg	VROM/DG Ruimte
18. Arjen van de Burg	VROM/DG Ruimte, Directie VO
19. Frans Timmerman	VROM/DG Ruimte, Directie NIB



20. André Verbaan

Ruimtelijk Planbureau

Oud-projectdirecteuren:

21. Peter Dauvelier

Dauvelier Planadvies

22. Nico van Ravesteijn

Ruimtelijk Planbureau

Oud-ondersteuners:

23. Thea Ober

VROM/DG Ruimte/Nota Ruimte

Omgeving:

24. Herman Borst

VROM/DG Ruimte, Directie NIB

Forum:

25. Ineke Bakker

VROM/DG Ruimte, DGRO

26. Guus van de Hoef

projectleider streekplan ZHZ

27. Jan Ploeger

DV&V IPO (en tevens oud-  
lid Ruimpad)

**Bijlage 2: Programma van de bijeenkomst RUIMPAD op Herhaling op 20 november 2003 op Landgoed Voorlinden te Wassenaar.**

15.30 uur	ontvangst en opening Welkomstwoord door Peter Heerema Toelichting opdracht voor de middag door Peter Dauvellier
16.00 uur	drie brainstormrondes in drie subgroepen over: <ol style="list-style-type: none"><li>1. onthechting: kom tot een 'top-3' van de allerbelangrijkste agendapunten voor deze eeuw</li><li>2. visie of fictie: ruimtelijke principes, concepten en plannen de maat genomen</li><li>3. hartenkreten: onderbuikgevoelens op het snijvlak van mensen, ruimte en verkeer voor de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit</li></ol>
17.30 uur	pauze en borrel
18.00 uur	plenaire presentatie van de groepsresultaten en discussie
19.00 uur	plenair forumgesprek onder leiding van André Verbaan met Ineke Bakker (DGRO), Jan Ploeger (IPO) en Guus van de Hoef (Provincie Zuid-Holland/Stadsregio Rotterdam).
20.00 uur	diner
22.30 uur	afsluiting

### **Bijlage 3: Agenda van 21 punten voor de 21<sup>e</sup> eeuw van RUIMPAD.**

#### *Mensen en activiteiten*

1. **Nederland wordt een 24-urssamenleving.**  
Het huidige beleid en de huidige ov-systemen richten zich op klassieke werkdagen van 9 tot 6 en op traditionele activiteiten en tijdpatronen. Het belang van woon-werkverkeer én de concentratie daarvan in tijd en plaats zal afnemen.
2. **Telematica leidt tot grote flexibiliteit in tijdroosters en tot 'nieuwe nabijheid'.**  
Timeloose en footloose: 'Global networking' vereist flexibele werktijden. Continu gebruik van tijd en ruimte biedt nieuwe kansen voor buurtleven en landelijk gebied. Fysieke bereikbaarheid door nabijheid aangevuld met nabijheid door virtuele bereikbaarheid.
3. **Nederland houdt een burgerlijke cultuur.**  
Gezinsvorming blijft een belangrijke wens van mensen gekoppeld aan het (al dan niet door beide partners) verdienen van een inkomen en het opvoeden van kinderen. Nederlanders worden niet overmatig zorgzaam of zorgeloos. Zelfstandigheid van het huishouden staat hoog in het vaandel.
4. **Het tijdbudget van mensen om te reizen blijft constant.**  
De gemiddelde tijd die besteed wordt aan verplaatsingen is al decennia lang nagenoeg constant, ook in verschillende ruimtelijke omgevingen. Versnelling van vervoer betekent dus langere afstanden of meer verplaatsingen.
5. **De actieradius van mensen wordt steeds groter.**  
Afstand wordt steeds minder belangrijk; de reistijd is de sterk bepalende factor.
6. **Er blijft een taboe op traagheid.**  
In onze cultuur prefereren mensen het snelste vervoer om afstanden te overbruggen. Investerings in vervoersystemen zijn veelal gericht op verhoging van de gemiddelde snelheid. Verplaatsingstijd is

verloren tijd. Toename van vrij besteedbare tijd of betere benutting van reistijd voor andere activiteiten zal leiden tot een herwaardering van het reisplezier. Hoeft niet altijd snel, mag ook langzamer.

7. **De keuzemogelijkheden van mensen nemen toe.**

Toenemende maatschappelijke pluriformiteit betekent ook toenemende verscheidenheid in handelingsruimten. Gebruik van telematica maakt ons ook minder afhankelijk van anderen (teleshopping, teleshopping, teleshopping, teleshopping). Mensen zullen diverse afwegingen maken voor activiteiten die thuis of uit of gecombineerd kunnen worden verricht.

*Ruimte*

8. **Concentratie van functies leidt niet meer tot minder mobiliteit.**

Mobiliteit is aantal verplaatsingen maal aantal kilometers. In weinig verstedelijkte gebieden komen minder verplaatsingen voor maar wel over een grotere afstand. In sterk verstedelijkte gebieden komen meer verplaatsingen voor over kortere afstanden.

9. **Bereikbaarheid is belangrijker dan fysieke nabijheid in steden.**

Vele functies kunnen in potentie in geheel andere ruimtelijke omgevingen tot ontwikkeling komen. Elk dorp kan in potentie een global player worden. De stad is overbodig.

10. **Gebundelde stromen eisen Actieve Locaties als bestemming.**

"Actieve locaties" maken deel uit van een patroon van rustige ("passieve") en actieve locaties, bedient door passende vervoersmodaliteiten. Actieve Locaties zijn nieuwe combinaties van wonen, werken, amusement, voorzieningen e.d. Het zijn dé plekken voor de 24-uurssamenleving, waar het niet donker wordt.

11. **Suburbs zijn geen suburbs meer.**

In het policentrische stadsgewest is de 'urb' een gespecialiseerd gebied binnen het stedelijk netwerk.

12. **Voorstadstations zijn groeipolen in een netwerk.**

We gaan straks voorstadstations onderling verbinden: de ster wordt een ring of een rasternetwerk.

13. **Ook het ruimtebeslag van de auto is geen probleem meer.**  
Minder individueel autobezit, maar meer gebruik op afroep ('de semi-collectieve auto') en betere benutting infra door spreiding in de tijd en capaciteitsverhogende innovaties (incl. ondergrond).
14. **Multifunctionaliteit moet.**  
Multifunctionaliteit van eenheden en objecten leidt tot efficiënter gebruik van voorzieningen en middelen.

#### *Vervoer*

15. **Verkeersnetwerken structureren de ruimtelijke orde.**  
De ruimtelijke ontwikkeling zal (weer) directer moeten aansluiten op nieuwe ontwikkelingen in het verkeerssysteem. OV is nu vaak een afgeleide van het patroon en de daarbij behorende vraag naar verplaatsingen. OV creëert echter ook stedelijkheid: bundeling van mensen en ontmoeting en amusement.
16. **Grofmazig ov leidt tot meer vervoer kwaliteit en leefbaarheid.**  
Minder lijnen, maar met hogere frequentie en snelheid + grotere verblijfsgebieden in steden met meer kansen voor fiets en voetganger.
17. **Duurzame mobiliteit vergt nieuwe energie.**  
De komende decennia zullen alternatieve krachtbronnen in belang sterk toenemen (wind, water, kernenergie). Ook duurzame verplaatsingswijzen, zoals zweven, zeilen, drijven, glijden e.d.
18. **Het alternatief voor de auto is in 2050 de 'auto'.**  
De nieuwe auto is anders dan die van nu: de energiedrager is gebaseerd op oneindige bronnen, vele auto's zullen lichter en kleiner zijn, de auto zal volledig recyclebaar zijn en zoveel mogelijk multifunctioneel van karakter.
19. **Het onderscheid 'collectief' en 'individueel' vervaagt (INCO).**

Door voertuiggeleiding, blokvorming en koppelbaarheid krijgt de auto steeds meer eigenschappen van collectief vervoer. Door op maat gesneden reisinformatie en op afroep beschikbare systemen krijgt het collectief vervoer steeds meer individuele kenmerken. INco is elke volwassene een vervoermiddel (ultra light car of fiets) met hetzij zelfstandig OV op bescheiden schaal, hetzij collectief gebruik van individueel vervoer. inCO is collectief vervoer op een verbindingsas met een ontsluitende functie voor de auto.

20. **In 2050 kennen we ook nieuwe modaliteiten.**

Veranderingsmogelijkheden moeten niet onderschat worden, vooral ook omdat oude infrastructuur zelden geheel wordt verwijderd als de functie verandert. In de vorige eeuw is in 20 tot 30 jaar het spoorwegnet uitgegroeid tot de huidige omvang en het huidige hoofdwegennet is pas in de afgelopen 25 tot 30 jaar ontstaan.

21. **Versnelling van vervoer gaat door.**

Investerings in versnelling dragen in belangrijke mate bij aan economische vooruitgang.

## **Bijlage 4: Conclusies en beleidsaanbevelingen van RUIMPAD**

Hoofdconclusies van RUIMPAD:

### **I. Van anonieme klant naar bereikbaarheid op maat naar vraag, plaats en vervoersaanbod.**

In de toekomst zal sprake zijn van een grotere verscheidenheid aan mensenwensen. Dat zijn deelmarkten in de vraag naar geschikte plekken of milieus, die ook naar de mogelijkheden voor vervoer van elkaar zullen verschillen. Dat betekent dat niet elke plek in Nederland op dezelfde manier even goed bereikbaar hoeft te zijn. De kwaliteit van plekken en de daarmee samenhangende vervoersvraag van de mensen bepaalt het vervoersaanbod. Omdat de toekomstige vervoersvraag zal variëren, is het wenselijk dat met ruimtelijk beleid een verscheidenheid aan 'bewegingsruimtes' tot stand komt, waarin kenmerken van de plek en kenmerken van het vervoersaanbod optimaal op elkaar betrokken zijn.

### **II. Van concurrentie naar samenwerking tussen vervoerwijzen.**

Optimale bereikbaarheid is geen kwestie van concurrentie tussen vervoerswijzen, maar van samenwerking om de reiziger het beste te bieden voor zijn verplaatsing naar een bepaalde plek toe. Vervoerkwaliteit is gegarandeerde bereikbaarheid met welke modaliteit dan ook.

### **III. Van afzonderlijke netwerken naar koppeling van netwerken.**

Logistieke samenwerking alleen is niet genoeg. Er is ook een kwaliteitsprong nodig in het bestaande vervoersnetwerk. Die sprong bereiken we met vervlechting of koppeling. Ombouw van het radiale net tot rasternetwerk vereist onder andere de toevoeging van 'missing links', zoals tangentiële verbindingen.

### **IV. Naar verstedelijking op basis van het netwerk.**

Het rasternetwerk biedt een flexibele transformatieruimte voor duurzame verstedelijking op knooppunten in het netwerk. Vertrekpunt is optimale benutting van bestaande infrastructuur en bestaande ruimtelijke kwaliteiten. Het ontwikkelingsprincipe is gebaseerd op intensivering van

ruimtegebruik en bundeling van vervoervraag op en om bestaande en nieuwe knooppunten, rekening houdende met het type vervoersvraag en de mogelijkheden voor lokaal langzaam vervoer. De mazen in het netwerk kunnen de contramal voor verstedelijking zijn in de vorm van stadsbossen, landgoederen, groen- of recreatiegebieden die onderdeel zijn van een grotere ecologische en landschappelijke (hoofd)structuur.

**Beleidsaanbevelingen:**

- 1) **Regionale differentiatie:** in sterk verstedelijkte regio's kan een rasternetwerk in de vorm van een ladder met multimodaal personenvervoer de regionale ruimtelijke structuur versterken als drager van verbindingen tussen stadsgewesten en als drager voor verdere verstedelijking. In matig verstedelijkte gebieden kan dit door verknoping van netwerken en vervoersystemen in de vorm van een collectieve vervoeras als ruggengraat met voeding vanuit snel en langzaam individueel vervoer en vraagafhankelijk collectief vervoer. In de weinig verstedelijkte regio's is op veel plaatsen te gering draagvlak voor vraagafhankelijk collectief vervoer, maar wel voldoende ruimte voor individueel vervoer en voor vraagafhankelijk collectief vervoer.
- 2) **Ruimtelijke verscheidenheid:** in het ruimtelijk beleid kan het idee van 'bewegingsruimtes' uitgewerkt en toegepast worden. Dit zijn plekken of gebieden, waar het ruimtelijk aanbod en het vervoersaanbod specifiek en optimaal op elkaar betrokken zijn. Onderscheid kan gemaakt worden in plekken die naar hun aard goed bereikbaar en ontsloten zijn met individueel én collectief vervoer (INCO-gebieden, zoals Schiphol), plekken die vooral met individueel vervoer, maar ook - maar minder goed - met collectief vervoer bereikbaar zijn (INco-gebieden, zoals het Gooi) of plekken die vooral met collectief vervoer, maar ook - maar minder goed - met individueel vervoer ontsloten zijn (inCO-gebieden, zoals historische centra van steden).



- 3) **Locatiecriteria:** in het ruimtelijk beleid kunnen voor nieuwe verstedelijkingsopgaven na 2010 de volgende criteria voor ontwikkeling van nieuwe bouwlocaties of de transformatie van bestaande gebieden, uitgewerkt en toegepast worden:
- b. locatiekeuze op basis van betere benutting naar tijd en richting van het bestaande infrastructuurnetwerk.
  - c. meerzijdige oriëntatie (minimaal 3-zijdig), geen ontsluiting door doodlopende verbindingen.
  - d. beperkte en compacte omvang: reistijden van maximaal 10 minuten in het voor- en natransport bepalen de vorm, dichtheid en omvang.
  - e. vooral collectief vervoer dáár waar voldoende vraag gebundeld wordt, weinig ruimte is en reële reistijdverhoudingen te bereiken zijn voor ov:auto van maximaal 1,5:1.
  - f. vooral individueel vervoer dáár waar gespreide vraag is, voldoende boven- of ondergrondse ruimte is en een reistijdverhouding van auto:ov van minimaal 1:1,5.
- 4) **Milieu en leefbaarheid:** in het ruimtelijk en milieubeleid kunnen de betekenis en implicaties van de schone auto van de toekomst (verder) uitgewerkt worden met het oog op milieuwinst (energiegebruik, emissies) en de voorraad ruimte en het ruimtebeslag in stedelijke gebieden (omvang van autogebruik, hinder en stallingruimte). De ruimtelijke effecten van deze nieuwe auto zullen naar verhouding sterker de beleidsagenda gaan beïnvloeden, terwijl de betekenis van milieueffecten zal verminderen. Voor beide effecten kan een dubbelslag gemaakt worden door op korte termijn hierop te anticiperen in de vorm van stadsvriendelijk vervoer in combinatie met het autoluwer maken van steden, bijvoorbeeld met behulp van transferia aan de randen van steden.
- 5) **Vervoer kwaliteit:** in het verkeers- en vervoerbeleid kan het idee van betere benutting en verknoping van netwerken voor individueel en collectief vervoer en de vervaging van het onderscheid tussen

beiden (verder) uitgewerkt en toegepast worden. Relevante punten zijn:

- g. herwaardering van bestaande infrastructuur ook voor andere modaliteiten, betere benutting (capaciteitsvergroting) of sloop.
  - h. capaciteitsvergroting met behulp van nieuwe technologie en tijdsbeleid.
  - i. integratie van vervoermiddelen op dezelfde infrastructuur, zoals tram, metro en trein op dezelfde rail.
  - j. het sluiten van radiale netwerken met tangentiële verbindingen, waardoor ook subcentra goed in een rastervormig netwerk verbonden worden. Terughoudend zijn met verdere ontwikkeling van radialen.
  - k. de situering van overstappunten of transferia op kruispunten in het netwerk en in corridors, o.a. vóór congestiegevoelige plekken.
  - l. verlaging van reistijd in het voor- en natransport is belangrijker dan verhoging van snelheid in het hoofdtransport.
- 6) **Technologie-impuls:** in het technologiebeleid kunnen ideeën over en investeringen in innovatieve vormen van vervoer (verder) onderzocht en ontwikkeld worden. Daarbij dient een vraagvolgend karakter voorop te staan. Het gaat om vervoer waarin pluspunten voor potentiële gebruikers, zoals schoon, zuinig, fun en veilig gecombineerd worden, zoals bij de combi-auto, de superfiets en het ultra lichte voertuig. Ook zou (verder) gestudeerd en geïnvesteerd kunnen worden in koppelingmogelijkheden van individueel vervoer en de transformatie van infrastructuur tot koppelbanen voor elektronisch te koppelen auto's.
- 7) **Overheid en markt:** in het verkeers- en vervoersbeleid verdient het - gezien de toekomstige variatie in de vervoersvraag en de noodzaak hierop flexibel in te spelen - aanbeveling voort te gaan met de implementatie van het beleid om onderscheid te maken tussen enerzijds ontwikkeling en beheer van infrastructuur (de 'hardware') als taak voor de overheid en anderzijds de dienstverlening (het

productenaanbod) als taak voor particuliere aanbieders van vervoerdiensten met een integraal mobiliteitsproduct op maat voor vervoersconsumenten. Bij deze uitwerking dient het aspect van privé bezit vs. collectieve beschikbaarheid ('auto op afroep' e.d.) te worden meegenomen.

## **Bijlage 5: Resultaten van de drie groepen**

### **GROEP 1**

(Pito Dingemanse, René Köhler, André Verbaan, Arjen van de Burg, Jan Bloemberg, Nico van Ravesteijn, Thea Ober)

### **OPDRACHT 1: TOP 3**

Welke van de 21 punten van RUIMPAD voor deze eeuw zijn nog belangrijk zijn? Voeg eventuele nieuwe punten toe, die toen nog niet aan de orde waren of aan de aandacht van RUIMPAD zijn ontsnapt.

#### Nog steeds actueel van de oude 21 punten (met vermelding van oorspronkelijke nummer)

- De actieradius van mensen wordt steeds groter (5)
- Er blijft een taboe op traagheid (6)
- De keuzemogelijkheden van mensen nemen toe (7)
- Gebundelde stromen eisen Actieve Locaties als bestemming (10)
- Suburbs zijn geen suburbs meer (11)
- Ook het ruimtebeslag van de auto is geen probleem meer (13)
- Het alternatief voor de auto is in 2050 de 'auto' (18)
- Het onderscheid 'collectief' en 'individueel' vervaagt (INCO) (19)
- Versnelling van vervoer gaat door (21)

#### Nieuwe punten

- Sociale problematiek
- Veiligheid
- Kosten en prijzen
- Bestuurlijke arrangementen + exploitatie
- Illusie over oplossend vermogen
- Het had innovatiever kunnen zijn

#### Top-3

1. Het alternatief voor de auto is in 2050 de 'auto'
2. Kosten en prijzen, betalen voor gebruik
3. Koppeling verkeer en verscheidenheid in verstedelijking  
(urbs en sub)urbs zijn nu vlees noch vis)

## **OPDRACHT 2: VISIE OF FICTIE**

Maak een beoordeling van ruimtelijke principes, concepten en plannen naar de mate van visie of fictie.

### **VISIE**

Ladderstructuur  
Stam / solist  
Spitsstroken  
Corridors  
Netwerkdenken  
Knooppunten  
Schiphol  
Beprijzen  
Behoud open ruimte (visueel)

### **FICTIE**

INCO  
Rondje Randstad  
Betuwelijn (gebruik)  
ZZL snel en zweef  
Carpoolen  
Stedelijk netwerk (beleidsconcept)  
Randstadmetropool  
Noord en Zuidvleugel  
Automatische voertuiggeleiding  
Huidig OV  
Transferia  
Mainport Schiphol  
Sociale functie OV  
Internationaal ruimtelijk beleid

## **OPDRACHT 3: HARTENKRETEN**

Onderbuikgevoelens op het snijvlak van mensen, ruimte en verkeer voor de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit.

8. Beprijzen
9. Geen bemoeizucht overheid
10. Ontwerp vervoersnetwerken i.p.v. verder breien huidige systeem

11. Beperk openbaar vervoer tot de steden
12. Asfalteer de Betuweroute
13. Laat de kust met rust
14. Weg met “overheids” PPS

## **GROEP 2**

Jan van de Waard, Margreet Neefjes, Sandra Konijn, Gerda Roeleveld,  
Frans Timmerman

### **OPDRACHT 1: TOP 3**

Welke van de 21 punten van RUIMPAD voor deze eeuw zijn nog belangrijk zijn? Voeg eventuele nieuwe punten toe, die toen nog niet aan de orde waren of aan de aandacht van RUIMPAD zijn ontsnapt.

Nog steeds actueel van de oude 21 punten (met vermelding van oorspronkelijke nummer)

In het algemeen zijn de 21 punten te “rooskleurig”. Nieuwe agendapunten zwaarder aanzetten met meer focus, meer ambitie en meer urgentie. Wel nog steeds relevant is:

- Actieve locaties (sterker en meer divers) (10)

#### Nieuwe punten

- Concentratie blijft >> Spreiding blijft >> Sneller systeem
- Systeemsprong (individueel) noodzakelijk. (Hoe?)
- Belang van betrouwbaarheid, relevantie van het management van verwachtingen van reizigers

#### Top-3

Zie top-5 van hartenkreten.

## OPDRACHT 2: VISIE OF FICTIE

Maak een beoordeling van ruimtelijke principes, concepten en plannen naar de mate van visie of fictie.

### VISIE

Ladder

Rondje Randstad

Zuiderzee snelweg

Beter gebruik bestaande infrastructuur

Verkeersmanagement HWN/OWN

Stedelijke netwerken structureren

Randstadmetropool

Noord en Zuidvleugel

Automatische voertuiggeleiding

Collectief vervoer "op maat" (markt)

Knooppunten

Mainport Schiphol

### FICTIE

INCO

Stam / solist

Betuwelijn

Zuiderzeelijn (zweef)

Carpoolen

Corridors

OV

Modal split

Transferia

spitsstrook

## OPDRACHT 3: HARTENKRETEN

Onderbuikgevoelens op het snijvlak van mensen, ruimte en verkeer voor de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit.

6. Systemsprong (individueel) noodzakelijk. (Hoe?)
7. Betrouwbaarheid en het management van verwachtingen van reizigers
8. Kwaliteit verkeersorganisatie mag best wat ruimte en geld kosten
9. M.b.t. transport: overheidsbemoedigen versterken. Er is al te veel verloren gegaan.
10. Stel dat: Friesland is het Wassenaar van het noorden, dan is de Zuiderzeelijn geen spoorverbinding, maar hoge snelheidsautoweg.

### **GROEP 3**

Henk Puylaert, Audrey van Doornspeek, Peter Walbeek, Hermen Borst, Josine Teeuw, Peter Jorritsma

#### **OPDRACHT 1: TOP 3**

Welke van de 21 punten van RUIMPAD voor deze eeuw zijn nog belangrijk zijn? Voeg eventuele nieuwe punten toe, die toen nog niet aan de orde waren of aan de aandacht van RUIMPAD zijn ontsnapt.

Nog steeds actueel van de oude 21 punten (met vermelding van oorspronkelijke nummer)

- Het ruimtebeslag van de auto is (g)een groot probleem (13)
- Het alternatief voor de auto is in 2050de 'auto' (18), inclusief een positieve toepassing van technologie in de communicatie tussen weg en auto en tussen auto's. Auto is high tech.

Nieuwe punten

- Groeiende maatschappelijke wens om te zappen (multi-tasking, belevingscultuur, blijft reistijd wel constant?, reistijd=werktijd+ ...)
- Aanwezigheid en ruimtelijk en mobiliteitsgedrag van allochtonen
- Ruimtelijk en mobiliteitsgedrag van groeiende groep ouderen
- Meer verstedelijking in het buitengebied
- Aandacht voor waterproblematiek en andere ruimtelijke inrichtingsconcepten (infrastructuur onder water, drijvende wegen)
- Is reizen met de auto nog recreatie / ontspanning? Wel op de (motor)fiets, cruiseschip, enz
- Beschouw de achterlandverbinding als voorlandverbinding
- Veel meer auto's leidt niet tot minder individueel autobezit
- Auto = koelkast en die zet je ook niet op straat
- Hiërarchie verdwijnt uit het autosysteem richting zelfregulering



- Bereikbaarheid in internationaal perspectief

### Top-3

1. Afstand is niet meer relevant. Het gaat om tijd + activiteiten. Meer activiteiten doen in minder/gelijke tijd.
2. Veel meer verstedelijking in het buitengebied.
3. Hiërarchie verdwijnt uit het autosysteem richting zelfregulering

### **OPDRACHT 2: VISIE OF FICTIE**

Maak een beoordeling van ruimtelijke principes, concepten en plannen naar de mate van visie of fictie.

#### **VISIE**

InCO  
Ladder  
Betuwelijn  
Stedelijk netwerk  
Noord en Zuidvleugel  
Automatische voertuiggeleiding  
OV in stedelijke gebieden  
Transferia  
Mainport Schiphol

#### **FICTIE**

INco  
Stam / solist  
Zweeftrein Rondje Randstad  
Zuiderzeelijn (snel, zweef)  
Carpoolen  
Spitsstroken  
Corridors  
Randstadmetropool  
OV in landelijke gebieden  
24uurs samenleving

### **OPDRACHT 3: HARTENKRETEN**

Onderbuikgevoelens op het snijvlak van mensen, ruimte en verkeer voor de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit.

1. Met meer auto's, toch zorgen voor meer leefbaarheid/kwaliteit.
2. Investerings van Rijk vooral focussen op het stedelijk gebied (collectieve assen / dragers, bottlenecks in stedelijk wegennet + aansluitingen op HWN)

3. Beprijzen instellen op regionaal niveau en de inkomsten direct investeren in regionale infrastructuur.
4. Meer vrijliggende fietspaden (ook geschikt voor bromscooters) aanleggen in stedelijke regio's met voorrangregels.
5. Eén begroting van V&W / VROM zonder nota's met helder Memorie van Toelichting.
6. formuleren van "tijd"- beleid in relatie tot mensenwensen gericht op het zo handig mogelijk kunnen organiseren van activiteiten.