

Kennisarena KIMI

Peter Heerema
Locus ruimtelijke verkenningen
(www.locus-heerema.nl)

In opdracht van
Directoraat-generaal Ruimte
Ministerie VROM

Eesergroen, juli 2007

Inhoudsopgave

Voorwoord

Samenvatting

Startpunt

Kennisvragen

Conclusies

Bijlagen

Bijlage 1: Impressies van de kennisbehoefte in vier beleidsdossiers

Bijlage 2: Vragenlijst voorgesprekken Kennisarena KIMI

Bijlage 3: Lijst van deelnemers aan de Kennisarena

Voorwoord

Het Kennisnetwerk Infrastructuur, Mobiliteit en ICT (KIMI) van DG Ruimte heeft op 24 mei 2007 een Kennisarena georganiseerd. Een Kennisarena is op te vatten als een ontmoeting van vragers en aanbieders van kennis op een specifiek (ruimtelijk) beleidsveld. Doel was om met collega's te bespreken of er voldoende kennis in huis is bij DGR om het werk van DGR goed te doen. Deze vraag is toegespitst op de problematiek van mobiliteit in en om de stedelijke gebieden.

De Kennisarena is voorbereid en gefaciliteerd door Locus. Het project is van de zijde van DG Ruimte begeleid door Peter Walbeek en Menno de Jong. Deze rapportage is een weergave van de belangrijkste bevindingen.

Peter Heerema

Samenvatting

Het Kennisnetwerk Infrastructuur, Mobiliteit en ICT (KIMI) van DG Ruimte heeft op 24 mei 2007 een Kennisarena georganiseerd, toegespitst op de problematiek van mobiliteit in en om de stedelijke gebieden in relatie tot vier belangrijke beleidsdossiers: Duurzame verstedelijking, Lange Termijnagenda Randstad, Zuidvleugel en Overige Nationale Stedelijke Netwerken. Ter voorbereiding is gesproken met de projectleiders van deze dossiers (zie bijlage 1). De vragenlijst, die daarbij gebruikt is, staat in bijlage 2. Het overzicht van deelnemers aan de Kennisarena staat in bijlage 3.

De Kennisarena zelf was vooral informerend van karakter. Dat stemt overeen met de verwachtingen van de deelnemers, die vooral uit waren op luisteren en de uitwisseling van informatie, zoals over wat precies speelt binnen de verschillende beleidsdossiers.

Inhoudelijk is geconcludeerd dat er met name een kennisbehoefte is over:

- **"kansrijke netwerklocaties"**: de omvang, verscheidenheid en locatie van de toekomstige woningbouw in relatie tot de huidige en te verwachten capaciteit van het verkeersnetwerk (weg en spoor).
- **"reëel openbaar vervoer"**: kennis over het realiteitsgehalte van stadsregionaal openbaar vervoer;
- **"de schaal van onze relaties"**: kennis over de ontwikkeling en schaal van relatiepatronen binnen en tussen de nationale stedelijke netwerken;
- **"sturen in samenhang"**: kennis over de rol en invloed van regionale overheden, markt en overige belanghebbenden en de rol en invloed van de rijksoverheid op mobiliteit en gebiedsontwikkeling (w.o. het MIRT).

Het KIMI zelf zou kunnen bijdragen aan het slimmer organiseren van de kennishuishouding van DG Ruimte door vroegtijdig en met meer mandaat in te spelen op de kennisbehoefte in projecten, door verbindingen te leggen tussen verwante vraagstellingen in verschillende projecten en door ten behoeve van deze projecten relevante interne en externe kennisbronnen te ontsluiten.

Startpunt

In een memo van de Directie VOS over mobiliteit (4 april 2007) is op een rij gezet welke onderzoeksonderwerpen naar voren komen uit analyse van trends op het gebied van mobiliteit en stedelijke ontwikkeling. Uit deze analyse komt met name naar voren dat de bereikbaarheid van de stedelijke gebieden steeds meer onder druk komt te staan, bedrijven zich steeds vaker verplaatsen naar de randen van de steden en dat het wegennet dichtslibt.

Als centrale probleemstelling wordt gezien de vraag in welke mate (de ontwikkeling van) het hoofdwegen- en onderliggend wegennet in combinatie met openbaar vervoersvoorzieningen kan bijdragen aan bundeling en intensivering van het ruimtegebruik en het functioneren van de stedelijke centra. De configuratie en capaciteit van het netwerk, aangevuld met innovatieve systemen, wordt hierbij verondersteld sturend te zijn voor ruimtelijke beslissingen van huishoudens en bedrijven. Aanvullend ligt er een belangrijke sturingsvraag over de verhouding tussen rol en invloed van regionale overheden, markt en overige belanghebbenden en de rol en invloed van de rijksoverheid op mobiliteit en gebiedsontwikkeling.

Kennisvragen

Duurzame Verstedelijking

Het project Duurzame Verstedelijking past binnen het bredere verband van het project 'Mooi Nederland', waarbij diverse kwesties rond milieu, klimaatverandering, de wateropgave en woningbouw in kaart worden gebracht. Het onderhavige project gaat over de verstedelijkingsopgave na 2010. Voor de bepaling van geschikte locaties is het onder meer van belang om te weten hoe robuust deze plekken zijn, gezien vanuit infrastructuur en mobiliteit (bouw je op de juiste plek in het netwerk?). Om niet in eerdere valkuilen te stappen is kennis over te verwachten maatschappelijke veranderingen (gedrag, voorkeuren, actieruimtes) en kennis over de invloed van mobiliteit op locatiekeuzen nodig. Dat geldt voor huishoudens en bedrijven.

Kennisvragen van dit beleidsdossier hebben met name betrekking op:

- Wat zijn de voorkeuren vanuit de markt (projectontwikkelaars, bouwers, corporaties) voor bepaalde woonlocaties in relatie tot mobiliteit en infrastructuur?

Ter vergelijking: STEC heeft recent onderzoek gedaan naar de voorkeuren van deze groep als het gaat om locaties voor bedrijfshuisvesting.

- Kunnen de regionale netwerkanalyses (V&W) fungeren als robuuste richtingen voor verdere verstedelijking, die rekening houden met veranderende actieruimtes van burgers en bedrijven?

Hierbij zou rekening moeten worden gehouden met het effect van de toename van verkeer op het ontstaan van nieuwe knelpunten in het netwerk. Welke onderdelen van het netwerk zijn voldoende robuust? Kunnen nieuwe combinaties van netwerk en verstedelijking ontwikkeld worden?

- Wat zijn de mobiliteitseffecten van demografische krimp en migratiesaldo nul?
- Wat zijn de mobiliteitseffecten van alle plannen van de Nieuwe Kaart van Nederland bij elkaar opgeteld en in hun consequenties voor de infrastructuur?
- Hoe veranderen de woonvoorkeuren en locatiekeuzen van huishoudens in relatie tot mobiliteit? Liefst longitudinaal te benaderen (volgen van veranderingen in gedrag).

Strategische Agenda Randstad

Het project Strategische Agenda Randstad is een agenderend statement van het kabinet. Eén van de belangrijke keuzen is om het openbaar vervoer een volwaardig alternatief te laten zijn voor de auto, te beginnen met uitbreiding van hoogwaardig openbaar vervoer op stadsregionale schaal in Amsterdam/Noordvleugel en Rotterdam/Zuidvleugel, vervolgens uitbreiding van openbaar vervoer op de schaal van de Randstad en tot slot uitbreiding van het netwerk voor hogesnelheidstreinen op nationale schaal. Die strategische keuze is mede gebaseerd op feiten (uit onderzoek) en veronderstellingen over relatiepatronen in de stadsgewesten en in de Randstad als geheel. De verwachtingen over hoe deze relatiepatronen zich in de toekomst gaan ontwikkelen zijn minder stellig. Niettemin is de keuze voor een netwerkopbouw nu min of meer gemaakt en is de belangrijkste vraag nu hoe de verdere verstedelijking georganiseerd kan worden, uitgaande van de principes van bundeling en intensivering.

Kennisvragen van dit beleidsdossier zijn met name gericht op:

- Wat is reëel ten aanzien van de inzet van meer regionaal openbaar vervoer, zoals hoogwaardig openbaar vervoer in de regio's van Amsterdam en Rotterdam?

Dat betreft zowel de kansen voor intensivering van openbaar vervoer (kwaliteitsimpuls) als de mogelijkheden om openbaar vervoer op voldoende niveau te kunnen handhaven (consolidatie).

- Wat zijn de voordelen van het gebruik van openbaar vervoer in ruimtelijk en milieuopzicht en de mogelijke substitutie-effecten ten opzichte van gebruik van auto en de fiets?
- Wat zijn leerzame ervaringen in het buitenland met een samenhangende benadering van verstedelijking en infrastructuur, zoals in Madrid?

Zuidvleugelprogramma

Naar zijn aard is het Zuidvleugelprogramma uitvoeringsgericht en ingebed in een onderhandelingsarena. Dat heeft geleid tot een pragmatisme kennisbehoefte. Het Urgentieprogramma Randstad en het MIRT vereisen nu evenwel nieuwe doordinking van strategische keuzen en opties als het gaat

om samenhangen tussen investeringen in infrastructuur en gebiedsontwikkeling. De aanpak wordt als het ware opgetild qua schaalniveau en complexiteit.

Kennisvragen van dit beleidsdossier zijn met name gericht op:

- Hoe om te gaan met gebiedsontwikkeling in relatie tot bereikbaarheid in samenhang met de invloed van diverse betrokken overheden en marktpartijen op de realisering daarvan.
- Welke mogelijkheden bieden regels en instrumenten zoals de tracéprocedure, de rol van PPS, de MIT- en MIRT-spelregels
- Op welke wijze en in welke zin kan 'ruimtelijke kwaliteit' een leidend beginsel zijn in het MIRT?
- Waar vinden de grote ruimtelijke ingrepen met mobiliteitseffecten plaats nu en straks?
- Hoe krijg je zicht en grip op het veranderende proces van samenspel tussen V&W, RWS, DG Ruimte, provincies, regio's en gemeenten met het MIRT als vehikel?

Overige Nationale Stedelijke Netwerken

Tot slot het project Overige Nationale Stedelijke Netwerken. In de afgelopen periode is (indachtig de sturingsfilosofie van het rijk) het stuur in belangrijke mate in handen gegeven van de stedelijke netwerken zelf, die voor de uitwisseling van kennis en ervaring een CoP hebben opgericht. De nieuwe projectleider (Hartman) ziet in tegenstelling tot de vertrokken projectleider geen wezenlijke nieuwe kennisvragen.

Resterende (meer politiek-bestuurlijk getinte) kennisvragen van dit beleidsdossier zijn volgens de aanwezigen vooral:

- Waarop dient het rijk de stedelijke netwerken aan te spreken?
- Welk toetsingskader hanteert het rijk voor de beoordeling van de performance van de overige nationale stedelijke netwerken, bijvoorbeeld in relatie tot het MIRT en duurzame verstedelijking?

Conclusies

1. Een goede kennishuishouding is cruciaal voor DG Ruimte

Het organiseren van een Kennisarena door KIMI is door de deelnemers zeer gewaardeerd. Zij ervaren de aandacht voor kennis en de kennishuishouding van DG Ruimte tekortschieten in het dagelijks werk. Dat is een valkuil voor de kwaliteit van het werk. Voor het adequaat opereren van DGR zou een goede en up-to-date kennishuishouding een speerpunt in de organisatie moeten zijn.

2. De kennisbehoefte richt zich vooral op kansrijke samenhangen tussen ruimtelijke ontwikkeling en netwerken

De oorspronkelijke probleemstelling van KIMI speelt in op de problemen van congestie in en om de stad en zoekt vooral naar mogelijkheden in het (onderliggend) wegennet en systeeminnovaties op het vlak van parkeergeleiding en navigatiesystemen. Op de keper beschouwd lijkt dat vooral een 'V&W-benadering', gericht op de optimalisering van het verkeerssysteem om de stad bereikbaar te houden. Uit de voorafgaande gesprekken en de Kennisarena komen signalen die wijzen op het belang van (nieuwe) concepten over de wijze waarop de ruimte georganiseerd of gereorganiseerd kan worden in relatie tot bestaande en nieuwe verkeersnetwerken. De nadruk ligt daarbij op nieuwe kansen en mogelijkheden met vragen zoals:

- Wat is vanuit het netwerk geredeneerd de meest geschikte plek voor duurzame verstedelijking na 2010?
- Welke mogelijkheden zijn er voor stadsregionale openbaar vervoernetwerken en hoe organiseren we intensief ruimtegebruik nabij deze netwerken?
- Wat is de toekomstige actieruimte van mensen en hoe ontwikkelen zich hun relatiepatronen binnen stedelijke netwerken?
- Hoe kunnen we de systematiek van het MIRT gebruiken om de ontwikkeling van infrastructuur te koppelen aan de ruimtelijke kwaliteit van een regio?

- Van welke buitenlandse voorbeelden van integratie van gebiedsontwikkeling en infrastructuur kunnen we leren? Hoe hebben ze dat bijvoorbeeld aangepakt in Madrid of de Bay Area?

3. Het KIMI kan een actieve schakel tussen vraag en aanbod van kennis zijn

Het KIMI kan zich daarbij opwerpen als belangrijke intermediaire schakel in de kennishuishouding. De indruk bestaat dat men nu kennis vooral aanboort via eigen relatienetwerken en beschikbaar krijgt via de media. Daarnaast komen opvallend veel, meer conceptueel getinte kennisvragen naar voren, gericht op exploratie van de langere termijn of op ideevorming over samenhangen tussen de ruimtelijke organisatie en de verkeersorganisatie in concrete regio's. Op dit vlak zou van buitenlandse voorbeelden kunnen worden geleerd. Het KIMI zou daarin een grotere rol kunnen spelen. Op onderdelen kan kennis misschien weer eens uit de kast getrokken worden, andere kennis kan wellicht gehaald worden bij andere instituten (zoals het RPB, KIM van V&W) en op een aantal punten zou onderzoek in de vorm van strategische verkenningen uitgezet kunnen worden in de vorm van een kennisenvelop met een interne geadresseerde.

4. De kennisenveloppe als concrete vorm

Voor de operationele uitvoering van de match tussen kennisaanbod en kennisvraag kan (naar analogie van de zogenaamde projectenvelop) gebruik gemaakt worden van het idee van een 'kennisenvelop'. Een projectenvelop is gebruikelijk bij geïntegreerde gebiedsgebonden uitvoeringsopgaven en omvat meestal een combinatie van maatregelen of reserveringen die niet alleen ruimtelijk met elkaar in verband staan (bijvoorbeeld rond landschap, stedenbouw, economie en dergelijke), maar ook in procedurele en financiële zin samenhang vertonen. Bovendien is een projectenvelop geadresseerd aan een partij of groep van initiatiefnemers, die verantwoordelijk zijn. In dezelfde zin zou de constructie van een kennisenvelop kunnen worden uitgewerkt. In plaats van uitvoeringsopgaven gaat het dan om kennisvragen die rond een concreet ruimtelijk vraagstuk met elkaar in verband staan in relatie tot onder andere het verlangde type kennisproduct, het beschikbare budget en het type kennislacune. De

kennisvrager wordt zodoende als 'goed opdrachtgever' gedwongen de kennisvraag zo concreet en specifiek mogelijk te formuleren (zie voor een handreiking de vragenlijst in bijlage 2, die gebruikt is bij de voorgesprekken). De geadresseerde is verantwoordelijk voor de uitvoering en tijdige oplevering van de gevraagde kennis.

5. Prioriteiten

In de Kennisarena is prioriteit gegeven aan de volgende onderwerpen:

- **Kansrijke netwerklocaties**
Kennis over de omvang van de woningbehoefte, de verscheidenheid aan woonwensen en de locatievoorkeuren van toekomstige huishoudens in relatie tot de huidige en te verwachten capaciteit van het verkeersnetwerk (weg en spoor). Dit zou op kaart bij elkaar moeten worden gebracht;
- **Reëel openbaar vervoer**
Kennis over en inzicht in het realiteitsgehalte van stadsregionaal openbaar vervoer;
- **De schaal van onze relaties**
Kennis over de ontwikkeling en (ruimtelijke en temporele) schaal van relatiepatronen in en tussen de nationale stedelijke netwerken.
- **Sturen in samenhang**
Kennis over de rol en invloed van regionale overheden, markt en overige belanghebbenden en de rol en invloed van de rijksoverheid op mobiliteit en gebiedsontwikkeling. In instrumenteel opzicht is nadrukkelijk het MIRT genoemd als potentieel kansrijk vehikel om via een samenhangende aanpak en financiering vraagstukken op het vlak van infrastructuur en gebiedontwikkeling aan te pakken. Voorshands staat het MIRT evenwel nog in de kinderschoenen.

Bijlage 1: impressies van de kennisbehoefte in vier beleidsdossiers

Gesprek met Sytske du Crocq (3 mei 2007)

Duurzame verstedelijking na 2010. Er zijn woningbouwafspraken tot 2010, vooral er op gericht om de productie van woningen weer op gang te brengen. Nu wordt kwaliteit ook weer belangrijker, bijvoorbeeld goede landschappelijke inpassing om verdere verrommeling van het buitengebied te voorkomen, om in te spelen op mogelijke klimaatverandering (water) en om de mobiliteit niet verder te laten toenemen (bundeling). Het project valt onder het interdepartementale programma 'Mooi Nederland' en gaat over verstedelijking in brede zin. Is door het nieuwe kabinet opgezet.

In de opzet van het project Duurzame Verstedelijking wordt niet expliciet voortgebouwd op eerder gedachtegoed van bijvoorbeeld de Strategie van de 2 netwerken of het project DOSS (Jan Goedman). Project gaat vooral over: hoeveel ruimte is er voor woningbouw, waar zou de woningbouw kunnen plaatsvinden (juiste plek) en is dat van de juiste kwaliteit uit oogpunt van behoefte en een aantal randvoorwaarden (milieu, water, mobiliteit en dergelijke). Kernvraag is: wat is de opgave na 2010, hoe willen we daar mee omgaan en welk instrumentarium kunnen en willen we inzetten? De horizon is de relatief korte termijn 2015, 2020 – niet de langere termijn. Ook kwesties rond bijvoorbeeld Almere vallen hierbuiten (Urgentieprogramma Randstad). Kwesties rond mobiliteit en infrastructuur komen wel nadrukkelijk aan de orde, maar verkend moet nog worden op welke wijze veranderingen in de mobiliteit een rol kunnen spelen in locatiekeuzen en dergelijke. Een belangrijke sturingsvraag is overigens wel of het rijk weer concrete locaties wil gaan aanwijzen, misschien moet het rijk bijvoorbeeld in de Randstad wel een steviger rol spelen of juist in de gebieden waar krimp plaatsvindt. Misschien zou ook gekeken moeten worden naar kwetsbare plekken vanuit infrastructuur en mobiliteit gezien (zoals nu bij klimaatverandering gebeurt). Wat is nu de juiste plaats voor verstedelijking? Zou toe willen naar een kaart met de beoordeling van gebieden op geschiktheid voor woningbouw.

Wat is het type kennislacune? Project staat nog in de beginfase. Moet rekening houden met de ligging van locaties nabij infrastructuur en misschien ook wel met veranderende maatschappelijke voorkeuren. Maar die ontwikkelingen zijn lastig in te schatten. Vgl. de ontwikkeling rond autobezit, automobilititeit en de te krappe parkeernorm in Vinex. Dat bleek indertijd te optimistisch ingeschat. Hoe maak je gebruik van kennis die aanwezig is bij DGR en het RPB?

Vragen zijn behoorlijk wezenlijk en conceptueel van aard qua verstedelijkingsrichting: wat is de kwantitatieve en kwalitatieve opgave voor de verstedelijking na 2010 nu precies? Is dit het einde van het bundelingsbeleid en hoe gaan we om met het Groene Hart (opofferen?)? Welk concept zou er dan voor in de plaats komen? Hoe speelt krimp hierop in? Hoe ligt de verhouding tussen landschap, veel kleine of weinig grote locaties? Hoe organiseer je de waterberging voor de Randstad, moet je dan voor de verstedelijkingsopgave uitwijken naar Noord-Brabant? Uit het IBO Verstedelijking blijkt bijvoorbeeld dat effect van bundeling per regio verschilt, bijvoorbeeld vanwege de kosten van mobiliteit. Voor Groningen zou je niet teveel moeten bundelen omdat de mobiliteit dan verstopt raakt en het veel geld kost om dat op te lossen. In andere gebieden is het OVN van voldoende kwaliteit om de groei op te vangen. Er zou een regionale KBA

moeten zijn zodat gemeenten zelf de locatie op kosten en baten kan beoordelen.

De vragen zijn eerder fundamenteel of conceptueel dan praktisch van aard en spelen vooral op het schaalniveau van stad, stadsgewest en stedelijke netwerken. De (toekomstige) actieradius voor werk, recreatie en voorzieningen van mensen zou daarin een rol kunnen spelen ('vervoerregio'). De kennisvraag is dan: hoe zit zo'n actieruimte van een regio er uit? Aanzet zit bijvoorbeeld in de netwerkanalyses van V&W. Zitten daarin richtingen voor verdere verstedelijking? Misschien een themasessie organiseren over infrastructuur in relatie tot verstedelijking: welke vragen hebben we, welke kennis hebben we en hoe moeten we met die opgave omgaan? De kennisbehoefte beweegt zich dan rond concepten, empirie en instrumenten.

Is nu ook goed moment om het project te voeden met alle kennis die al in huis is. De gelegenheid voor creëren in de kennisarena. Waar moet je de woningen bouwen na 2010 vanuit infrastructuur en mobiliteit? Kleine brainstorm voor organiseren (kennisvoeding, confrontatie kennisvraag), waardoor de kennisvragen explicieter kunnen worden.

Er zijn nog geen speciale voorzieningen voor de kennishuishouding van dit project, wel wie aangesproken kan worden (1 op 1). De organisatie daarvoor is nu volop in beweging. Ze is wel actief in het opsporen van kennisaanbod en KIMI kan daar een goede rol in spelen. Via 'Mooi Nederland' zijn ook goede contacten met V&W. Het idee van een kennisvelop spreekt als experiment aan, maar niet lukraak van alles organiseren. Nagaan wat je nodig hebt en dat concreet maken met heldere vraagstelling, deadline, soort product etc.

Gesprek met Bart Vink (3 mei 2007)

Lange termijn visie Randstad. Voor het zomerreces als verhaal van de minister naar buiten. Is de strategische agenda Randstad 2040. Is een visie op hoofdlijnen die agenderend is, meer als statement. Geeft niet alle antwoorden. Na uitbrengen van het document moet nog veel gedaan worden, bijvoorbeeld in het kader van het Urgentieprogramma Randstad, het programma Mooi Nederland of in een vervolgstap voor een structuurvisie Randstad. Vraag is nog wel of de LT-visie straks voldoende aandacht zal krijgen als ook rond dezelfde tijd het UPR verschijnt.

In de visie staat onder andere dat openbaar vervoer een volwaardig alternatief moet zijn. Dat is een beleidswijziging t.o.v. de huidige inzet, met nadruk op de lagere schaal van stadsregio en vleugels en dat kost geld als je dat wilt. Eerst dus openbaar vervoer aanpakken op stadsregionale schaal: uitbreiding metronetwerk van Amsterdam en Rotterdam, daarna uitbreiding openbaar vervoer op randstedelijke schaal en nog verder in de tijd (middellange en langere termijn) wellicht een rondje Randstad en uitbreiding van het hoge snelheidstreinennetwerk (niet lijnen, maar treinen) om redenen van milieu, substitutie van vliegverkeer en de rol van Schiphol.

Nieuwe kennislacunes op dit vlak? De visie maakt expliciet wat het kabinet wil, nog niet hoe dat zou kunnen. Wat is bijvoorbeeld een bereikbaarheidsoffensief OV en weg, dat is een strategische keuze inzake een schaalessprong in bereikbaarheid op drie schalen (stadsregionaal,

Randstad en nationaal/internationaal), met nadruk gericht op openbaar vervoer in de stadsregio's. Inhoudelijk is dat nog heel globaal. Aansluitend is vooral de hoe-vraag aan de orde, de bestuurlijke en technische instrumentatie, zonder dat de 'wat-vraag' helemaal beantwoord is. Die moet ook nog verder uitgewerkt worden, bijvoorbeeld in relatie tot de strategische keuze van bundeling en intensivering (transformatie en herstructurering). Dat zijn nieuwe accenten ten opzichte van Nota Ruimte, bijvoorbeeld langs infrastructuur de verstedelijking situeren. Zo'n statement leidt tot allerlei aanvullende vragen hoe je dat voor elkaar krijgt. Voorbeeld is de metro Madrid en hoe daar stap voor stap is gewerkt aan een netwerk in plaats van zoals het in Nederland gaat met eens een keer een lijn aanleggen en tien jaar later nog eens een lijntje. Dat neerzetten in samenhang met je verstedelijking vergt nog heel wat uitzoekwerk. Dat zijn kennislacunes. Probleemgericht, maar vooral resultaatgericht en met name sturingsgericht. Bijvoorbeeld over de uitbouw van het metronetwerk bij betere benutting van het bestaande netwerk. Het OV-netwerk lijkt nu op dat van een ontwikkelingsland. OV als volwaardig alternatief vraagt om uitbreiding van het netwerk op stadsregionale schaal. Misschien ook andere uitbreidingen kunnen helpen als ze passen bij de strategische keuze van bundeling en intensivering. Een belangrijke vraag is wel of de huidige stadsgewesten ook in de nabije toekomst nog steeds voor de meeste mensen de dagelijkse activiteitenruimte is en dat er hiërarchie is in die stadsgewesten (die steeds meer tot uitdrukking komt met Amsterdam bovenaan). Op de langere termijn is het misschien dus wel nodig om op een hogere schaal na te gaan denken. Misschien ook wel de Stedenring. Kennislacune is inhoudelijk hoe de relaties zich ontwikkelen. Het RPB heeft een gedeelte er uit gelicht, maar heeft bijvoorbeeld geen aandacht besteed aan de relatiepatronen van de hoog opgeleiden en hoe zich die ontwikkelen in de tijd. De kwaliteit van de bereikbaarheid (als mensen verder weg gaan wonen van hun werkplek) speelt daarin een grote rol. Is de uitdijning wel substantieel ten opzichte van de ruimte die vrijkomt voor wonen in en om de stad vanwege intensivering en herstructurering? Is een uitbreiding van de woonmilieudifferentiatie op hoger schaalniveau. Maar welke reistijd is voor mensen (hogere inkomens) dan acceptabel? Je ziet tegelijkertijd uitdijning en dat het zwaartepunt op lager schaalniveau blijft liggen. Ook neemt de vraag naar 'pieds a terre' toe en dat wordt interessant als niet alleen de hoger opgeleiden, maar ook de boven en middengroepen dat kunnen gaan doen.

Kennisvragen zijn wetenschappelijk (maar niet theoretisch, wel uitzoeken, cijfers) en ook praktisch: voorbeelden zoals Madrid, leren van hoe ze dat daar gedaan hebben en of we dat in NL ook zo kunnen doen. Is heel interessant en leerzaam. Hoe werk dat dan, wat zijn de pro's en con's. Of de Bay Area, lijkt erg op de Randstad. Buitenlandse voorbeelden kunnen je helpen om te reflecteren op je eigen situatie. Ook in het kiezen van een thematisch accent van een bepaald knooppunt. Is dat ook op de schaal van de Randstad een reëel verhaal?

Een andere vraag is gekoppeld aan verschillen in leefstijl en culturele achtergrond (zoals Koreanen, Indiërs). We willen dat iedereen hier een plek kan vinden, maar zit daar ook een mobiliteitskant aan? Is een kennislacune. Er zijn plekken waar je goed met openbaar vervoer kan komen en plekken waar je goed met de auto kan komen, maar zijn er ook plekken waar verschillende mobiliteitsstijlen gelukkig zijn?

Kennishuishouding? Was geen expliciete kennisstrategie voor, wel periodieke afspraken en regelingen met de planbureaus. Veel zelf gedaan, afgetapt van de WLO-scenario's, expertmeetings, gesprekken. Geen link met KIMI, zou theoretisch wel een rol kunnen spelen, maar het netwerk moet zich dan wel laten aansturen. Ook zou zo'n netwerk veel meer product- en projectgericht moeten werken, niet onderzoek doen vanwege het onderzoek, maar juist die dingen oppakken waar men wat mee kan. Een kennisenveloppe zou wel kunnen werken. Koppelt ook directer de oorspronkelijke kennisvraag en het uiteindelijke antwoord. Een kennismakelaar in het eigen projectteam zou ook nuttig en waardevol zijn, mits daar extra capaciteit voor beschikbaar wordt gesteld. Nu gaat het vaak erg ad-hoc binnen DGR.

Gesprek met Martin Leuvenink (10 mei 2007)

Zuidvleugel. Zijdelings aandacht voor MIRT en tracéwetprojecten. Bij de Zuidvleugel is geprobeerd vaart te maken op een aantal rijksbesluiten in onderlinge samenhang (zoals A4 Delft/Schiedam, Stadshavens, A13/A16, Groenblauwe Slinger). Vooral die samenhang ontbrak en wat de inzet van het rijk is. Raakt vooral een aantal projecten van infrastructuur en de zuidkant van Rotterdam (PMZ, Hoeksche Waard). Binnen het programma is geduid waarom en wanneer je vanuit het rijk aan de gang gaat, ook als het gaat om sommige regionale projecten (zoals Stedenbaan) vanwege de samenhang met grote stedelijke verdichtingsprojecten en de bereikbaarheidsproblematiek tussen Den Haag en Rotterdam. Voor een belangrijk deel is dit een interbestuurlijk proces om stap voor stap tot vergelijkbare doelen te komen. Nu breekt een nieuwe (overgangs-)fase aan met alle aandacht voor het UPR met definiëring van majeure urgente projecten, w.o. die in de Zuidvleugel. De aanpak wordt a.h.w. opgetild in schaalniveau: projecten in de Randstad selectiever en in samenhang en timing bekijken. Nu toeleveren: wat is binnen het UPR urgent voor de Zuidvleugel?

Ligt ook directe link met het MIRT, vanwege de benodigde intersectorale investeringen. Eerst vorig jaar gekeken naar de netwerkanalyse en dan prioriteiten benoemen die in principe doorwerken in het MIT. Nu twee keer per jaar de voortgang bekijken via een samenwerkingsagenda met de regio, inclusief de besluiten over rijksinfrastructuur. Nu uitzoeken en uitvinden wat het MIRT precies moet worden. Gekozen nu voor een pragmatische aanpak: samenhang tussen rijksbesluiten infrastructuur en de samenhang met andere stadsgewestelijke zaken waar het rijk bij betrokken is (EHS, TOP, integrale gebiedsontwikkelings-projecten etc.).

Wordt daarbij ook gekeken naar allerlei nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen of bepaalde mobiliteitsthema's? Veel vragen spelen vooral op sturingsniveau: hoe krijg je dingen (versneld) beleidsmatig en politiek voor elkaar in programma's en processen? Nauwelijks conceptuele vragen of lacunes, misschien omdat verondersteld wordt dat anderen dat wel weten of uitzoeken. Ook is er wel een moment om even afstand te nemen en te kijken of er geen andere slimmere (conceptuele) oplossingen denkbaar zijn voor de ingewikkelde problemen, bijvoorbeeld: hoe zou de verkeersstructuur er over 30 jaar uit moeten zien en wat is het effect daarvan op de besluiten die je nu moet nemen? Was eigenlijk nauwelijks ruimte voor zo'n exercitie, wel samen met V&W gedaan en met instemming van Winsemius. Hoe ga je om met je ruimtelijke verstedelijkingsopgave en dan pas besluiten over infrastructuur. Het betekent dat je slim op het goede abstractieniveau kijkt

naar de vraagstukken, zoals bij de A4. Dat is nu nog steeds een belangrijke kennisvraag. Kost wel tijd en leidt misschien tot vertraging, maar is tegelijkertijd een procesvraag om belanghebbende partijen bij elkaar brengen. Vgl. de Proeftuin IJsselmonde van Frans Soeterbroek. Dat zet zaken wel in gang.

Dus: vragen zijn vooral instrumenteel, maar soms is het slim om weer even conceptueel te denken. Dat zal bij het MIRT ook gaan spelen. Ook de gesprekstafels komen nu bij elkaar, twee werelden en culturen moeten worden verbonden.

Bij tracéwetprojecten proberen aan het begin niet te snel trechteren naar 1 voorkeursalternatief, maar blijven kijken naar ruimere oplossingsruimte, w.o. de aspecten van gebiedsontwikkeling (routeontwerp). Dan laat je geen kansen liggen en komen misschien nieuwe oplossingen voor het voetlicht. Discussie over verrommeling zwengelt de relevantie weer aan. Kennisvraag daarbij is het betrekken van de markt. Vgl. doortrekken van de A15 naar de A12 bij Duiven en Zevenaar. Kan je daar ook geld halen uit gebiedsontwikkeling? Eerst duidelijk besluiten wat je überhaupt wil en dan pas de markt erbij betrekken. Nu gaat dat daar te snel, het denken over een gezamenlijk PPS businesscase. Is riskante procedure omdat de marktpartij afhaakt wanneer de besluiten een andere kant opgaan. Nu lijken we te makkelijk en te snel door te slaan met het betrekken van marktpartijen. Eerst goed nadenken over raakvlak gebiedsontwikkeling en infrastructuur.

Nadruk ligt op praktische vragen, minder op de academische benadering van vraagstukken en oplossingen. Aan de andere niet teveel laten leiden door de waan van de dag. In KIMI is daar wel aardige balans gevonden. Goede schakel in de kennishuishouding. Vragen eerst langs KIMI leiden en dan organiseren. In het Zuidvleugelproject was geen afzonderlijk budget voor de kennishuishouding en in de praktijk worden kennisvragen ook wel geleid via bijdragen aan onderzoek van anderen. Bij V&W worden dergelijke trajecten overigens veel zwaarder en professioneler georganiseerd, bijvoorbeeld met iemand in het team die verstand heeft van communicatie en maatschappelijk draagvlak. Is ook cultuurverschil met DGR. Het past niet bij het type klus van de programma-aanpak om ook echt iemand vrij te maken als een soort kennismakelaar, wel iemand die in het dagelijks werk dat soort zaken bewaakt, oppakt en uitzet. Want vooral bij de kwesties rond samenhang loop je tegen heel vragen op terwijl iedereen zegt: we weten het wel, maar er zijn ook dwarsverbanden die ingewikkeld liggen (vgl. A4/A44 en Leiden Bioscience park en de aan- of afwezigheid van een oprit en afrit gekoppeld aan de goede bereikbaarheid en de druk van lokaal en regionaal verkeer). Om die meer ingewikkelde vraagstukken lopen we wel een beetje heen. Daar speelt KIMI ook helemaal geen rol in. En REO is minder goed in het vooruit denken van kennisvragen. REO zou een betere balans moeten vinden tussen de waan van de dag en het strategische denkwerk. Kennis wordt nu gehaald uit media, internet, netwerken (maar zelden KIMI) en eigen relaties intern of bij V&W (vaak Rijkswaterstaat). Bij KIMI wat fundamenteeler nadenken over de dingen en contacten leggen bij planbureaus e.d. Lukt ook wel, maar staat ook onder tijdsdruk en verlies aan collectief geheugen wanneer dat DGR verlaat. Maar veel kennisvragen draaien toch primair om het voorbereiden van een standpunt en de gebruikte bronnen volstaan in dat geval en wordt KIMI niet ingeschakeld. De basisvraag over bijvoorbeeld hoe ga je om met PPS en gebiedsontwikkeling

in relatie tot bereikbaarheid wordt dan jammer genoeg niet of te weinig systematisch belicht.

Gesprek met Kees Hansma (10 mei 2007)

Overige stedelijke netwerken. Project is al gedeeltelijk afgesloten. Eerste fase is afgerond met het verschijnen van de atlas. Was faciliterende rol van het rijk, ook kijken of en hoe ze het hebben opgepakt. Volgende stap zou kunnen zijn om op een rijtje te zetten wat de stedelijke netwerken nu precies zijn en hoe DGR daarmee verder moet. Kees wordt nu voor het vervolg opgevolgd door Rob Hartman.

Tweede Kamer had in een motie gevraagd om een visie van het kabinet op de stedelijke netwerken op lange termijn. Randstad is opgepakt, voor de overige stedelijke netwerken past het in de sturingsfilosofie om e.e.a. meer aan de netwerken zelf over te laten. Die zijn aan de slag en kijken ook naar de langere termijn. Die netwerken hebben zich ook georganiseerd in een kennisclub van Habiforum/Nirov (CoP). Wisselen ook onderling praktijkervaringen uit. Jan Goedman is lid van die groep en Kees is voldoende op de hoogte. Kennisuitwisseling van rijk naar netwerken heeft nauwelijks een rol gespeeld omdat die kennis bij het rijk ook niet aanwezig is. Op kennisuitwisseling was het project ook niet gericht, dat zit bij de regionale accountmanagers van DGR. En wanneer nodig worden experts van DGR ingezet, zoals bij Mozaïekstad Brabant.

Voor de langere termijn zijn zeker kennisvragen. Wat gaat er nu spelen op langere termijn? De WLO scenario's geven daarop nauwelijks antwoord. De planbureaus kwamen daar niet goed uit. Er loopt nu wel een project naar regionale verbijzondering van de cijfers. Dan ook koppelen tussen lange termijn, woningbouwopgave en eventuele krimp. Op netwerkniveau zijn de netwerkanalyses uitgevoerd. Interessant bijvoorbeeld om te weten of en wat het effect op de verdeling van middelen is geweest (van MIT naar MIRT). Uit de studie van het RPB blijkt wel dat het woonwerkverkeer nog vooral stadsgewestelijk van karakter is. Dat spoort niet helemaal met de oorspronkelijke veronderstelling over de stedelijke netwerken over uitdijende stadsgewesten en grotere actieradius van bewoners. Wel dat alle centra van de stedelijke netwerken een relatie hebben met Amsterdam.

Per netwerk verschilt wat je op dat niveau kunt organiseren, zoals woningbouw. Netwerken zijn daarvoor wel een handig normatief beleidsconcept, dat organisatorisch gedragen wordt. Geen kennislacunes op dat vlak.

Waar ze wel allemaal mee zitten is dat het ontbreekt aan een eenduidig beeld van het rijk over de toekomst van de stedelijke netwerken, bijvoorbeeld over de toekomst van het Nederlandse HSL-netwerk en of er in elk netwerk een HSL-station zal zijn. Dat is een behoorlijk structurerend gegeven, maar onbekend is of daar in andere gremia op gestudeerd wordt. Is voor het netwerk relevant en zij hechten belang aan zo'n halte. Verder is ook wel wat de netwerken onderling zou kunnen helpen een studie doet naar wat kan een van de ander leren of vergelijken met gebieden elders in Europa om van te leren. Mooie plannen die er nu zijn, zijn ingewikkeld. Helpt een HSL-halte daarbij? Is vooral ook een praktische kennisvraag. Zijn er ook meer conceptuele vragen? Bijvoorbeeld over nieuwe knooppunten, transferia of subcentra aan de rand van de steden. Is meer een ontwerpvraag, waar een regionale ov-verbinding stopt en of daar ook vervolgens ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden. Een lijnopgave wordt dan een opgave voor gebiedsontwikkeling. Ook grensoverschrijdende

kwesties hebben verder nauwelijks de aandacht van DGR, want daar is geen tijd voor. De stedelijke netwerken zijn best wel gevoelig voor hulp van het rijk op dit soort kwesties, maar het heeft geen prioriteit binnen DGR. Terwijl Limburg en Twente belangrijke grensoverschrijdende vragen hebben en misschien liggen daar wel kansen. Maar misschien is daar wel eens onderzoek naar gedaan. Is dat het geval? Dat is ook een kennisvraag. Is er onderzoek gedaan en wat zijn de mogelijkheden? Nu spant het rijk zich niet in om op bijzondere kwesties kennis op te bouwen en uit te dragen richting de stedelijke netwerken.

De volgende fase is intrigerend en behoorlijk fundamenteel. Veel minder praktisch gericht, veel sterker op concepten en exploratie. Is verbazingwekkend en die koers wordt niet helemaal gedeeld door Kees. Interessant zou wel zijn om een nieuwe Balans 2007/2008 uit te brengen. Geeft wel een basis voor nieuwe besluiten of kansen voor bijsturen op hoe de netwerken het nu doen ten aanzien van hun bijdrage aan de economie, eventuele verrommeling, successen of falen van intensivering en bundeling en dergelijke. De CoP is verder gewoon bezig met de praktijkvragen en de fundamentele vragen zijn gewoon minder aan de orde. Vragen over samenhang zijn wel interessant, maar wat wil je ermee? Koppelen aan de nieuwe verstedelijkingsopgave? Maar stedelijke netwerken mogen vooralsnog zelf uitzoeken waar ze willen bouwen. Hoe het nieuwe kabinet daarmee omgaat is nog onduidelijk, waarschijnlijk wil het meer invloed op locatiekeuzen uitoefenen, gekoppeld aan de vraag hoeveel verstedelijking hebben we waar nog nodig? Stedelijke netwerken hebben daarop zelf ook een visie. DGR kan kijken wat ze hebben bedacht en daarover met hen afspraken maken. Is meer onderhandeling, dan een kennisvraag. Wat zijn nu nieuwe kansrijke combinaties tussen het verkeerssysteem en woningbouwlocaties? Ook interessant is hoe de regels en systematiek van het MIRT kan worden aangepast, bijv. bouwen afhankelijk maken van overige ruimtelijke ontwikkelingen in de regio. Is andere manier van denken over investeren in infrastructuur. Wat is vanuit het netwerk een logische plek en wat is vanuit de ruimtelijke dynamiek een wenselijk netwerk? Daarbij kijken hoe de verschillende stedelijke netwerken daarmee omgaan. Niet ophangen aan criteria (zoals reistijd; dat is de V&W benadering), maar aan voorwaarden (wel of niet bij een ov-halte; dat is de DGR benadering). Hoe ga je nu precies de relatie leggen tussen rijksinfrastructuur, regionale infrastructuur, rijksprojecten en regionale ontwikkelingen in het kader van het MIRT? Is een andere benadering dan het MIT. Infrastructuurinvesteringen worden door V&W gedaan, ruimtelijke investeringen worden door de markt gedaan en daar zit een bepaalde spanning. Daar zouden we eens op moeten oefenen over wat het meest zinvol is. Dit jaar wordt dat pragmatisch aangepakt met een makkelijk concreet stedelijk netwerk of regio als voorbeeld. Maar moeten we wel eens over nadenken samen met een aantal experts rond infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling. Juist voor DGR ligt daar een uitdaging om een ruimtelijke agenda te definiëren in relatie tot de infrastructuuragenda en daarbij gaat het om de cruciale sleutelprojecten. Voorbeeld: stedelijke sleutelprojecten en de HSL of tunnels door steden.

Tijdens het gesprek wordt de range bestreken van concept tot empirie en instrumenten. Misschien heeft het Nirov als begeleider van de CoP daarvoor nog suggesties en hebben zij meer zicht op welke onderzoek uitgevoerd is. In de praktijk hebben de netwerken overigens het liefst gewoon geld van het rijk. Maar hoe is de kennishuishouding op dit vlak georganiseerd. In ieder

geval via het persoonlijke netwerk, artikelen, media en de krant. Hij kan niet bij KIMI terecht voor een snel antwoord op een vraag. Dat kan niet, zo is het niet georganiseerd. De link tussen het kennisnetwerk en de praktijk is daarom ook groot. Gaat vaak over de langere termijn en niet het hier en nu onderzoek. Daarom verschijnen mensen uit REO ook zelden bij KIMI. Zou wel meer proactief een beroep moeten doen op het kennisnetwerk, want er zullen best wel relevante rapporten op de vlak liggen of KIMI zou een ander instituut kunnen raadplegen. Zou geschikt zijn om de tweede fase van het project mee te starten. Kan ook georganiseerd worden tijdens de kennisarena als casus voor een vraag/aanbodspel. Maakt het gesprek concreter, want het raakt kwesties waar mensen mee zitten. Kees kan overigens niet deelnemen aan de kennisarena op 24 mei. Rob Hartman misschien wel. De kennisenvelop is overigens ook wel een goed idee.

Bijlage 2: Vragenlijst voorgesprekken Kennisarena KIMI

1. Wat is de precieze beleidskwestie waar jouw project over gaat?

- geografisch: ruimtelijke eenheid of eenheden (gebieden)
- functioneel: functies, maatschappelijke activiteiten (wonen, werken, etc.)
- temporeel: korte termijn, lange termijn (tijdshorizon van de beleidsvraag)
- institutioneel: krachtenveld, politiek domein, andere overheden en organisaties

2. Spelen mobiliteit, infrastructuur en stad een rol in jouw project?

- nieuwe sociale, economische of ruimtelijke ontwikkelingen en trends. Woon- en vestigingsvoorkeuren
- systemen en infrastructuur (wegen, spoorlijnen, parkeren, transferia, water)
- rol van nieuwe technologieën (routenavigatie, ICT)
- rolverdeling op dit veld tussen betrokken actoren. Rol van het rijk, PPS.

3. Ervaar je op dit vlak kennislacunes in jouw project?

- probleemgericht: diagnose en ontwerp, exploratief, oplossingsgericht. Relatief open vraagstelling. Bijvoorbeeld: toekomstbeeld, ontwerp, concept.
- resultaatgericht: toetsend, evaluatie, beleidsondersteunend. Relatief gesloten vraagstelling. Bijvoorbeeld: norm, plan.
- besturingsgericht: strategie, krachtenveld, maatregelen. Instrumentele vraagstelling. Bijvoorbeeld: beslissing, interventie.

4. Vind je jouw kennisvragen wetenschappelijk of op de praktijk gericht?

- wetenschap: waarheid, controleerbaar, objectief, consistent, systematisch, doorzichtig, belangeloos, algemeen
- praktijk: relevantie, gefundeerd, begrijpelijk, tijdig beschikbaar, betaalbaar, baas in eigen huis, rekening houdend met gevoeligheden en belangen, aansluitend bij de problematiek, uniek

5. Over welk schaalniveau (aggregatieniveau) gaan deze kennisvragen?

- individu: burger, bedrijf, bestuurder
- categorieën: leefstijlen, bedrijfsleven, stromen reizigers
- gebied: kavel, buurt, wijk, stad, stadsgewest, stedelijk netwerk, regio, landsdeel, land, supranationaal
- institutie: departementen, provincies, gemeenten, belangenorganisaties

6. Welk type kennisproduct zou jouw kennisbehoefte adequaat afdekken?

- theoretische uitspraken, metaforen, paradigma's, conceptueel model
- empirische generalisaties, survey, feiten, gegevens, simulaties, vergelijking

- ontwerpen, alternatieven, analogieën, casestudies, gaming, rollenspel
- instrumenten, tools, beleidsnormen

7. Heb je zelf een idee van de bronnen voor deze kennisproducten?

- de disciplines: economie, demografie, planologie, stedenbouw (inter of multi)
- documenten: bibliotheek, archieven en secundaire bronnen (ander onderzoek)
- media: kranten, tijdschriften, radio en tv.
- databanken: internet, gegevens per cd-rom
- de originele werkelijkheid: het veld, meningen, feiten, verleden, heden en toekomst
- de nagebootste werkelijkheid: laboratorium, computersimulatie, experiment
- praktijkervaring, oordelen en inzichten van de onderzoekers (tacit knowledge)
- andere sectorale beleidsactoren (KpVV, KIM, ...)

8. Welke rol speelt naar jouw mening de factor kennis in het project?

- hoe is kennis, ervaring en het leerproces nu organisatorisch ingebed in het project?
- in hoeverre worden daarmee de doelstellingen van het project bereikt?
- wat is voor dit project de toestand van het systeem (de fysieke agenda, de maatschappelijke urgentie)?
- wat is voor het project de situatie in de omgeving, de beleidsarena, de kennismarkt?
- welke maatregelen of procedures op het gebied van de kennishuishouding zouden mogelijk zijn om in dit project betere (of: de gewenste) resultaten te bereiken?
- hoe zie je de rol van KIMI in dit proces, als waardevolle ondersteuner of als factor in een gezamenlijk leerproces?

9. Het kennisnetwerk wil graag een zogenaamde 'postbus' adresseren bij prioritaire onderzoeksvragen. Een beetje vergelijkbaar met het idee van de projectenvelop. **Wat vind je van het idee van zo'n kennisenveloppe?**
En

10. Wil je aan de uitvoering van de kennisenveloppe actief meewerken?

Bijlage 3: Lijst van deelnemers aan de Kennisarena

Peter Walbeek	DGR, KIMI
Menno de Jong	DGR, KIMI
Sytske du Crocq	DGR/Beleidsdossier Duurzame verstedelijking
Bart Vink	DGR/Beleidsdossier Strategische agenda Randstad
Martin Leuvenink	DGR/Beleidsdossier Zuidvleugel, MIRT, lid KIMI
Rob Hartman	DGR/Beleidsdossier Overige Nationale Stedelijke Netwerken
Bonnie Kiers	DGR
Jan Peelen	DGR, lid KIMI
Adriaan van Doorn	DGR, lid KIMI
Frank Stevens	DGR, lid KIMI
Martijn Odijk	DGR
Marinka de Wall	DGR
Hans Hilbers	Ruimtelijk Planbureau
Peter Heerema	Locus