

NIROV-Netwerk
'De Mobiele Samenleving'

vakgesprekken over mobiliteit en ruimte

eindrapport
in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat
(Directie Strategie en Coördinatie) en het Ministerie van
Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
(Rijksplanologische Dienst)

LOCUS
september 2001

INHOUDSOPGAVE

1. OPENING

2. AGENDA

3. GESPREK

4. ACTIES

Bijlage 1: De twaalf thema's van het Manifest

Bijlage 2: Overzicht van deelnemers aan de gesprekken

1

OPENING

In samenwerking met de ministeries van Verkeer en Waterstaat (VenW) en Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en milieubeheer (VROM) heeft het NIROV een serie vakgesprekken over onderwerpen op het snijvlak van ruimtelijk beleid en verkeersbeleid georganiseerd. In dit rapport wordt hiervan verslag gedaan.

Recent zijn de het eerste Nationaal Verkeers- en Vervoersplan "Van A naar Beter" (NVVP) en de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening "Ruimte maken, ruimte delen" (Vijfde Nota) gepubliceerd. Het zijn nieuwe beleidsvoornemens van de rijksoverheid. Regionale overheden, burgers, maatschappelijke instellingen en het bedrijfsleven worden aangesproken om de doelen en richtlijnen te gebruiken en te vertalen naar de eigen regionale problematiek rond verkeer en ruimtedruk.

Ook de vakwereld kan hieraan een steentje bijdragen. Centraal staat hierbij de wijze waarop kwesties van mobiliteit en ruimte in rijksbeleid en regionaal beleid op een integrale manier kunnen worden uitgewerkt. De inbreng van de vakwereld is hard nodig als impuls om beide werelden bij elkaar te brengen. Niet op de manier zoals dat vroeger vaak ging, zoals bouwen in de wei en maar wachten op geschikte ontsluiting, maar van meet af aan integraal. Meer dan ooit is er een dringende noodzaak voor afstemming van ruimtelijk en mobiliteitsbeleid. De ruimte is schaars in ons land en de behoefte aan mobiliteit is groot. Een betere afstemming draagt bij aan synergie en betere benutting van kansen en potenties van netwerken en locaties.

Het NIROV heeft een impuls gegeven aan de inbreng van de vakwereld door een zestal gesprekken te arrangeren: een startdebat met vakgenoten, vier gesprekken op landsdeelniveau en een afsluitend nationaal debat.

Het eerste (nationale) gesprek had vooral als doel om op basis van twaalf spannende thema's op het kruisvlak van Vijfde Nota en NVVP de discussieagenda in te richten. Deze discussieaanzet kreeg de titel mee van 'manifest'. Aansluitend zijn in de vier landsdelen zogenaamde 'windstreek'-gesprekken gevoerd. Doel van deze gesprekken was waar mogelijk op basis van het manifest bij te dragen aan de regionale uitwerkingen van het NVVP en de Vijfde Nota. In deze windstreek-gesprekken lag het accent op de concrete uitwerking van de regionale maatschappelijke en economische ontwikkelingen en de veranderingen in ruimtegebruik en verkeer: van HST tot regionaal openbaar vervoer, van ongebreidelde verstedelijking tot rode contouren en van netwerksteden tot de rol van de fiets. Het slotdebat stond vooral in het teken van het aanscherpen van de contouren van de agenda en de concrete vormgeving van een op te richten expertnetwerk onder de naam 'Netwerk De Mobiele Samenleving'.

De opzet van deze rapportage is als volgt. In hoofdstuk 2 wordt eerst in het kort de maatschappelijke context van beide nota's geschetst. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met de thema's van het 'manifest', waarmee de discussie op het snijvlak van mobiliteit en ruimte is gestart. De beschrijving van de thema's is opgenomen in bijlage 1. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 verslag gedaan van de zes debatten. Een overzicht van de deelnemers aan de gesprekken is opgenomen in bijlage 2. In hoofdstuk 4 wordt het vervolgotraject aangegeven.

2.

AGENDA

De gesprekken over verkeer en ruimte zijn gestart met een agenda van interessante thema's op het snijvlak van beide rijksnota's. Deze thema's dienen geplaatst te worden in de huidige maatschappelijke context, die richting geeft aan de beleidsvoornemens en plannen. Die context wordt vooral gedomineerd door de constatering dat Nederland een zogenaamde netwerksamenleving is geworden. Dat wordt ook in het rijksbeleid gesignaleerd. Dat betekent onder meer dat mobiel zijn de moderne leefstijl is. Ons huis is de wereld en onze dagelijkse leefwereld is het stedelijk netwerk geworden. Toenemende welvaart en individualisering hebben geleid tot een 'leven à la carte' met een grote variatie aan leefstijlen, tijdroosters, verplaatsingen en activiteitenpatronen. Een welvarend leven zonder netwerken en de infrastructuur van asfalt, rails, (buis)leiding en kabel is dan ook bijna niet meer voorstelbaar.

Nog niet zo lang geleden leek mobiliteit bijna 'not done'.

Mobiel zijn was bijvoorbeeld een aanslag op het milieu. Geprobeerd werd vooral de groei van het autoverkeer te beperken. De vooruitzichten ten aanzien van de congestie waren somber. De economie zou tot stilstand komen door een verkeersinfarct. Openbaar vervoer leek steeds de aansluiting te missen.

Voorals als gevolg van de welvaartsontwikkeling en nieuwe technologie blijkt de soep echter niet zo heet gegeten te worden. Er zijn nog steeds veel files, maar de mobiliteit groeit en onze actieradius wordt steeds groter.

De modernisering van de samenleving leidt tot uitdijning van de stad. Mensen kunnen sneller en verder weg reizen. Het ruimtelijk beeld van stedelijk Nederland wordt hierdoor steeds diffuser en rommeliger met in elkaar overlopende steden, dorpen, suburbs en stadsranden. Het schrikbeeld is dat van dichtslibbing van de ruimte. Tegelijkertijd zijn vrijwel alle plekken in ons land goed bereikbaar en dus bruikbaar geworden. De welvaart en toegenomen keuzemogelijkheden maken het daardoor voor velen mogelijk om te wonen of te werken op de plek van eigen voorkeur.

Dus is het credo nu: mobiliteit mag, maar wel met kwaliteit.

Mobiliteit mag, ook met de auto. Openbaar vervoer is geen alternatief, maar aanvullend. Compacte stad is stedelijk netwerk geworden. Het gaat er niet om het openbaar vervoer te bevoordelen en mensen ertoe over te halen uit de auto te stappen, maar veeleer via de ruimtelijke ordening die vervoersverbindingen te stimuleren waar het openbaar vervoer van nature een belangrijke rol kan spelen. Ketenmobiliteit is hierbij belangrijk.

Voertuigen worden slimmer en schoner en de congestie vlakt af vanwege flexibele tijdroosters, dubbel tijdgebruik en automatische voertuiggeleiding. Exploitatie is geen primaire overheidszorg meer, maar is onderdeel van marktwerking. Het gaat niet langer om het terugdringen, maar om het faciliteren van verkeer en vervoer. Anders dan voorheen wordt nu niet hardnekkig tegen de stroom op geroeid, maar wordt gezocht naar mogelijkheden om deze mobiliteit zo goed mogelijk te faciliteren en ruimtelijk te accommoderen. Dat getuigt van realisme. Terecht wordt geconstateerd dat het beleid om de groei af te remmen niet bijzonder succesvol is geweest.

Ook getuigt het van realisme dat bij de uitwerking van deze opgave niet alleen de rijksoverheid aan zet is. In beide nota's wordt een belangrijke rol toegedacht aan de sturingsfilosofie van "centraal wat moet, decentraal wat kan". Er dient ruimte te zijn voor regionaal gebiedsgericht maatwerk met verantwoordelijkheden voor oplossing van vraagstukken op het juiste bestuurlijke niveau. Regionale inrichting wordt gezien als verantwoordelijkheid van lokale en provinciale besturen in samenwerking met bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties. Alles, uiteraard, binnen de door het rijk gestelde kaders. Kwaliteit en keuzevrijheid staan hierin centraal, en soms mag dat best wel geld kosten.

Wat zegt de vakwereld hierover?

- Kan de vakwereld creatieve en samenhangende oplossingen bedenken om de besluitvormers te voorzien van voldoende informatie en ideeën?
- Geven beide nota's daarvoor wel voldoende praktische handvatten?
- Worden relevante beleidskwesties in beide nota's wel voldoende congruent behandeld?
- Kan de regio met de visies en voorwaarden van het rijk concreet uit de voeten?
- Is beleid in de ene nota niet in potentie een valkuil voor de ander?
- Bieden beide nota's een gelijkgericht toekomstperspectief?
- Hoe gaan de nota's om met de verschillende schaalniveaus van netwerken en de verlangens en activiteiten van burgers en bedrijven?
- Welke rol wordt in beide nota's eigenlijk gezien voor de verschillende partijen die bij de concretisering van verkeersbeleid en ruimtelijk beleid betrokken zijn?

Met dit soort vragen is het NIROV in debat gegaan met de vakwereld.

De noodzakelijke vervlechting tussen beide beleidsdomeinen dient gevoed te worden door het gesprek tussen de verschillende betrokken vakwerelden, zoals planologie en verkeerskunde, maar ook stedenbouw, architectuur en de sociale wetenschappen. Als eerste voorzet voor de discussie is dit debat gevoerd op basis van twaalf 'spannende' thema's of kwesties op het snijvlak van verkeersplanning en ruimtelijke planning. Bij elk thema, maar bij sommige meer dan bij andere, is ook de sturingsfilosofie aan de orde. Wie neemt welke verantwoordelijkheid voor visie-ontwikkeling, uitvoering en financiering?

Het NVVP lijkt in dit opzicht veel ruimte te bieden aan provinciale en regionale overheden en marktpartijen. De verhoging van de Gebundelde Doeluitkering (GDU) geeft hen ook meer financiële armslag en bovendien kunnen zij zelf regionale mobiliteitsfondsen opzetten. Het idee bestaat dat het NVVP sterker decentraliseert dan de Vijfde Nota.

De Vijfde Nota lijkt een beetje het midden te houden tussen decentralisatie en centralisatie. In de woorden van minister Pronk bij de presentatie van de Vijfde Nota: de zeggenschap over de ruimtelijke inrichting hebben we gedecentraliseerd, noch naar onszelf getrokken. Wel is expliciet de positie van de overheid ten opzichte van de markt versterkt. De regie bij het proces van planvorming en inrichting van de ruimte behoort in die visie principieel te berusten bij de overheid. Er kan dan geen misverstand over bestaan wie de regie in de ruimtelijke ordening de komende jaren zal voeren: dat is de publieke sector. Toegepast bijvoorbeeld op de contourenbenadering houdt dit in dat gemeenten weliswaar zelf de contouren trekken, maar dat die contouren pas worden vastgesteld nadat de provincie en het

rijk ze hebben goedgekeurd. Grondpolitiek en scherpere handhaving passen hier goed bij.

Het is niet alleen dat de beide nota's hiermee op een verschillende lijn lijken te zitten. De te kiezen positie is ook van belang voor de wijze waarop de verschillende thema's kunnen worden benaderd. De volgende twaalf thema's zijn geselecteerd als 'opening' voor de discussie. Vanzelfsprekend is dit niet een uitputtende lijst:

- 1. De cultus van kwaliteit**
- 2. Tango op de vierkante meter**
- 3. Het abc over knopen en centra**
- 4. Rondje E-milieu**
- 5. Mainport, brainport**
- 6. Modal split**
- 7. Totaal ontwerp**
- 8. Betalen en bepalen**
- 9. Een onsje virtuele wereld**
- 10. Het Noorden dichterbij**
- 11. Grenzeloos NL**
- 12. Pijplijn en nieuwe plannen**

De beschrijving van deze thema's staat vermeld in bijlage 1. Het scenario voor het debat was opgebouwd in drie bedrijven: een nationaal debat als eerste bedrijf, vier windstreekgesprekken als tweede bedrijf en een afsluitend nationaal gesprek als derde en laatste bedrijf.

3.

GESPREK

Startdebat

Op 22 maart 2001 was de aftrap, het eerste nationale debat van het 'Netwerk de Mobiele Samenleving i.o.' op basis van het manifest met de twaalf discussiethema's. De focus was vooral gericht op het uitwisselen van ervaringen en het inventariseren van concrete voorbeelden en ideeën over nog redelijk abstracte onderwerpen zoals stedelijke netwerken, benutting van infrastructuur, locatiebeleid (nieuwe stijl) en de rol van de verschillende vervoerwijzen.

Ter introductie op het gesprek is kort stil gestaan bij de geschiedenis van het denken over de samenhang van mobiliteit en ruimte. Voorbeelden zijn de tuinstadgedachte van Ebenezer Howard, gebaseerd op een idee over stedelijkheid, groene ruimte en het spoor als drager van woongebieden en werkgebieden en de Ville Radieuse en Ville Contemporaine van Le Corbusier met een strikte scheiding van verkeer en ruimtelijke functies. In de jaren zestig van de vorige eeuw is een goed voorbeeld van synergie de oprichting van het Projectbureau Integrale Verkeers- en Vervoerstudies (PbIVVS). Het doel was om verkenningen uit te voeren op het raakvlak van mobiliteit en ruimte en in dit Projectbureau werd geparticipeerd door de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM, de NS en (later ook) de NOVEM. Nu is het PbIVVS opgegaan in het kennisinstituut Connekt. De laatste jaren lijkt de aandacht van beide beleidsvelden voor elkaar weer toe te nemen. Voor het ruimtelijk beleid is daarbij van belang dat de oorspronkelijke vanzelfsprekende coalitiepartners in de sfeer van de landbouw en de volkshuisvesting minder op de voorgrond staan. Zowel het NVVP als de Vijfde Nota introduceren interessante nieuwe concepten die geschikt zijn om de synergie verder vorm te geven. Voorbeelden zijn de rol van water als drager van ruimtelijke ontwikkelingen (en daarmee beperking van de zoekruimte voor infrastructuur en verstedelijking), het concept van de stedelijke netwerken (en de rol van infrastructuur en knooppunten) en het concept van de contouren in relatie tot ruimtelijke reserveringen voor stedelijk ruimtegebruik en infrastructuur.

In het startdebat is vervolgens veel aandacht uitgegaan naar de rol van de centrale overheid in relatie tot die van de regio. Gesignaleerd werd dat de sturingsvisies van NVVP en Vijfde Nota verschillend geïnterpreteerd kunnen worden. Het NVVP lijkt meer dan voorheen en meer dan de Vijfde Nota ruimte te bieden voor initiatieven van markt, consument en regio. Het ministerie van VenW – zo werd gesteld – beschikt over realiseringsmacht, terwijl het ministerie van VROM beschikt over hindermacht. Daarnaast werd naar voren gebracht dat er vooral nog onopgeloste spanningen zijn:

- ❑ tussen de beleidsvoornemens en de maatschappelijke werkelijkheid ('Den Haag versus het echte leven');
- ❑ tussen nieuwbouw en de verbouw van de bestaande stad en infrastructuur (uitdijning versus inbreiding en intensivering, 'overhoekstedebouw');
- ❑ tussen de rol van de verschillende vervoerwijzen en de mogelijke katalysatorfunctie van het infrastructuurnetwerk van weg, water en spoor.

Een inventarisatie van 'hot issues' leverde in het gesprek nog de volgende lijst op:

- Integratie weg-rail
- Structurerende werking van infrastructuur
- Ruimtelijke verdichting/decentralisatie
- Ruimtebeslag bewegen en niet-bewegen
- Aspecten van sociale rechtvaardigheid
- De hiërarchie van netwerken
- Grenzeloos gedrag

Landsdeel Noord

In landsdeel Noord is in de PKB van het NVVP (deel B) alleen een ruimtelijke reservering opgenomen voor de N31 (uitbreidingsruimte). Om het Noorden beter aan te sluiten op de Randstad wordt daarnaast ingezet op de realisatie van een snelle spoorverbinding tussen de Randstad en het Noorden. Op dit moment worden verschillende alternatieven verkend. Ook zijn ruimtelijke reserveringen voorzien voor het spoortraject tussen Leeuwarden en Groningen (figuur 4.2 , PKB-kaart 2, deel B, NVVP).

De decentrale agenda van het NVVP omvat vraagstukken over infrastructuur en knooppunten, de benutting van bestaande infrastructuur, locatiebeleid en parkeerbeleid en zo verder. Deze agenda is veelomvattend en vraagt aan de regio nieuwe creativiteit, vooral ook op het raakvlak van ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer. In landsdeel Noord dient bijvoorbeeld een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding te worden uitgewerkt die aansluit op de snelle spoorverbinding met de Randstad en het overige openbaar vervoer in het landsdeel. Vraag zou kunnen zijn in hoeverre daarbij gedacht wordt aan een concept zoals in Noord-Brabant wordt uitgewerkt, dat neerkomt op intensivering van regionale treindiensten op het bestaande spoor (interregiospoor) in samenhang met nieuwe stations en woningbouwprogramma's.

In de Vijfde Nota gaat het om meer dan alleen het afstemmen van verschillende kwantitatieve ruimtebehoeften. Het gaat ook om het bewaren en verhogen van de ruimtelijke kwaliteit. Daartoe worden verschillende interventiestrategieën ontwikkeld, zoals intensiveren, combineren en transformeren van ruimtegebruik (bijvoorbeeld binnen het contourenbeleid).

In Noord-Nederland worden vijf stedelijke netwerken onderscheiden, waar de verstedelijkingsopgave zich concentreert: Groningen-Assen, Eemsmondgebied, Westergozone, Zuid-Friese stedenzone en de Zuid-Drentse stedenband. Vanwege omvang en dynamiek is het stedelijk netwerk Groningen-Assen aangeduid als nationaal stedelijk netwerk. Uitgangspunt is dat wonen en werken in de steden en dorpen gelijk moeten blijven en zo mogelijk moeten toenemen. Groningen-Assen heeft als nationaal stedelijk netwerk een verhoogde taakstelling. De woningbouwopgave voor centrumstedelijk wonen en groenere milieus zou conform de Vijfde Nota vooral moeten worden gerealiseerd in of aan de randen van de steden Groningen, Assen, Leeuwarden en Emmen. Anders dan voor de overige landsdelen, spreekt de Vijfde Nota niet expliciet over een interne ontsluiting van het nationale stedelijke netwerk met hoogwaardige openbaar vervoer.

Specifieke aandachtspunten voor het stedelijk netwerk Groningen-Assen zijn onder meer:

- ❑ de samenwerking met de vier regionale stedelijke netwerken;
- ❑ zorgen voor een hoogwaardige openbaar vervoerontsluiting, aangetakt aan de snelle spoorverbinding naar de Randstad en aan de totale openbaar vervoerstructuur in het netwerk;
- ❑ ontwikkeling en transformatie van het Groninger stadscentrum;
- ❑ specialisatie in sociaal-economische ontwikkeling: Groningen in kennis en ICT, Assen in transport en distributie (in relatie tot RSC Veendam).

Signalen uit Noord

In Landsdeel Noord heeft de discussie zich toegespitst op:

- ❑ de waarde van de regiovisie Assen-Groningen: voorbeeld van programmatische taakverdeling in combinatie met HOV
- ❑ de schaal van het stedelijk netwerk
- ❑ de snelle OV-verbinding met de Randstad (magneetweefbaan, MZB), effecten op woningmarkt en arbeidsmarkt ?
- ❑ ABC-beleid, parkeren, transferia en GDV/PDV-beleid

De Regiovisie Groningen-Assen (RGA) wordt als een goede opstap voor het integraal benaderen van mobiliteit en ruimte beschouwd ("vrijwillig maar niet vrijblijvend"). Een goed voorbeeld voor andere regio's, gezien de concrete programmatische taakverdeling tussen de twaalf betrokken gemeentes, met een verdeling van woningcontingenten, afstemming tussen bedrijventerreinen en voorzieningen (bijv. onderwijs). Locaties voor bedrijventerreinen worden gekoppeld aan infrastructuur (vnl. bestaande; enkele pijplijnprojecten zoals de zuidelijke ringweg in Groningen). Bovendien vormt het op te zetten HOV vormt een onderdeel van de RGA. Dit HOV moet rond de stad Groningen worden uitgebouwd, met de bestaande ster van vijf (waarvan vier onrendabele) spoorlijnen als leidmotief, zodat er een sterk regionaal OV-systeem ontstaat. Daarnaast wordt gestreefd naar een goede integratie van het stads- en het regionale vervoer. Hierbij wordt gedacht aan een (light) railsysteem dat ook de wijk ingaat. Dit moet vergelijkbaar zijn met Brabantspoor.

De goede samenwerking tussen gemeentes is mede te danken aan het feit dat de RGA de eerste vervoersregio in Nederland was. Juist de ligging in twee provincies was een belangrijke reden voor dit succes, omdat gemeentes en provincies beperkt zijn in hun mogelijkheden bij de aanpak van grensoverschrijdende ontwikkelingen en vraagstukken. 'Trigger' voor de RGA was een brief van de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken in 1996 aan de gemeente Groningen, met als kernvraag: welke ruimte hebben jullie voor de komende dertig jaar nodig? Het idee om dan maar de provincies Drenthe en Groningen samen te voegen (of een deel van Drenthe bij Groningen voegen) maakte na verloop van tijd plaats voor het inzicht om de zaken zelf, zonder ministerieel ingrijpen te regelen.

De ruimtelijke structuur van de RGA komt in feite overeen met de hiërarchie van verzorgingscentra uit de jaren zestig: na de steden Groningen en Assen volgen enkele regionale verzorgingskernen: Hoogezand-Sappemeer, Roden en Leek; weer een niveau lager vervullen hoofdkernen als Winsum, Bedum en Zuidhorn een bescheiden verzorgingsfunctie voor het omliggende platteland. De scheiding stad versus ommeland is nu voorbij en de regiovisie staat als een huis. Vond er in het verleden een uitstroom van Groningen naar Assen plaats – met congestie als

gevolg, omdat de werkgelegenheid in Groningen geconcentreerd bleef – thans bestaan er duidelijke afspraken om elkaar niet te beconcurreren.

De schaal van het nationaal stedelijk netwerk in het Noorden roept de nodige vragen op. Friesland ziet graag Leeuwarden als onderdeel van dit netwerk. Van welk begrip netwerk moet je echter uitgaan? Het lijkt gerelateerd te zijn aan de dagelijkse verplaatsingen (Daily Urban System). Vraag is tot welk niveau die uitgangspunten werken. Hoogezand-Sappemeer maakt nog wel deel uit van de RGA, maar Veendam niet meer (daar liggen de huizenprijzen al lager). Bovendien is er ten aanzien van dagelijkse verplaatsingen het nodige effect te verwachten van specifieke maatregelen (op een bezoek van één maal per jaar hoeft geen beleid te worden toegepast). Zo hebben Groningen en Leeuwarden wel de nodige relaties, maar niet zo zeer op het gebied van werkgelegenheid. Nu worden er afspraken gemaakt op basis van de vaststaande relatie. Onduidelijk is ook nog op welke wijze betere benutting van bestaand spoor zich verhoudt tot het stedelijk netwerk. De MIT-procedure sluit hierop niet aan en de regionale mobiliteitsfondsen zijn vooralsnog te kleinschalig.

De snelle OV-verbinding naar het Noorden (MZB?) plaatst alles in een totaal ander perspectief. Tijd wordt belangrijker dan afstand. In relatie tot Leeuwarden ontstaat er dan voeding voor een groter verband met een verhoging van de populatie en een verdichting van de infrastructuur. Daarnaast heeft een halte van de MZB in Heerenveen gevolgen voor de regionale woningmarkt. Ook de beleving van de verplaatsing is van belang: ervaart men bijv. Heerenveen straks als dichterbij de Randstad door de komst van de zweeftrein? Drachten en Heerenveen kunnen dan de concurrent van Groningen worden. Ook vanuit de Randstad bezien zal er een heel ander netwerkconcept ontstaan dan thans. De zweeftrein zal evenwel slechts een fractie van de doelgroepen bedienen. Maar als de MZB van Amsterdam naar Groningen slaagt, gaan wellicht de Duitsers en Denen overstag (m.a.w. de Nederlandse MZB als pilot?). Als de MZB in Groningen komt, ligt ook Assen 'dichterbij' de Randstad ('hub and spoke'). Juist dan is een goed regionaal OV-systeem belangrijk, evenals een goede afstemming tussen het STOV (STadsgewestelijk Openbaar Vervoer) en de MZB. Aan de Hanzelijn wordt veel minder belang toegekend, omdat het hier om traditioneel spoor gaat.

Ten aanzien van het locatiebeleid zet de Vijfde Nota in op maximale bereikbaarheid van steden. Op provinciaal en stedelijk niveau laat men echter het ABC-beleid nog niet los. Er zou dan ook vooral bekeken moeten worden waar het beleid te rigide is. Een zekere regulering is wel vereist. Vraag is hoe het aantal parkeerplaatsen kan worden gereguleerd als bedrijven parkeervoorzieningen onder het eigen gebouw realiseren. Oplossing is wellicht de koppeling aan transferia en light rail-haltes met parkeervoorzieningen. Het is dan echter de vraag hoe dergelijke, bij de snelweg gelegen voorzieningen aan de binnensteden moeten worden gerelateerd. De binnenstad heeft specifieke functies, dus misschien kan dat geen kwaad. De minder attractieve (binnen)steden lopen evenwel een risico (Heerenveen, Drachten, Assen): vertrekt Albert Heijn uit de binnenstad, dan treedt daar een nadelig effect op ('donut city'). Een grote publiekstrekker voor de regio kan synergie geven aan de binnenstad, maar dan moet er wel een duidelijke relatie tussen die voorziening en de binnenstad worden verwezenlijkt.

Landsdeel Oost

In de PKB (deel B van het NVVP) zijn voor landsdeel Oost ruimtelijke reserveringen opgenomen voor een aantal hoofdwegen, zoals de A1, de A50 en de A12 (uitbreidingsruimte). Nieuwe tracés zijn aan de orde bij de A15/A12 en de N18. Ook voor het spoor zijn enkele (partiële) uitbreidingen voorzien (daar waar de capaciteit na benuttingsmaatregelen wellicht onvoldoende zal worden) en wordt gestudeerd op de mogelijkheden voor de Hanzelijn Lelystad-Zwolle als schakel in een snellere verbinding naar het Noorden van het land (figuur 4.2, PKB-kaart 2, deel B, NVVP).

Landsdeel Oost heeft ook een belangrijke doorvoerfunctie voor personen en goederen van en naar de Randstad en tussen Noord- en Zuid-Nederland. De voortgaande groei van het internationale goederenvervoer en de groei van het regionale verkeer rond stedelijke gebieden, kunnen leiden tot problemen van bereikbaarheid, veiligheid en duurzaamheid. Uit oogpunt van een verschuiving naar milieuvriendelijker vervoerwijzen zijn onder meer de Hanzelijn, de Betuwelijn en de doortrekking van het Twente-Mittellandkanaal van belang. De positie van Arnhem-Nijmegen zal worden versterkt door de komst van de HSL-Oost.

De Vijfde Nota onderscheidt in Oost-Nederland vijf stedelijke netwerken waar de verstedelijkingsopgave zich concentreert: Arnhem-Nijmegen, Twente, Zwolle-Kampen, Stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen en het stedelijk netwerk Ede-Wageningen-Rhenen-Veenendaal. Vanwege omvang en dynamiek zijn de stedelijke netwerken Arnhem-Nijmegen en Twente aangeduid als nationale stedelijke netwerken. De overige drie stedelijke zones kennen minder omvangrijke stedelijk-economische opgaven en zijn daarom aangeduid als regionale stedelijke netwerken.

Uitgangspunt is dat wonen en werken in de steden en dorpen gelijk moeten blijven en zo mogelijk moeten toenemen. De nationale stedelijke netwerken hebben daarbij een verhoogde taakstelling. Er is een verdubbeling van het volume aan centrummilieus gewenst, maar ook neemt de behoefte aan landelijke en dorpsmilieus aanzienlijk toe. De centra binnen deze stedelijke netwerken moeten via hoogwaardig openbaar vervoer met elkaar worden verbonden.

Specifieke aandachtspunten voor het stedelijk netwerk Arnhem-Nijmegen zijn onder meer:

- ❑ de specifieke economische ontwikkeling (bedrijven van internationaal belang) rond het HSL-station in Arnhem en het MTC Valburg;
- ❑ zorgen voor een hoogwaardige openbaar vervoer verbinding tussen en aansluitend op de belangrijkste centra in het netwerk;
- ❑ zorgen voor een efficiënt systeem van stedelijke distributie;

Specifieke aandachtspunten voor het stedelijk netwerk Twente zijn onder meer:

- ❑ ontwikkelen van bestaande en multimodaal ontsloten bedrijfsterreinen voor activiteiten op het gebied van transport en distributie;
- ❑ zorgen voor een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding tussen en naar de verschillende centra en het universiteitsterrein;
- ❑ zorgen voor een efficiënt systeem van stedelijke distributie.

Signalen uit Oost

In Landsdeel Oost heeft de discussie zich toegespitst op:

- Samenhang personenvervoer - goederenvervoer
- Tango op m2 en Total Design
- Light rail en dekking van het stedelijk netwerk (KAN en Twente)
- grensoverschrijdend: meer relatie Oost met Randstad dan Duitsland
- Duurzaamheid van plannen, continuïteit en constante factoren
- Instrumenten, bijv. nieuwe WRO

Geconstateerd wordt dat in de diverse beleidsnota's vervoer te veel vanuit één richting gezien: of personenvervoer of goederenvervoer. De discussie over knooppunten richt zich bijvoorbeeld sterk op personenvervoer. Er zijn kansen gemist om samenhang te ontwikkelen en combinaties te maken. Het zijn nu te veel zelfstandige netwerken (Betuwelijn, Brabantspoor, gebruik en selectie van emplacementen, bijvoorbeeld voor gevaarlijke stoffen, speciale routes, Overnight Express). De knooppunten van het stedelijk netwerk zouden ook bruikbaar kunnen zijn voor goederendistributie (distributiecentra, terminals). Voorbeeld: niet Valburg (MTC) als stedelijk distributienetwerk gebruiken, maar wel in Elst bij kruising Betuwelijn/spoor Arnhem-Nijmegen (handig voor bevoorrading bedrijven, de markt richt zich ook op bundeling en efficiency). Stadsdistributie is nu nog te veel gebaseerd op het oude patroon. Beter zou zijn om de stad te verdelen in verblijfsgebieden (sommige verboden voor vrachtverkeer) en vanaf de hoofdinvallsweg 1 route voor vrachtverkeer naar het winkelcentrum. De overheid zou kunnen komen met incentives voor de markt, bijv. buiten de venstertijden wel mogelijkheden aanbieden met elektrische goederenbusjes (vanaf een bestemmingstransferium of herkomsttransferium), waarbij goederenstromen als keten benaderd worden en niet als door-to-door verplaatsingen, zoals nu meestal het geval is. Nachtelijke distributie: bijv. kleine afgesloten ruimte van (auto)dealer waar goederen worden afgeleverd (Ford-dealer). Ook: vraagafhankelijk collectief vervoer op het platteland combineren met distributie op platteland.

Betere benutting van ruimte en infrastructuur wordt in de discussie vooral als ontwerpogave beschouwd (slimme oplossingen). Bedrijventerreinen kunnen veel intensiever worden bebouwd, blijkbaar is grond nog niet duur genoeg. Het belang van de factor veiligheid stelt nu overigens zwaardere eisen (weg en spoor). Voorbeeld: in Almelo is het combineren van het talud van de A 35 met bedrijfsruimte daaronder voor RWS onbespreekbaar. Vrijwaringszones zouden moeten afhangen van soort infrastructuur (bij internationale route eerder doen dan regionale). Ook wordt gesignaleerd dat er nog geen noodzaak is bij bedrijfsleven: de grondprijs is nog te laag en dus nog geen aanleiding tot stapelen van bedrijven. In vrijwaringszones zouden wel semi-permanente en tijdelijke voorzieningen kunnen worden gesitueerd (windturbines). Daarnaast zouden we meer wegen moeten aanleggen waar het een genoegen is om overheen te rijden (A50 Arnhem-Apeldoorn, A1 over de Veluwe). Geen geluidsschermen op die plekken dus.

De plannen voor light rail in KAN betreffen een lineaire verbinding tussen een aantal knooppunten waardoor een groot deel van de regio praktisch niet wordt bediend met het risico dat daar het reguliere openbaar vervoer volledig zal verdwijnen. Er zal ook een busnetwerk als feeder moeten blijven bestaan. Er wordt gepleit voor het handhaven van een OV-systeem als drager voor ruimtelijke

ontwikkelingen (vgl. Karlsruhe). Overigens moet niet uitsluitend gekeken worden naar light rail als structurerend systeem, ook de bus kan een goed middel zijn. Bijvoorbeeld in het stedelijke gebied van Wageningen-Ede-Veenendaal, waar het risico bestaat dat de introductie van een light rail ten koste gaat van de bestaande busdiensten. voor structurerend systeem.

Bij het thema grensoverschrijdende relaties wordt naar voren gebracht dat voor Landsdeel Oost niet alleen de ontwikkelingen richting Duitsland van belang zijn, maar ook die richting de Randstad. Feitelijk is de relatie met West-Nederland van veel groter belang, zie A12, A1 en Betuwelijn. Op dit moment is er nog geen sprake van bijvoorbeeld intensief forensisme (wonen in de Randstad en werken in KAN gebeurt nog relatief weinig), maar zou in de toekomst als gevolg van snellere openbaar vervoerverbindingen kunnen toenemen.

Meer in zijn algemeenheid brengt dat in de discussie de vraag naar robuust beleid naar voren. Sommige plannen hebben zo'n lange voorbereidingstijd, dat ze bij de uitvoering alweer achterhaald zijn. Continuïteit is van groot belang, bedenk niet elke tien jaar een nieuw concept, maar hou de continuïteit op de lange termijn voor ogen. Bij plannen en ideeën wordt te veel uitgegaan van de huidige problematiek; maar hoe duurzaam en flexibel zijn de voorstellen eigenlijk?

Goede, robuuste concepten zijn van groot belang. Voorbeeld: het concept van de Bandstad Twente is uit de jaren zestig en de kaarten van toen zijn nog goed te vergelijken met die van nu. Het concept is nog steeds bruikbaar en doorgegroeid. Een deel van de kracht van dit concept is zijn relatieve eenvoud. Vervolgens moeten er duidelijke ruimtelijke programma's op aanhaken. Het beleid van gebundelde deconcentratie uit de Tweede Nota RO was in principe goed beleid, zolang ruimte en mobiliteit maar integraal benaderd werden. Het ABC-beleid bleek daarentegen geen eenvoudig concept. De handhaving bleek lastig en de maatschappelijke realiteit (opkomst lease-auto) haalde het concept in.

Dit roept de vraag op of de bestuurlijke dimensie van het concept stedelijke netwerken voldoende krachtig is. Hoe gaat de bestuurlijke samenwerking zich ontwikkelen? Als er in de Stedendriehoek een nieuwe culturele voorziening moet komen, komen die steden dan tot een gezamenlijke oplossing of vecht men elkaar de tent uit? In het KAN is expliciet gekozen voor een locatie voor een WTC in het stationsgebied van Arnhem. Daarentegen wordt in Twente een nieuwe schouwburg gebouwd in Hengelo, terwijl er ook in Almelo en Enschede theaters zijn. Is dat slim?

Landsdeel Zuid

In het NVVP zijn ruimtelijke reserveringen opgenomen voor het uitbreiden van hoofdwegen en knooppunten waar de capaciteit misschien onvoldoende zal worden, zoals bijvoorbeeld de A58, de A2 en de A67. Ook voor het spoorwegennet zijn ruimtelijke reserveringen gemaakt, zoals voor de HSL-zuid, de alternatieve verbinding voor de Zuidtak van de Betuweroute, VERA en de IJzeren Rijnverbinding.

De decentrale agenda omvat vraagstukken over infrastructuur en knooppunten, de benutting van bestaande infrastructuur, locatiebeleid en parkeerbeleid en zo verder. In Brabant is bijvoorbeeld behoefte aan een Interregiospoor in de vorm van intensivering van regionale treindiensten op het bestaande spoor. Ook zouden

hiermee mogelijk nieuwe stations ontwikkeld kunnen worden, voor een belangrijk deel in samenhang met (nieuwe) woningbouwprogramma's, zoals Breda Oost, Tilburg Reeshof, Den Bosch Maaspoort, Eindhoven Acht en Helmond Brandevoort.

De Vijfde Nota onderscheidt in Zuid-Nederland drie stedelijke netwerken, waar de verstedelijkingsopgave zich concentreert: Brabantstad, Maastricht-Heerlen en het stedelijk netwerk Zeeland. Vanwege hun omvang, dynamiek en positie in het Europese infrastructuurnetwerk zijn Brabantstad en Maastricht-Heerlen aangeduid als nationaal stedelijk netwerk. Voor de interne ontsluiting van beide nationale stedelijke netwerken wordt door middel van hoogwaardige openbaar vervoer systemen voorzien. Voor het wegtransport wordt een betere benutting van de bestaande wegen beoogd.

Specifieke aandachtspunten voor het stedelijk netwerk Maastricht-Heerlen zijn onder meer:

- planontwikkeling voor Parkstad in relatie tot Aken en die voor de zone Echt-Luik in samenhang met Maastricht-Heerlen;
- ontwikkeling van een bovenregionaal bedrijventerrein nabij Maastricht Aken Airport;
- zorgen voor een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding tussen de centra in het stedelijk netwerk.

Specifieke aandachtspunten voor het stedelijk netwerk Brabantstad zijn onder meer:

- positionering van Eindhoven in internationaal verband;
- zorgen voor een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding tussen de centra in het stedelijk netwerk;
- benutten van de Brabantspoorlijn voor personenverkeer; voor het goederenvervoer een structurele oplossing zoeken in relatie tot de IJzeren Rijn en de Betuwelijn.

Signalen uit Zuid

- goederenvervoer, havens, rail en water (Brabantspoorlijn, VERA, IJzeren Rijn, zuidtak Betuwelijn, rivieren, Albertkanaal);
- ABC-beleid, transferia, definitie van een knooppunt, parkeren;
- veiligheid en ruimtelijke beperkingen;
- verhouding hoofdwegen en onderliggend wegennet in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen.

Op de eerste plaats is aandacht gevraagd voor knelpunten in het goederentransport i.c. de havenontwikkelingen in de regio en Vlaanderen: Rotterdam, Vlissingen, Terneuzen, Gent, Zeebrugge en Antwerpen. Welke betekenis heeft de groei van deze havens voor Zuid-Nederland? Met name de groei van het goederenvervoer in de regio en over de grens zal gevolgen hebben. De regio bevindt zich immers tussen de polen van Randstad, Vlaamse Ruit en Ruhrgebied. Feitelijk zou er een soort goederenruil moeten plaatsvinden ter ontlasting van de Brabantroute: aanleg van lijn 11 of goederenruil over water (rivieren + Albertkanaal).

ABC, knopen, netwerken en centra: wat is een knoop? Op welk schaalniveau moeten we die bekijken? (stedelijke regio, stedelijk netwerk) Van belang is op alle

niveaus te kijken. Het wordt betreurd dat het ABC-beleid failliet is verklaard. Het Rijk zou op het hoogste schaalniveau een rol moeten blijven spelen, maar naar het idee van Noord-Brabant is dat te weinig. Zo is de autobereikbaarheid van sleutelprojecten een groot probleem (bijv. van de A13 naar Rotterdam CS en in Breda van de A16 naar het station). Er is een "ingebakken spanning voor de autobereikbaarheid". Wellicht kan een transferium, mits met goed, frequent natransport, een oplossing bieden. De centra moeten wel bereikbaar blijven per auto, maar dat mag een prijskaartje hebben. Zo is de autobereikbaarheid te sturen met het aantal en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen en de prijs. Parkeren bij stations: enerzijds ketenvervoer voor treinreizigers, anderzijds voor centrumbezoekers.

Gepleit wordt voor een gebiedsgerichte benadering van knelpunten in het verkeer, met een relatie tussen het hoofdwegennet en het onderliggende verkeerswegennet. Knelpunten moeten in een vroeg stadium integraal worden bekeken, al bij het bestemmen van een locatie voor een nieuw project. Neem bijv. Maastricht: een bedrijventerrein wordt ten zuiden van de stad gepland, terwijl het meeste verkeer vanuit het noorden de stad binnenrijdt: een slechte keuze? Het lijkt er op dat de keuze voor zo'n locatie genomen wordt op basis van andere (verkeerde?) argumenten. Bedrijven zouden overigens ook zelf voor een oplossing moeten zorgen in plaats van naar Rijkswaterstaat te wijzen.

Elke dertig jaar zie je een verdubbeling van de oppervlakte van activiteiten in Noord-Brabant; misschien moet er een duidelijke keuze worden gemaakt tussen dertig nieuwe dorpen of één nieuwe stad. Nu worden veel eengezinswoningen gebouwd, maar er bestaat juist behoefte aan ouderenwoningen. Er is ook een discrepantie tussen de Vijfde Nota en de Nota Wonen: in Brabant moet de groei in de groene woonmilieus gaan zitten, terwijl tegelijkertijd sprake moet zijn van verdichting. Is dat ook verdichting langs een HOV-as? In Breda vindt bijv. de uitbreiding van Teteringen plaats langs de te ontwikkelen HOV-as Breda-Oosterhout. Breda koos voor een organische groei, terwijl Tilburg voor een eenzijdige groei koos (de wijk Reeshof, langs de spoorlijn). In Maastricht wordt ook een hoge woningdichtheid bij OV-haltes gerealiseerd (en een lage dichtheid verder weg), maar werkt dit ook? Hierover wordt te weinig nagedacht, er is een slechte koppeling tussen verkeer/vervoer en de dichtheid van woningbouw bij knooppunten.

Neem bijvoorbeeld Brabantstad en het Interregiospoor: een verbinding tussen de centrale steden en elkaars voorsteden op basis van de ruimtelijk-functionele samenhang van de B5-steden. Welke voorzieningen zijn nodig, bijv. op het gebied van gezondheidszorg en cultuur? Welke woningbouwopgaven? Welke economische profielen? De keuze voor bijvoorbeeld een HBO-instelling moet nu op basis van zo'n stedelijk netwerk worden afgestemd. Hierover probeert men als stedelijk netwerk afspraken te maken. Breda stuurt bijvoorbeeld logistieke/multimodale verzoeken om ruimte door naar andere locaties (Moerdijk, Tilburg, Oosterhout). In Noord-Brabant is het gesprek er nu, maar er zijn nog geen concrete afspraken over woningcontingenten. Eigenlijk zou de verplichting uit de Vijfde Nota om samen te werken met vele gemeentes en samen te werken in vele programma's door de RPD vertaald moeten worden in een vorm van beloning - in de vorm van verkeer- en vervoergelden of in RPD-geld - bij geslaagde samenwerking en afstemming in beleid. Vraag is of de stroom middelen naar de provincie dan groot genoeg is. Het

rijk trekt zich terug op de hoofdinfrastructuur, maar de knelpunten liggen echter op het onderliggend wegennet. De koppeling tussen het hoofdwegen- en het onderliggend wegennet is dus zeer belangrijk (bijv. bij de toekomstige verbinding tussen de Bredase HSL-shuttle en de A16), want knelpunten op het onderliggend wegennet werken door naar het hoofdwegennet.

Landsdeel West

De Randstad ontwikkelt zich tot Deltametropool (NVVP, deel A, blz. 21). Ruimtelijke reserveringen zijn opgenomen voor het uitbreiden van hoofdwegen en knooppunten waar de capaciteit misschien onvoldoende zal worden. In de PKB (deel B van het NVVP PKB-kaart 1) zijn voor landsdeel West tal van ruimtelijke reserveringen opgenomen voor hoofdwegen zoals bijvoorbeeld de A2, A4, A9, A12 en N11 (uitbreidingsruimte). Nieuwe tracés zijn aan de orde bij bijvoorbeeld de A4, de A5, A6/A9 en de A16/13.

Ook voor het spoor zijn enkele (partiële) uitbreidingen voorzien (daar waar de capaciteit na benuttingsmaatregelen wellicht onvoldoende zal worden, zoals Den Haag-Leiden-Haarlem) en wordt er gestudeerd op de mogelijkheden voor een snelle openbaar vervoerverbinding tussen de vier grote steden van de Randstad ('Rondje Randstad') en een snellere verbinding naar het Noorden van het land, de Zuiderzeelijn (figuur 4.2, PKB-kaart 2, deel B, NVVP).

Om als één stedelijk geheel te functioneren moet de Deltametropool beschikken over een goed infrastructuurnetwerk, dat de onderdelen van de metropool snel, veilig en comfortabel verbindt, met elkaar en met de rest van het land. Er zijn ook uitstekende verbindingen nodig met de nabijgelegen metropolen: de Vlaamse Ruit, het Rhein/Ruhrgebied, Frankfurt, Parijs, Londen, Hamburg en Berlijn. Op deze afstanden moet het openbaar vervoer kunnen concurreren met het vliegtuig en de auto. Daartoe zijn hoge snelheidslijnen nodig, vooral naar de drie nabijgelegen metropolen en naar Parijs en Londen. Voor een adequaat vervoer van grote goederenstromen vanuit de Rotterdamse haven wordt de Betuwelijn aangelegd. Op termijn zou de verbinding Rotterdam-Antwerpen voor verbetering in aanmerking kunnen komen.

Hoewel Landsdeel West groter is dan de Randstad of de Deltametropool (er zijn ook landelijke gebieden met een in hoofdzaak agrarische functie, zoals de kop van Noord-Holland, Flevoland, de Zuid-Hollandse eilanden en het rivierengebied) wordt in de Vijfde Nota de problematiek van mobiliteit en ruimte toegespitst op die van de metropool. Door uitvoering van het MIT en het BOR-pakket zal het openbaar vervoer in de Deltametropool in de komende decennia een forse kwaliteitsverbetering ondergaan (verdubbeling in de spits, mogelijk verdubbeling van frequenties), in de toekomst mogelijk aangevuld met een snelle spoorverbinding of zweeftrein tussen de belangrijkste centra.

In Landsdeel West is slechts één stedelijk netwerk, dat van de Deltametropool. De extra ruimtebehoefte voor stedelijke en recreatieve functies wordt gerealiseerd binnen het stedelijk netwerk van de Deltametropool. Zo wordt geprofiteerd van de goede bereikbaarheid die het intensief vervlochten stedelijk netwerk biedt. Daarbij is het de bedoeling om het ruimtegebruik te intensiveren en functies te combineren.

Eenderde van de stedelijke ruimtevrage van de Deltametropool kan worden opgevangen in bestaand bebouwd gebied, bijvoorbeeld in de vorm van centrumstedelijke milieus. Voor nieuwe uitleggebieden wordt prioriteit gegeven aan de opvang van de verstedelijkingsvraag op de randstadring. Daar kan ruimte worden gevonden voor naar schatting eenderde van de vraag naar uitleglocaties in de Deltametropool. De resterende eenderde van de vraag zal verdeeld worden over de randzone van het Groene Hart en de buitenflanken van de ring, afhankelijk van de keuze voor het toekomstige openbaar vervoersysteem voor de Deltametropool.

Specifieke aandachtspunten voor het stedelijk netwerk van de Deltametropool zijn onder meer nog:

- ❑ de positie van luchthaven Schiphol en de zeehaven van Rotterdam;
- ❑ de vervanging van het concept van de 'rijksbufferzone' door een samenhangende groen/blauwe structuur van regionale parken;
- ❑ de inrichting van de randzone van het Groene Hart. Zo wordt bijvoorbeeld geen uitbreiding van verstedelijking toegestaan in een brede strook rond de Oude Rijn ten oosten van Leiden. In de zone Amsterdam-Utrecht-Gouda zijn de groen-blauwe kwaliteiten zo hoog dat van verstedelijking wordt afgezien. Ook aan de oostzijde wordt Utrecht ingesloten door de mooie omgeving van de Utrechtse Heuvelrug. Nieuwe verstedelijkingsmogelijkheden bevinden zich voornamelijk in het zuidoostelijke deel van de Haarlemmermeer en in de zone Rotterdam-Zoetermeer-Gouda (bijvoorbeeld in de Zuidplaspolder).

Signalen uit West

- ❑ rendement dubbel grondgebruik (concurrentie, schaarste, grondprijzen, open ruimte heffing)
- ❑ schaal van het stedelijk netwerk, rol stadsgewestelijk openbaar vervoer
- ❑ verbouwing hoofdwegen: doorstroomroute; ontsluiten of afsluiten?
- ❑ betalen voor gebruik infra (NVVP), betalen voor gebruik van de ruimte?
- ❑ snelle ov-verbinding Deltametropool

Gestart wordt met de vraag of dubbel grondgebruik duur is of juist goedkoop. Van deskundigen komt vooralsnog geen eenduidig antwoord. Met het trekken van contouren gaat de grondprijs omhoog, zodat dubbel grondgebruik aantrekkelijker wordt. Het bewust creëren van schaarste leidt tot dubbel grondgebruik (vergelijk de Utrechtsebaan in Den Haag) en bij stijgende prijzen wordt het minder aantrekkelijk om in de wei te bouwen (vergelijk Sytwende en de A4 Delft-Schiedam). Nu bestaan er op alle fronten 'escapes' zodat dubbel grondgebruik niet van de grond komt. Genoemd wordt de overkluizing van de A2 bij Utrecht (Leidsche Rijn) ten behoeve van de verweving van de stad en de nieuwe wijk. De besluitvorming is traag terwijl de overkluizing een wezenlijk onderdeel is van de stedelijke ontwikkeling van Utrecht (vanuit de compacte stadgedachte beredeneerd moet juist Leidsche Rijn bij de bestaande stad aansluiten). De aanleg van infrastructuur sec is voor een projectontwikkelaar niet aantrekkelijk, het gaat om de combinatie met een gebouw. Projectontwikkelaars kijken breder dan de weg an sich (inpassing), terwijl juist gemeentes een weg vaak te beperkt, te sectoraal benaderen.

Stedelijk netwerk, knooppunten: dagelijkse activiteiten raken over een grotere omgeving verspreid (winkelen). Werken in een andere gemeente dan de eigen

gemeente is sterk toegenomen (samenhang met aantal tweeverdieners). Maar op welk schaalniveau? De gemiddelde reisafstand is iets toegenomen, maar 70% van de ritten is nog steeds zo'n 7,5 km. Volgens de Brevet-wet behoudt een individu bij hogere snelheden een gemiddelde reistijd van 45 minuten. Maar de reistijd is niet meer als verliestijd te beschouwen ('de auto als huiskamer'). Ook geldt dat als reisafstanden voor woon-werkverkeer toenemen, men compensatie gaat zoeken in een extra dag thuiswerken.

Tussen de G4 lijkt weinig onderlinge samenhang te bestaan en het aantal verplaatsingen is hier relatief gering. Ga daarom eerst optimaliseren op vleugelniveau, dus nog niet op het niveau van de Deltametropool als geheel. Juist op vleugelniveau is een goed functionerend stadsgewestelijk OV-systeem van belang. Reistijden in het stadsgewestelijk vervoer kunnen met 12-13% worden verkort, van hart naar hart en van buitenwijk naar buitenwijk. Met de MZB komt daar nog een paar procent bij, dus 75% van de investeringen kan met het bestaande systeem worden gerealiseerd. Met andere woorden, eerst de netwerken op orde, dan ruimtelijke plannen daarop aanpassen (conditionele planning).

Het met meer modaliteiten bereikbaar maken van knooppunten gebeurt nu te weinig. Voorbeeld: het HOV van Utrecht CS naar Leidsche Rijn laat op zich wachten en de hoeveelheid parkeerruimte in de wijk is al tijdens de bouw bijgesteld. Overigens hoeft HOV niet per se altijd rail te zijn.

Dan maar de fiets? Bestemmingen voor fietsers liggen nu vaak op grotere afstand, veelal buiten fietsbereik. Processen van schaalvergroting en concentratie bij ziekenhuizen en scholen zijn hier debet aan. Concentraties van voorzieningen en werkgelegenheid horen in de stad, maar dit lijkt haaks te staan op de gedachte van een stedelijk netwerk met functionele specialisatie binnen dat netwerk. Of toch maar de auto? De benutting van wegen in de bebouwde kom is teruggelopen, nu er veel meer verkeer naar een randweg wordt gestuurd. En het intrastedelijke verkeer (van de ene naar de andere buitenwijk), dat zich voorheen kriskras door de stad bewoog, wordt nu grotendeels via die randweg afgewikkeld.

Conclusie: er wordt teveel in concurrentietermen gesproken over fiets-OV-auto en te weinig in complementaire termen. Richt je daarom op de randvoorwaarden en kijk wat er op mobiliteitsgebied uitkomt. Veel keuzevrijheid binnen een strakke randvoorwaarde (bijvoorbeeld minder vervuiling) is winst. Dat zou ook kunnen met minder afslagen per stad op de autosnelweg: bijvoorbeeld bij elke grote stad slechts één afslag. Dat is vergelijkbaar met één intercitystation per stad. "Nu wordt in Nederland eerst een afslag aangelegd voor vijf boerderijen, daar komen dan vanzelf vijf bedrijven", en zo verder. Ook kan gedacht worden aan een doorstroomroute voor het doorgaande verkeer, terwijl het lokale/regionale verkeer op het onderliggende wegennet wordt afgewikkeld. Tevens zouden langs snelwegen minder RO-ontwikkelingen moeten worden toegestaan. Een nadeel van dit scenario is dat de verkeersonveiligheid op het onderliggende netwerk toe zal nemen. Wellicht is een betere oplossing het splitsen van de snelweg in stroken voor regionaal en lokaal verkeer (ontsluiten, niet afsluiten).

De vraag is dan hoe een goed RO-beleid vorm moet worden gegeven. Is dat een beleid van de minste weerstand of toch een soort locatiebeleid, waarbij voor een aantal locaties en een bijbehorende ontsluiting wordt gekozen? In Leiden wenste bijvoorbeeld de juridische faculteit zich nabij de A44 te vestigen. Dit leek haar

goedkoper dan herhuisvesting in de binnenstad. De gemeente kon tegengas geven door lage exploitatiekosten te garanderen, en de faculteit liet zich overhalen om toch in de binnenstad te blijven. Van essentieel belang is dus een gemeente die doorzet en bestuurlijke wil, creativiteit en lef toont. Daarnaast wordt gepleit voor een integraal bestuur en bijvoorbeeld een apart fonds, net zoals de openbaar vervoersbelasting die in Frankrijk onder bedrijven wordt geheven ('versement transport'). Met verbazing wordt in dit opzicht kennis genomen van het opnieuw uitvinden van het wiel ten aanzien van 'total design', terwijl Amerikaanse publicaties dit thema dertig jaar gelden al aansneden.

Tenslotte komt de betekenis van het Rondje Randstad en de bijbehorende PPS-constructie ter sprake. Het consortium vormt qua gewicht een goede partij om de Deltametropool op de kaart te zetten. Wel wordt de vrees uitgesproken dat je als overheid grip en zeggenschap over de hieraan gerelateerde RO-ontwikkelingen kwijt kunt raken. Met een aparte kleurstelling van het Rondje Randstad-materieel kan er nog een speciale uitstraling als 'Randstadtrein' aan worden toegevoegd. Overigens bestaat er – zeker na de toekomstige decentralisatie van de stoptreindiensten – nog de nodige lege ruimte nabij bestaande en toekomstige (light rail) stopplaatsen aan de bestaande railinfrastructuur. In potentie zijn er daarom nog vele mogelijkheden aan het bestaande spoor. Genoemd wordt een aantal van 500.000 woningen op deze potentiële locaties, die een totale omvang hebben van 30.000 hectare. Hierbij past wel enige nuancering. Niet alle stations of knooppunten lenen zich voor intensieve ruimtelijke programma's (bijv. een mogelijk toekomstige halte Hazerswoude aan de Rijn-Gouwelijn).

Slotdebat

De insteek van het slotdebat was tweeledig: enerzijds proberen om van algemene thema's te komen tot concrete, gemeenschappelijke projecten en anderzijds proberen het 'Netwerk De Mobiele Samenleving' concreet vorm te geven.

Ter toelichting is gesteld dat inhoudelijk gezien de Vijfde Nota en het NVVP goed als kader kunnen fungeren. Een denkbaar traject zou zijn om de volgende inhoudelijke stappen te zetten:

- (A) inhoud geven aan gemeenschappelijke waarden en kwaliteitscriteria
- (B) beleidsstrategieën vaststellen op basis van mobiliteitsvraag en ruimtedruk
- (C) projecten definiëren op verschillende ruimtelijke schaalniveaus (nationaal, regionaal en lokaal)

A) KWALITEITSCRITERIA

De eerste stap (A) is het onderkennen van een gemeenschappelijke taal tussen de wereld van verkeer en die van de ruimtelijke ordening. Voor deze taal en het onder woorden brengen van beider ambities kan goed aangesloten worden op de kwaliteitscriteria van de Vijfde Nota. Elk van deze criteria heeft een betekenis in de wereld van het verkeer. Bij voorbeeld:

1. **RUIMTELIJKE DIVERSITEIT:** in de Vijfde Nota vooral vertaald in termen van onderscheid tussen stad en land. In de verkeerswereld kan het gaan om variatie in vervoerwijzen, keuzevrijheid en modal mix;

2. FUNCTIONALITEIT: in de Vijfde Nota geïnterpreteerd als een streven naar synergie, kan zich in de verkeersbetekenis uitstrekken tot de functionaliteit van het systeem in termen van bereikbaarheid, reistijd, betrouwbaarheid en de functie van het netwerk als drager voor verstedelijking en open ruimte;
3. CULTURELE DIVERSITEIT: de verscheidenheid en cultuurhistorie betekent in de taal van het verkeer een notie van kortsluiting en verbinding tussen knooppunten als brandpunten van de netwerksamenleving;
4. RECHTVAARDIGHEID: voorkomen van sociale en regionale ongelijkheid betekent in het verkeer bijvoorbeeld het garanderen van optimale toegankelijkheid voor iedereen;
5. DUURZAAMHEID: spreekt voor zich, namelijk eisen ten aanzien van veiligheid en stil, schoon, zuinig en leefbaar;
6. AANTREKKELIJKHEID: niet alleen mooie steden en landschappen (Vijfde Nota), maar ook mooie infrastructuur, total design;
7. MENSELIJKE MAAT: betekent voor het verkeer en vervoer aansluiten op de maatschappelijke behoefte aan mobiliteit, denken in verplaatsingsketens, betaalbaarheid en overzichtelijkheid.

Door dezelfde taal te spreken, kan op projectbasis ook een vergelijkbare benadering worden gezocht. Ter illustratie bijgaande matrix als voorbeeld, die als een soort checklist bij de afweging en beoordeling van alternatieven voor projecten kan worden gehanteerd.

DIMENSIE	ASPECT	VARIANT 1	VARIANT 2
Ruimt. diversiteit	stad/land		
Functionaliteit	modal mix		
	bundeling		
	reistijden		
Cult. diversiteit	cultuurhistorie		
	knoopvariatie		
Rechtvaardigheid	segregatie		
	toegankelijkheid		
Duurzaamheid	schoon en zuinig		
	veiligheid		
Aantrekkelijkheid	stedeschoon		
	infraschoon		
Menselijke maat	beleving		
	betaalbaarheid		

B) BELEIDSSTRATEGIEËN

Op vergelijkbare wijze zou getracht kunnen worden synergie tussen beide beleidsterreinen te bewerkstelligen door de verschillende strategieën te synchroniseren. De drie dominante strategieën van de Vijfde Nota (intensiveren, combineren en transformeren) kunnen daarbij als kapstok gebruikt worden. Bij wijze van voorbeeld:

- ❑ INTENSIVEREN: betekent in het verkeersbeleid betere benutting van bestaande infrastructuur en beter gebruik van sommige knooppunten als stedelijk centrum;
- ❑ COMBINEREN: betekent in het verkeersbeleid het verknopen van verschillende netwerken, het verstandig koppelen van knoopwaarden en plaatswaarden, het combineren van reële prijzen aan de verplaatsing en de combinatie van ontsluiting, locatie en grondprijzen;
- ❑ TRANSFORMEREN: staat voor de noodzakelijke kwaliteitssprong in het openbaar vervoer en het gebruik van de weg en de strategie van bouwen waar nodig, inclusief de aandacht voor inpassing en design.

C) PROJECTAGENDA

Van belang is de switch te maken van algemene thema's naar concrete projecten, waarbij het op te richten Netwerk een functie kan vervullen. Daarbij dient aandacht te zijn voor het onderscheid in en de koppeling van verschillende ruimtelijke schaalniveaus, bijvoorbeeld:

- ❑ nationaal (potentieel project: Deltametropool + Rondje Randstad);
- ❑ regionaal (potentieel project: Stedelijke netwerken + HOV);
- ❑ lokaal (potentieel project: locatiebeleid nieuwe stijl + dubbel grondgebruik, parkeren en transferia).

De strekking van dergelijke projecten zou moeten zijn om vanaf de start integraal aan de slag te gaan (RO + V&V).

Signalen uit het slotdebat

Statements over de inhoud:

- ❑ integratie is nu meer toevallig dan consistent
- ❑ belang van veiligheid in het verkeer, maar ook in integrale zin
- ❑ concrete uitwerking van knopen
- ❑ aandacht voor infrastructuur als drager van ruimtelijke ontwikkelingen
- ❑ aandacht voor ongewenste ontwikkelingen
- ❑ aanpak van projecten die nog niet zijn 'uitgesleten', bijv. HSL toetsen aan aspecten uit beide benaderingsrichtingen of de integratie rail-weg koppelen met parkeerbeleid en de netwerkgedachte
- ❑ aandacht voor de relatie tussen oude en nieuwe centra, bijvoorbeeld: bij het bestaande railnetwerk ligt de binnenstad van Utrecht centraal, bij aanleg van een Rondje Randstad aan de buitenzijde van de steden ontstaat er een tweede centrum. Betekent dat functieverlies voor het oude centrum (Donut City)?
- ❑ koppel discussie over Rondje Randstad aan locatiebeleid, parkeerbeleid, knopen en knooppunten. Neem concrete projecten
- ❑ doorbreek oude denkpatronen met concrete projecten; bijv. bij bouw van Vindex-wijken werd gedacht dat bus niet structurerend kon zijn, maar Almere bewijst het tegendeel

Statements over de vorm van het ExpertNetwerk

- ❑ 'vliegende brigades' à la de 'flying doctors' (niet wijsneuzerig opnieuw het wiel uitvinden)
- ❑ nadruk op concrete voorbeeldprojecten / thema's die een concreet voorbeeld hebben (leerervaringen)

- ❑ infrastructuur als drager
- ❑ koppeling van verschillende schaalniveaus
- ❑ een aantal projecten benoemen als toonbeeld van het nieuwe paradigma, hiervan mensen in forum bijeenbrengen, vakgenoten die al met dergelijke projecten aan de gang zijn. Voorbeelden van thema's: stedelijk netwerk, veiligheid, aansluiting rail-weg, Rondje Randstad, overkluizing, light rail, efficiëntie (vergelijk: 'Infrabodies', studie naar invulling van restructies bij de Ruit van Rotterdam); andere ruimtelijke concepten
- ❑ studiereizen (bijv. light rail)
- ❑ ontmoetingen met buitenlandse vakgenoten
- ❑ ter discussie: Community of Practice (zoals bij Habiforum)
- ❑ emailgroep van 5 of 6 mensen, die estafettegewijs werken: (1) gedachtevorming, (2) één van de deelnemers levert eerste concept aan, (3) uitwisseling tussen deelnemers en (4) retour bij redacteur, dan eindversie
- ❑ betrokken/geïnteresseerde instantie als gastheer voor specifieke thema's vragen
- ❑ formuleren wie je doelgroepen zijn, inclusief jaarprogramma, planning, sponsors en doelen
- ❑ ook bedrijfsleven benaderen
- ❑ ook Engelstalig? Internationaal netwerk met terugkoppelingen, artikelen
- ❑ *Stedebouw & Ruimtelijke Ordening* en *Verkeerskunde* als fora
- ❑ Inzet van 'netwerkregisseur'

Next steps:

- ❑ aanscherpen manifest, opstellen eindrapport
- ❑ met een duidelijk statement de ronde ingaan
- ❑ programma opstellen, hiermee op zoek naar nieuwe paradigma's
- ❑ sponsors zoeken (VenW, VROM,.....)

4

ACTIES

Ambitie

Insteek was om de vakwereld in gesprek te krijgen over concretisering van thema's op het snijvlak van RO en verkeersbeleid. Concepten en ideeën van Vijfde Nota en NVVP vormen de aanleiding: van abstract naar concrete regionale voorbeelden, lessen voor anderen, leerzaam voor andere regio's. De gesprekken dienden ook voor het rekruteren van potentiële deelnemers aan het op te richten Netwerk De Mobiele Samenleving.

Indrukken

Algemene indruk is dat het interessante bijeenkomsten zijn geweest en dat de kwaliteit van de sessies goed geweest (*p.m.: Oost volgt nog*). Ook bestaat de indruk dat het niet zozeer de relatie tussen NVVP en Vijfde Nota op zich is die problemen oplevert of ter discussie staat. Daar waar er sprake is van problemen, betreft het veeleer òf de onduidelijkheid op een bepaald punt van één van beide nota's òf de complexiteit om op regionaal niveau tot een samenhangende concretisering te komen. Een voorbeeld van het eerste is het concept van het stedelijk netwerk van de Vijfde Nota. De tweede soort problematiek heeft wellicht niet zozeer met vakinhoudelijke tegenstellingen in de regio te maken, als wel met bestuurlijke competenties (provincies / gemeentes).

Meer specifiek zijn nog de volgende indrukken te noteren:

- ❑ Men deelde de inhoudelijke agenda, er werden geen onderwerpen aan toegevoegd en de discussies speelden zich steeds af rondom enkele van deze thema's. Het accent ligt op het concept van de stedelijke netwerken, rol van het HOV en de regie (bestuurlijke samenwerking, maakbaarheid). Dit leidt ertoe dat de discussie soms tendeerde naar algemeenheden;
- ❑ Gesprekken waren geanimeerd met gevoel voor complexiteit: als puntje bij paaltje komt kosten enerzijds mooie infrastructuurplannen gewoon veel geld (HOV, transferia e.d.) en is anderzijds de ruimtelijke arena een veld vol diverse belangenafwegingen (woningmarkt, bedrijfsterreinen, open ruimte, gemak van bouwen in het weiland), waarin verkeer slechts één van de belangen is;
- ❑ De onzekerheid is ook groot: wat bedoelt het rijk precies, bijvoorbeeld met de verandering van het locatiebeleid (parkeernormen) en de modal shift (rol openbaar vervoer t.o.v. de auto);
- ❑ Aanwezigen melden zich wel aan voor het netwerk en vinden het ene goed initiatief. Enige aarzeling is te bespeuren omdat men het al druk zat heeft met de dagelijkse beslommeringen en men elkaar ook al regelmatig treft binnen de regio (bijvoorbeeld vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat, gemeentes en provincies in het kader van bijvoorbeeld samenwerking Groningen-Assen, Voorland in landsdeel Zuid);
- ❑ De verkeerskundige aanwezigheid domineerde. Stedebouwkundigen e.d. schitterden door afwezigheid. Ook bijvoorbeeld de IRO's waren afwezig.

Enkele conclusies

- Concrete regionale voorbeelden zijn niet voldoende uit de verf gekomen, waarschijnlijk mede als gevolg van dualisme in het publiek tussen meer algemeen geïnteresseerden (reageren op Vijfde Nota en NVVP) en concrete 'probleemhebbers' in de regio (hebben zo hun eigen, ook politiek-bestuurlijke zorgen);
- Eenzijdige inbreng. Gesprekken kunnen wel gebruikt worden voor rekrutering voor het netwerk, maar aanvulling is nodig in de richting van de ruimtelijke disciplines;
- Gesprekken zijn nu te vrijblijvend. Rol, plaats en functie van het netwerk moet uitgewerkt worden om de gesprekken betekenis te geven (strategie). De impuls die nodig is, is die van aansprekende voorbeelden en een bredere inbreng.

Vervolgstappen

In september 2001 is overlegd met de opdrachtgevers en het kernteam NDMS over het wenselijke vervolg. Ter voorbereiding van dat gesprek is door Bureau Metroplex (Utrecht) een quick scan gemaakt van het huidige educatieve aanbod op het integrale werkveld van mobiliteit en ruimte (docenten, onderwijsinstellingen en onderwijsprogramma's bij HBO, universiteit, PAO en overige relevante cursussen). Ook is overlegd over de mogelijke organisatievorm voor het Netwerk. Daarbij zou het gedachtegoed van de 'community of knowledge' geadopteerd kunnen worden. Deze 'community' zou geformeerd kunnen worden op basis van het enthousiasme en de inzet van de deelnemers aan de gesprekken en de relevante figuren uit de onderwijsscan. Aan deze 'community' of 'initiatiefgroep' zal worden voorgelegd om doel, functie en rol van het Netwerk verder te concretiseren, mede in relatie tot het oppakken van enkele relevante inhoudelijke thema's in 2002 en daarna. Daarmee kan de vakinhoudelijke bijdrage aan een integrale benadering worden voortgezet rond vraagstukken van maatschappelijke dynamiek (wonen, werken, cultuur, mobiliteit en dergelijke), ruimte (locaties, structuur, kwaliteit) en verkeer en vervoer (infrastructuur, netwerken, inpassing en ontwerp). De functie van het Netwerk zou vooral kunnen zijn die van platform voor concrete ervaringen, ideeën en vakdebat op het snijvlak van ruimte en mobiliteit (uitwisselen van leerervaringen en debat) ten behoeve van beleidsvernieuwing op dit vlak ('nieuwe paradigma's) op basis van de samenballing van kennis, kunde en de ervaring van de deelnemers in en met concrete projecten ('voorbeeldprojecten'). De activiteiten van het netwerk zouden daarbij inhoudelijk ondersteund kunnen worden door cursussen, seminars en werkbezoeken 'on site' bij leerzame voorbeelden in binnen- en buitenland. Ook is ondersteuning denkbaar vanuit het IKCRO en media zoals het tijdschrift Stedebouw & Ruimtelijke Ordening en Nova Terra.

De planning is er thans op gericht om in december 2001 een startbijeenkomst te organiseren voor de initiatiefgroep van het Netwerk De Mobiele Samenleving.

BIJLAGE 1: De twaalf thema's van het Manifest

1. De cultus van kwaliteit

In verkeersplanning en ruimtelijke planning draait het tegenwoordig om kwaliteit. Niet méér asfalt, maar sneller; niet méér vierkante meters, maar hoger en dieper. Kwaliteit is subjectief, cultureel bepaald en tijdgebonden. Wat wij vandaag menen, kan morgen anders zijn. Bovendien bestaan die "wij" helemaal niet. De samenleving zit gevarieerd in elkaar.

Mobiliteit heeft vandaag de dag voor velen een positieve lading. Niet alleen fysiek in de vorm van verplaatsingen die nodig en gewenst zijn om te werken, te leren, nieuwe indrukken op te doen en uit te rusten. Ook niet alleen virtueel. Maar vooral ook sociaal, in de zin van sociale mobiliteit, ontplooiing, keuzevrijheid en emancipatie. Over wiens kwaliteit gaat het eigenlijk?

Veel inwoners van ons land zien het land voller, vuiler en eenvormiger worden. Ze zien dit als een achteruitgang van hun welzijn en van de leefomgeving. Neveneffecten van het verkeer zoals verkeersslachtoffers, doorsnijding, versnippering en uitstoot van schadelijke stoffen worden steeds minder aanvaard. Tegelijkertijd blijft de automobilité gestaag groeien, we hebben nog steeds last van congestie, de druk op de ruimte neemt toe. Gemiddeld genomen wordt ieders actieradius steeds groter en is onze samenleving doortrokken van snelheid, tijdwinst, inhalen en gas geven.

Het beleid wil graag de door burgers gewenste ontwikkelingen volgen en mogelijk maken. De ruimte – zo stelt de Vijfde Nota – verdient een zodanige inrichting dat burgers er met plezier kunnen wonen, werken, ontspannen en reizen. Goede bereikbaarheid heeft – aldus het NVVP – vooral te maken met de haalbare snelheid van verplaatsingen en de betrouwbaarheid en toegankelijkheid. Is ons geluk nu voortaan afhankelijk van een gemiddelde trajectnelheid van 60 km/uur, een leven in woon/werkmilieus binnen rode contouren van stedelijke netwerken en een prachtige verscheidenheid aan landschappen?

Centrale vragen hierbij zijn:

In welk opzicht bieden de beleidsvisies eigenlijk reële keuzevrijheid aan de grote variatie aan leefstijlen in de Nederlandse samenleving?

Hoe gaan we om met een samenleving die doortrokken is van individualisering, globalisering en multiculturaliteit?

Is er ruimte voor landgenoten met een niet gemiddeld mobiliteitspatroon?

En: is er infrastructuur voor landgenoten met een niet gemiddeld activiteitenpatroon?

Welke waardenoriëntaties liggen eigenlijk aan de basis van het verkeersbeleid en het ruimtelijke beleid en sporen die met elkaar?

En tot slot als advocaat van de duivel: is het niet op de eerste plaats van belang dat we over voldoende infrastructuur en ruimte beschikken?

2. Tango op de vierkante meter

Wij zijn een zuinig volkje. Zuinig ruimtegebruik is ons met de paplepel ingegoten. Land van compacte steden, stadjes en dorpen. Gemiddeld is ons ruimtegebruik

sinds 1890 slechts toegenomen met een paar parkeerplaatsen per inwoner. Al eeuwen dansen wij op de vierkante meter.

Zowel in verkeersbeleid als in ruimtelijk beleid staat betere benutting centraal. De steden liggen waar ze liggen, de fysieke netwerken van infrastructuur zijn vrijwel af en het landschap moet vooral gevarieerd blijven. Elke plaats in ons land is goed bereikbaar met auto en vrachtauto en de belangrijke steden zijn verbonden door het spoornetwerk. Toevoeging van meer van hetzelfde heeft steeds minder meerwaarde. We moeten het bestaande dus beter gebruiken.

Bij de stad gaat het in de Vijfde Nota daarbij om meer stedelijkheid. Benutting van bestaande stedelijke ruimte is het devies. Functiemenging is vooral de uitwerking daarvan, onder meer met woon/werkmilieus en door het wegnemen van belemmerende (milieu-)regels. Dat betekent bouwen in de hoogte en in de diepte in de bestaande steden ('ruimte maken') om daar vervolgens meer ruimteconsumenten in onder te brengen ('ruimte delen'). 'Stedenland' dus volgens het scenario van NL 2030 en de maximalisering van het ruimtegebruik binnen stedelijke contouren. Minimum bouwhoogtes zullen worden voorgeschreven om het ruimtelijke contrast tussen stad en land te versterken. Het wordt een constellatie van stedelijke netwerken van compacte steden, gelegen in open ruimte.

Ook het NVVP zet zwaar in op betere benutting o.m. met de dynamische derde rijstrook, toeritdosering, BB21/25 kV en automatische voertuiggeleiding. Compact rijden kan rond de grote steden uitkomst bieden. Veel files doen zich immers voor op de ringwegen rond de grote steden. De ruimte om wegen uit te breiden is hier vaak beperkt. Door van twee brede rijstroken drie smallere te maken en de maximumsnelheid te verlagen, kunnen meer voertuigen over dezelfde weg. Maximalisering van het gebruik van weg en spoor, dus.

Het ideaalbeeld is mooi, maar wat betekent dat nu in de werkelijkheid? Onze dagelijkse leefomgeving wordt daardoor steeds voller en voller, terwijl velen al over die volte klagen? Menigeen wenst zich een ruime woning in het groen.

Betere benutting van infrastructuur zou ook kunnen betekenen dáár verstedelijken waar nog ruimte is in het netwerk, dus juist niet in het drukke westen van het land bijvoorbeeld, maar bouwen op plekken waar nog voldoende verkeersruimte is, zoals in Noord- en Oost-Nederland.

Staan Vijfde Nota en NVVP hier niet haaks op elkaar?

3. Het abc over knopen en centra

Verkeersplanning en ruimtelijke planning hebben de netwerksamenleving ontdekt. Economie en maatschappelijke dynamiek leiden tot lossere verbanden tussen wonen, werken en overige activiteiten, georganiseerd in verschillende netwerken. De patronen worden diffuser. De samenhang in ruimtegebruik dreigt verloren te gaan, het netwerk verliest aan ruimtelijk structurerende werking.

De oplossing zou kunnen zijn dat verschillen in bereikbaarheid beter uitgebuit worden door de aard van de occupatie beter af te stemmen op het type ontsluiting of verbinding. Dat kan door de bereikbaarheid met een bepaalde vervoerwijze

selectief te verbeteren of te verslechteren en de knooppunten in het netwerk een rol te geven als bestaand of nieuw stedelijk centrum. Knoopwaarde (bereikbaarheid) en plaatswaarde (centrum) dienen dan idealiter met elkaar in overeenstemming te zijn.

Het is een idee, dat weer een stap verder gaat dan het ABC-beleid uit Vierde nota en SVV-2. Het locatiebeleid werd ingezet als instrument om de groei van de automobilititeit te beperken, het draagvlak voor openbaar vervoer te versterken en de bereikbaarheid van economische centra te handhaven.

In het NVVP worden knooppunten gedefinieerd als plekken waar meerdere stedelijke functies zijn georganiseerd of georganiseerd kunnen worden en die in meerdere richtingen voor auto en openbaar vervoer ontsloten zijn. Dat is veel meer een offensief concept ten gunste van stedelijke vitaliteit. Knooppunten annex centra zijn daarmee een belangrijk nieuw instrument voor integratie van mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling. Het netwerk levert de zoekrichting.

Hoe krijgt dit handen en voeten in de regionale uitwerking?

Het concept van de netwerkstad biedt kansen voor de simultane ontwikkeling van nieuwe centra en de (her)ontwikkeling van bestaande centra in samenhang met vervoerknooppunten. Bereikbaarheid en de bereikbaarheidsmix worden belangrijke factoren voor een complementaire ontwikkeling van de diverse centra en het optimaal uitbuiten van de vervoerketens, waarvan de autobereikbaarheid deel uitmaakt.

Potentiële valkuil is dat een centrum vanwege zijn aantrekkingskracht aan zijn eigen succes ten onder kan gaan vanwege nieuwe files van mensen die daar om welke reden dan ook graag willen zijn. Ook is de autobereikbaarheid van centra een potentiële valkuil die ten koste kan gaan van de na te streven ruimtelijke kwaliteit en de beperkt beschikbare ruimte in centra. Niet alleen vanwege rijdende auto's, maar vooral ook vanwege de parkeerdruk. En niet op de laatste plaats leveren nieuwe centra concurrentie op voor de bestaande.

Kortom: Tom Poes, verzin een list!

4. Rondje E-milieu

In de Tweede Nota RO werd ruimtelijk beleid onder meer gebaseerd op een naar stedelijkheid oplopende classificatie van woon- en werkmilieus in de typen A, B, C en D. Het E-milieu bleek indertijd politiek niet haalbaar. Dit milieu stond voor de wereldstad, de metropool.

In de huidige beleidsvoornemens is de wereldstad terug van weggeweest. We noemen het nu de Deltametropool en liefst hoort daar een nieuw vervoersysteem annex netwerk in de vorm van een 'rondje' bij. De Randstad, op in de vaart der volkeren.

Over het Rondje Randstad en de Deltametropool wordt nu intensief door vier departementen nagedacht. Kortere reistijden staan centraal in het verkeersbeleid. Twee opties doen daarbij de ronde: die van versnelling op bestaand spoor en die van een rondje met de zweeftrein. Beide vormen van versnelling zullen hoe dan ook effect hebben op de ruimtelijke inrichting van de Randstad. Ook zal de economische en maatschappelijke dynamiek hierdoor verhevigd worden.

Bij de lancering van het idee van Rondje Randstad door Siemens lag het accent vooral op de civieltechnische dimensie en de technologische sprong voorwaarts. De begeestering van het technisch kunnen zorgde voor de verleiding. Frequenties van een trein iedere drie tot zes minuten op een traject tussen 165 en 180 kilometer waar een half rondje in minder dan 25 minuten kan worden afgelegd met naar schatting zo'n 120.000 passagiers per dag.

Ook de Vijfde Nota ruimtelijke ordening rept over het Rondje. Het kan politiek-bestuurlijk worden ingezet als mogelijke kwaliteitssprong voor het openbaar vervoer in de Randstad. Of dat daadwerkelijk zo is, wordt bekeken in allerlei verkeerskundige berekeningen en modellen die zichtbaar moeten maken in hoeverre Rondje Randstad levensvatbaar kan zijn vanuit vervoerskundig oogpunt. De ruimtelijke en culturele dimensies van Rondje Randstad zijn echter een grote witte vlek.

Het gaat immers niet om de techniek noch om het geld of het openbaar vervoer alleen. Het gaat ook om de ruimtelijke en culturele kansen en potenties die verbonden zijn aan de ontwikkeling van het Rondje Randstad in de Deltametropool. De introductie van de zweeftrein biedt nieuwe aanleidingen voor het realiseren van een kwaliteitssprong in de ruimtelijke inrichting van de Randstad en een samenhangend stedelijk netwerk op het niveau van een echte metropool, waarin burgers en bedrijven nieuwe activiteitenpatronen laten zien en nieuwe locatievoorkeuren zullen uiten.

Een ideale kans dus voor een geïntegreerde aanpak?

5. Mainport, brainport

In Vinex en SVV-2 werden de mainports geboren. In het kader van een internationaal concurrerend vestigingsmilieu diende Nederland te beschikken over twee substantiële 'hubs' in het personenverkeer en het goederenvervoer, namelijk Schiphol en Rotterdam.

In het NVVP wordt deze lijn doorgetrokken. Op de NVVP-kaart zijn de luchthaven en de zeehaven als mainport-ster ingetekend. Over mainport Schiphol wordt geconstateerd dat de luchtvaart zich in de toekomst in beheerste mate kan ontplooiën door betere benutting via een beleid van selectiviteit en optimalisatie. Dit betekent dat binnen de milieurandvoorwaarden nieuwe technologieën moeten worden toegepast en vliegprocedures moeten worden geoptimaliseerd. Mainport Rotterdam zou de havengebieden efficiënter kunnen inrichten en zou ook kunnen kijken naar versterking van de kennisinfrastructuur voor transport en logistiek. Dat laatste bevordert de toegevoegde waarde en werkgelegenheid van de Rotterdamse haven.

In de Vijfde Nota worden luchthaven Schiphol en haven Rotterdam beschouwd als punten van nationaal economisch belang in het netwerk van de internationale netwerkeconomie. Belangrijke notie daar bij is dat groter niet altijd beter is. Elke nieuwe investering in de luchthaven of in de zeehaveninfrastructuur dient dan ook te worden afgewogen tegen de meerwaarde van andere investeringen of tegen de effecten voor natuur en (leef)milieu. In Rotterdam bijvoorbeeld moeten de

bestaande bedrijven kennisintensiever en duurzamer worden en zouden zich bedrijven met een hoge toegevoegde waarde moeten vestigen. Daarbij past het stimuleren van het gebruik van ICT en intermodaal vervoer. Het valt overigens op dat in de Vijfde Nota de term 'mainport' vrijwel niet wordt gebruikt. Beide mainports heten weer gewoon luchthaven en zeehaven.

Is het nu hom of kuit? Politiek uiteraard zwaar beladen. Hebben we nu mainports in ons land of zijn het gewoon twee belangrijke havens? Kan de vakwereld nog iets origineels toevoegen aan de discussies die al jaren slepen? En zo ja, wat?

6. Modal split

In het SVV-2 en de Vierde nota was nog sprake van heldere doelstellingen inzake een modal shift. De groei van het autogebruik diende beperkt te worden en het gebruik van openbaar vervoer versterkt. Daar stonden volumedoelstellingen bij. Minder auto, meer bus, tram, metro en trein dus om redenen van bereikbaarheid en leefbaarheid.

Nu zijn de beleidsideeën aan het schuiven gegaan. Wellicht getuigen ze van meer realisme. De vervoerwijzekeuze wordt veel meer aan de reiziger zelf overgelaten. Zij maken – aldus het NVVP – telkens opnieuw een keuze uit het grote aanbod aan vervoermogelijkheden. Met respect voor de behoefte, de gebruiker betaalt voor wat hij kiest.

Echt helder is het echter niet altijd. Mag je nu wel met de auto of niet? Soms lijkt het er op dat beide nota's niet hardop durven te zeggen wat ze eigenlijk wel bedoelen. De ambitie is multimodaal, de uitwerking soms ambivalent.

Openbaar vervoer blijft een belangrijke rol spelen bij het bereikbaar en vitaal houden van stedelijke gebieden. Tegelijkertijd is het ABC-beleid afgeschaft om meer ruimte te bieden aan autobereikbaarheid van A-locaties en variatie in parkeergelegenheid. Dat kost wel een lieve duit, maar wat is nu de snelste weg naar het centrum?

Openbaar vervoer heeft een sociale functie, zodat niemand buiten gesloten hoeft te worden van sociale en economische activiteiten. Tegelijkertijd wordt de markt voor massavervoer kleiner en kan de klant kiezen uit eigen auto, fiets, auto op afroep, collectief vervoer op bestelling en dergelijke. Wie gaat er nog op de bus staan te wachten?

In de Deltametropool wordt gemikt op een verdere kwaliteitsimpuls voor het openbaar vervoer, maar tegelijkertijd wordt ingezet op goede bereikbaarheid per auto en een garantie van 60 k/u als gemiddelde trajectnelheid in de spits op autosnelwegen. Kies je dan nog de trein?

De fiets is nog steeds het meest gebruikte vervoermiddel, uiteraard voor de vele korte ritten. Tegelijkertijd propageren we het stedelijk netwerk, waarin verschillende centra complementair aan elkaar zijn en de gemiddelde verplaatsingsafstand dus zal gaan toenemen om alle activiteiten in zo'n netwerk te kunnen verrichten. Exit fiets dus.

Als het allemaal mag, hoe kunnen we dan het beste de vervlechting in het vervoersysteem tot stand brengen, rekening houdende met de ruimtelijke structuur? Bestaat er zo'n rationeel vervoersysteem?

7. Totaal ontwerp

Vooraf sinds het advies van de Raad voor verkeer en waterstaat over 'Ambities bundelen' (1998) staat de aanpak van total design van infrastructuur hoog op de agenda. Er zou niet zozeer sprake moeten zijn van inpassing van infrastructuur, maar van een betere, integrale ontwerpkwaliteit. Integrale probleemanalyse, gebiedsgerichte benadering en het betrekken van belanghebbenden bij de verkenningen nieuwe stijl van het MIT, dat zijn belangrijke onderdelen van de TD-aanpak.

Om het gevoel van volte te ontlopen, voegt de Vijfde Nota hieraan toe dat op veel plaatsen langs snelwegen en spoorlijnen het 'venster' geopend kan worden om de reiziger een adembenemende blik op het voorbijschietende landschap te gunnen. We zouden visuele normen moeten ontwikkelen die landschapspanorama's kunnen beschermen, aldus Francine Houben van Mecanoo.

Totaal ontwerp van de infrastructuur van weg en spoor benadert de opgave niet alleen als civieltechnisch vraagstuk, maar ook als stedenbouwkundig en (landschaps-)architectonische uitdaging. Vertrekpunt is feitelijk de constatering dat in onze netwerksamenleving de infrastructuur een culturele dimensie heeft verkregen. Op dit moment ervaart de reiziger bijvoorbeeld de landschappelijke variatie nauwelijks. Hij wordt geen deelgenoot van ons cultuurlandschap.

Toegespitst op de weg, lijkt het alsof de snelweg zelf een plaats met een verhaal is geworden, compleet met eigen normen en waarden, culturele codes, heroïek en tragiek. Symbolen van fly-over, brug en parkeerplaats, gebeurtenissen rond McDonalds, de benzinstations, de motels en uitrustplaatsen voor truckers en de wegrestaurants, waar bruiloftspartijen, zakenlunches en verjaardagsfeestjes worden gegeven. Ook is de weg zelf soms gewoon mooi, zich als ontspannen lint door het landschap bewegend.

En op dit moment is de snelweg jammer genoeg een architectonisch hiaat.

Het ontwerpen van infrastructuur wordt vanuit deze benadering een cultuuropgave, een 'grand design' dat past bij onze netwerksamenleving.

Gezocht zou kunnen worden naar de waarden en kwaliteiten die infrastructuur toevoegt aan landschappen en steden, zonder het gelijk als gebiedsvreemd element weg te moffelen achter geluidsschermen.

Gezocht zou ook kunnen worden naar bredere ontwerpprincipes, die van toepassing zijn bij besluitvorming over verbouwing en uitbreiding van infrastructuur. Eenduidig en herhaalbaar, bruikbaar voor tracing, inpassing en profilering van infrastructuur.

8. Betalen en bepalen

Kwaliteit heeft een prijs. Dat is één van de belangrijke noties in het verkeersbeleid en het ruimtelijke beleid. Het verband tussen gebruiken en betalen moet sterker worden en daarmee deels ook de verantwoordelijkheid en zeggenschap. Het NVVP

ziet prijsbeleid als middel om vraag en aanbod in het vervoersysteem in evenwicht te brengen. De Vijfde Nota ziet prijsbeleid in het kader van na te streven ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en vitaliteit van stad en land. In theorie zou er een relatie kunnen zijn tussen grondbeleid, grondwaardestijging en betere bereikbaarheid. In de prijs van de grondproductie zouden de kosten van aanleg van infrastructuur en de externe kosten (zoals voor milieu, geluid, veiligheid) verrekend kunnen worden, zodat de gebruiker van de plek meebetaalt aan de kosten van ontsluiting. Vraag en aanbod zouden daardoor beter bij elkaar kunnen komen. Ook het spitstarief is bedoeld om vraag en aanbod beter te matchen, zoals de verdeling van de vraag naar mobiliteit over de tijd en meer efficiënte benutting van bestaande infrastructuur. Schaarste heeft nu eenmaal ook zijn prijs. De gebruiker betaalt.

Ten opzichte van de werking van het marktmechanisme heeft de overheid de taak om de randvoorwaarden en de spelregels vast te stellen en toe te zien op de uitkomsten. Daarbij is een belangrijke rol weggelegd te zijn voor regionale overheden.

Het NVVP geeft hen ook geld mee. De gebundelde doeluitkering (GDU) gaat omhoog van 25 naar 500 miljoen en komt ter beschikking van provincies en kaderwetgebieden (niet de gemeentes). Medefinanciering vanuit ruimtelijke ontwikkelingen en vormen van baatbelasting kunnen het nieuwe instrument van de regionale mobiliteitsfondsen voeden. Het initiatief voor de instelling van die sectorale fondsen ligt bij de provincie of het kaderwetgebied.

In het ruimtelijke beleid komen de meeste investeringen die nodig zijn voor de uitwerking voor rekening van de private sector, zoals voor woningen en bedrijfsgebouwen. De Vijfde Nota stelt 1 miljard beschikbaar voor toekomstvaste en robuuste investeringen. Voor eventuele extra middelen wordt gekeken naar de ICES. Ook kan de rijksoverheid desnoods bijspringen in de vorm van een meer generieke uitkering, zoals het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV). Maar het belangrijkste principe in de Vijfde Nota is niet in de eerste plaats méér investeren, maar beter investeren.

Hoe leiden ambitieniveaus, sectorale middelen en bestuurlijke verantwoordelijkheden tot de gewenste integrale kwaliteit? Zouden GDU en ISV geïntegreerd moeten worden? En tot slot: wringt het ook niet een beetje tussen de consument die betaalt voor gebruik en de overheid die de gewenste ruimtelijke kwaliteit vaststelt? Is daarvoor een aparte autoriteit nodig?

9. Een onsje virtuele wereld

NVVP en Vijfde Nota verschijnen aan het begin van de 21^e eeuw. Anders dan mocht worden verwacht, zijn beide nota's nogal behoedzaam over ICT. In plaats van volop te anticiperen op wat komen gaat, stelt het niet zo veel meer voor dan één onsje ICT.

De Vijfde Nota verwacht dat ICT-ontwikkelingen niet zullen leiden tot afname van mobiliteit, maar wel tot een andere spreiding over de dag. Goed bereikbare locaties in steden en dichtbevolkte gebieden zullen aantrekkelijke vestigingsplaatsen blijven en de afstand tussen woning en werkplek zal waarschijnlijk toenemen. Ook kan dit

leiden tot een versterkt ideaal van ruim wonen en thuiswerken op goed bereikbare plaatsen in het groen, misschien zelfs wel in de vorm van meer tweede woningen. Het NVVP zit vooral op de lijn om initiatieven van marktpartijen te faciliteren. Aanleg en beheer van ICT-infrastructuur zijn geen overheidstaken, maar we willen wel graag als land op dit gebied tot de wereldtop blijven behoren. Om ervaring op te doen is concreet een experiment van start gegaan in de regio Eindhoven-Helmond voor de vestiging van een kenniswijk, die voorzien wordt van hoogwaardige ICT-infrastructuur. Daarbij zal ook gekeken worden naar de sociale en ruimtelijke effecten.

ICT sluit naadloos aan op processen van individualisering in samenleving en economie, die al een tijdje gaande zijn. Maatwerk is daarbinnen dominant, afgestemd op de eigen leefstijl en productiestijl. Binnen de zich ontwikkelende netwerksamenleving, lijkt bovendien de menselijke maat in toenemende mate gewaardeerd te worden. Netwerken worden veelomvattend, de technologie wordt goedkoper en alomtegenwoordig en apparatuur steeds kleiner en mobieler. Plekken onderscheiden zich niet meer qua hardware, maar qua software en orgware en dus gaan andere kwaliteitsaspecten van de plek en de fysieke verplaatsing voor mensen en bedrijven een grotere rol spelen. Bijvoorbeeld plezier of veiligheid of betrouwbaarheid.

Het is de vraag of de compacte stad en het compact verplaatsen appelleert aan de voorkeuren van de burgers van de 21^e eeuw. Ontstaan er wel meerkernige stedelijke zones of wordt het een ragfijne sterrenhemel van kleine sites, uitgestrooid over het landschap, waarin ook individuele vormen van fysieke en virtuele verplaatsing domineren.

Is de toekomstvisie van NVVP en Vijfde Nota wel voldoende robuust? Kan het zo zijn dat in hoge dichtheid bouwen binnen rode contouren en het beter benutten van de bestaande infrastructuur op langere termijn de plank misschien volledig mislaan? Anticiperen we wel voldoende?

10. Het Noorden dichterbij

Een moderne verbinding met openbaar vervoer naar Noord-Nederland staat hoog op de politieke agenda. Daar is een sterke lobby voor.

Voor de snelle verbinding tussen Amsterdam en Groningen worden vier alternatieven verkend. De Zuiderzeelijn kan worden uitgevoerd als conventioneel spoor, hoge snelheidslijn of magneetweefbaan. Verder is er de optie van de Hanzelijn-plus. Hierbij is een Hanzelijn tussen Lelystad en Zwolle uitgangspunt en worden de huidige spoorverbindingen tussen Amsterdam en Lelystad en tussen Zwolle en het Noorden opgewaardeerd voor hogere snelheden.

In het beeld van de ruimtelijke hoofdstructuur in de Vijfde Nota staan de hoofdwegen als drager, niet het spoor. Het dichte netwerk van wegen maakt vrijwel geheel Nederland goed bereikbaar. Vooral Zeeland en Noord-Nederland zijn minder goed ontsloten. Gelukkig hebben deze gebieden nog een ruimte en een maat die op andere plekken in ons land verdwenen zijn.

Maar er bestaat behoefte aan een netwerk van vervoerdiensten waarmee alle (hoofd)centra met elkaar zijn verbonden. Door de eventuele aanleg van een snelle verbinding naar het Noorden, kan ook dit landsdeel op het internationale netwerk worden aangesloten, aldus de Vijfde Nota. Dit versterkt ook de samenhang tussen de nationale stedelijke netwerken. Daarbij wordt gedacht aan een snelle openbaar vervoerverbinding met de Randstad met aansluitend hoogwaardig openbaar vervoer. Deze verbinding moet welvaart naar het Noorden brengen, liever geen Randstedelingen: slechts 33% van de bewoners van landsdeel Noord vindt dat het Noorden zich moet profileren als aantrekkelijk woongebied voor randstedelingen en 61% van de bewoners vindt dat Noord-Nederland de overloop uit het Westen moet tegengaan. Dat lijkt logisch, want overloop zou vooral ten koste gaan van het landschap, want de behoefte aan groen-stedelijke, landelijke en dorpsmilieus is het grootst. Resulteert de aanleg van een snelle verbinding in de uitstroom van vijf keer modaal uit de Randstad richting het Noorden?

Cruciaal voor deze discussie is de vraag of een betere, snelle verbinding voorspoed brengt of weghaalt. Wordt het voor het Noorden een 'gain' of een 'drain'? Wat kunnen wij zeggen over het structurerend effect van zo'n verbinding en kunnen we daarbij leren van het buitenland, bijvoorbeeld de voltooiing van Parijs-Lille en Parijs-Lyon per TGV?

En wat betekent het voor de plaatsen onderweg? Zijn dat alleen pleisterplaatsen of ook groeipolen? Een duidelijke visie op de ruimtelijke hoofdstructuur om de keuze voor zo'n verbinding te verantwoorden ontbreekt.

11. Grenzeloos NL

Met gepaste trots meldde minister Pronk bij de presentatie van de Vijfde Nota dat het beeld wezenlijk internationaal is. Nederland moet gezien worden als een deel van de ruimte in geheel Noordwest-Europa, inclusief de Noordzee. Landsgrenzen worden bewust genegeerd, ook cartografisch. Immers, veel trends en hun ruimtelijke gevolgen zijn grensoverschrijdend van karakter.

Ook het NVVP getuigt hiervan, zij het op een bescheidener wijze. De stedelijke zones worden ook gedragen door de internationale infrastructuurnetwerken. Daarbij wordt vooral gedacht aan Schiphol en Rotterdam. Vrijwel alle kaarten in het NVVP houden op bij de grens.

Feitelijk lijkt de grenzeloze ambitie zich toe te spitsen op de Deltametropool. Die moet concurreren met andere grootstedelijke gebieden in Europa en elders in de wereld. Uiteraard kijkt ook de Vijfde Nota daarbij in eerste instantie naar de Randstad zelf, de functionele specialisatie en het werken als één stad, waarbinnen alle krachten worden gebundeld.

Maar in de analyses van de Vijfde Nota worden ook de verbindingen met en de verdichtingen in Randstad, Vlaamse Ruit en Ruhrgebied zichtbaar gemaakt. Het Europees Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief (EROP) uit 1999 is daarbij het beleidskader. Beïnvloeding van Europees sectorbeleid zou kansen kunnen bieden om nationale beleidsdoelen te helpen realiseren. Daarbij hoort ook de verbetering van het vervoernetwerk, in het bijzonder de verbindingen tussen de Randstad (of Deltametropool), de Vlaamse Ruit en het Ruhrgebied. Deze verbindingen worden gezien als stelsel van multimodale 'Eurocorridors'. Transnationale samenwerking en

een gezamenlijke regie van het gebruik van deze hoofdinfrastructuur (inclusief die voor digitaal dataverkeer) is geboden – aldus de Vijfde Nota – om er voor te zorgen dat de toenemende internationale vervoerstromen op een verantwoorde manier worden afgewikkeld. Bijvoorbeeld: Betuwelijn en IJzeren Rijn, inclusief de te realiseren spoorverbinding tussen Roosendaal en de Antwerpse haven kunnen worden benut als een soort ringsysteem tussen Rotterdam, Antwerpen en het Ruhrgebied.

Voor de uitvoering van de transnationale beleidsambities zal het rijk, samen met betrokken decentrale overheden, overleg voeren met buitenlandse partners en binnen Europese kaders. Misschien kan het rijk hiervoor kunnen leren van het waterbeleid?

Er is namelijk inmiddels een Europese Kaderrichtlijn Water, die transnationale stroomgebiedsbeheerplannen voorschrijft. Naar analogie hiervan zouden in samenwerking programma's en maatregelen opgesteld kunnen worden voor transnationale doelen voor mobiliteit en ruimte, inclusief de co-financiering, waarvoor op de rijksbegroting inmiddels 110 miljoen is gereserveerd.

12. Pijplijn en nieuwe plannen

Terugkijkend levert nadere beschouwing van het vigerende beleid niet alleen een aantal onvoltooide opgaven op. Ook wordt duidelijk dat al veel in gang is gezet. Er zijn vaak meerjarige uitvoeringsafspraken met diverse partijen. Dat geldt bijvoorbeeld voor de VINEX-convenanten, maar ook voor streek- en bestemmingsplannen, het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport, provinciale verkeer- en vervoerplannen, het NMP3, de Uitvoeringsnota Klimaat etc. De uitvoering van dat beleid gaat gewoon door.

Onderdeel van het NVVP is een Deel C, waarin vooral nieuw beleid wordt geagendeerd. In de Vijfde Nota wordt verwezen naar afspraken die nog gemaakt zullen worden in de periode tot deel 3 van de PKB. Daarbij gaat het onder meer om de aansluiting op elkaar van de verstedelijkingsafspraken 2005-2010 en ISV 2005-2010, zodat één stedelijke opgave voor die periode ontstaat.

Ook zullen tussen deel 1 en deel 3 van de PKB de opties uitgewerkt worden over het uitbouwen en versterken van het vervoernetwerk in de Deltametropool in samenhang met de verstedelijkingsopties, waarvoor inmiddels projecten gestart zijn. Voor de Zuiderzeelijn wordt een afzonderlijke procedure voorgesteld.

In het spanningsveld tussen bestaand en nieuw beleid is een van de cruciale vragen of en op welke wijze provincies en gemeenten gezamenlijk een visie en een ruimtelijk programma (kunnen/willen) ontwikkelen waarin het beleid voor de nieuwe stedelijke netwerken wordt uitgewerkt. Zowel openbaar vervoer als de auto moeten hierin aandacht krijgen (ketenbenadering). Bovendien is nauwe samenwerking nodig met marktpartijen die investeren in stedelijke netwerken. Bestaande regelingen zoals de GDU, ISV en het Grote stedenbeleid kunnen hiervoor worden ingezet.

Evenzo wordt onderlinge samenwerking vereist als het gaat om de gebiedsgerichte uitwerking van het NVVP. Decentrale overheden dienen mobiliteitsprofielen en bereikbaarheidsprofielen op te stellen. De eerste geven inzicht in de

mobilitieitsbehoefte van gebieden, de tweede in de aangeboden bereikbaarheid per modaliteit of combinatie van modaliteiten

Tweede belangrijk issue is de verandering van het ABC beleid. Het vigerende beleid werd met wisselende mate van succes uitgevoerd. Het nieuwe parkeer- en locatiebeleid zal nu worden uitgewerkt in Provinciale en regionale Verkeer en Vervoerplannen en in gemeentelijk beleid. Gemeenten en bedrijven moeten ook daarover weer nieuwe afspraken maken. IJking en herijking: past het allemaal wel met onze ambities?

Bijlage 2: Overzicht van deelnemers aan de gesprekken**Startdebat** (Rotterdam, 22 maart)

Naam	Organisatie	Plaats
Beek, I.S.C. Ter Bertolini, L.	AGV Adviesgroep voor Verkeer en Vervoer Universiteit van Amsterdam	Nieuwegein Amsterdam
Betten, A.M.	Ministerie van Verkeer en Waterstaat	Den Haag
Bogaard, M.R.	Provincie Noord Brabant	Den Bosch
Boomsma, R.	Cap Gemini Ernst & Young Nederland BV	Utrecht
Buffing, A.H.M.	Gemeente Amsterdam	Amsterdam
Dalen, L.J. van	Railned	Utrecht
Dansik, W.D. van	One Architecture	Amsterdam
Garvelink, J.J.	Holland Railconsult	Utrecht
Hagen, M. van	Nederlandse Spoorwegen	Utrecht
Hoeven, L. van der	NS Vastgoed	Voorburg
Luiten, E.	Academie van Bouwkunst	Amsterdam
Nyqvist, C.J.	Skraelings Associates BV	Utrecht
Renkema, J.P.T.	ANWB	Den Haag
Rij, Tj. van	BCG Procesmanagement	Leiden
Schrijnen, P.	TU Delft Civiele Techniek	Delft
Spangenberg, P.U.	Urban Matters	Amsterdam
Sterenborg, B.J.	Gemeente Vervoerbedrijf Amsterdam	Amsterdam
Sukel, M.J.	Kamer van Koophandel Amsterdam	Amsterdam
Thij, A.C. ten	Resource Analysis	Delft
Vonk, L.A.	TNO	Delft
Walraad, A.	WVA	Houten
Wijk, C. van	Ministerie van VROM, RPD	Den Haag
Clerq, F. le	Universiteit van Amsterdam / AME	Amsterdam
Heerema, P.	Locus	Leiden
Linssen, R.M.	NIROV	Den Haag
Modder, J.J.	NIROV	Den Haag

Landsdeel Noord (Groningen, 13 juni)

Naam	Organisatie	Plaats
Cazemier, O.S.	Diepens en Okkema	Zwolle
Hoek, R.J.	Provincie Groningen/dienst Infrastructuur	Groningen
Hoks, A.J.J.	Provincie Friesland afd. Ruimtelijke Plannen	Leeuwarden
Huis in 't Veld, L.	Gemeente Groningen RO/EZ	Groningen
Jansen, H.	Rijkswaterstaat Directie Noord	Leeuwarden
Nauta, W.	Gemeente Assen	Assen
Riemsdijk, T.J. van	Arcadis	Assen
Zwieten, H.M. van	Arcadis	Assen
Heerema, P.	Locus	Leiden
Linssen, R.M.	NIROV	Den Haag

Landsdeel Oost (Arnhem, 19 september)

Naam	Organisatie	Plaats
Beumer, H.G.	Gemeente Groesbeek	Groesbeek
Bultink, B.J.A.	Rijkswaterstaat Oost nederland	Arnhem
Drenth, D.H.	KUN Opleiding Planologie	Nijmegen
Fien, A.	Gemeente Apeldoorn	Apeldoorn
Haan, E.J. de	DHV Oost Nederland BV	Hengelo (O)
Hermesen, S.	Provincie Gelderland	Arnhem
Hesseling, S.G.B.	Gemeente Nijmegen	Nijmegen
Hoën, R. In't	Gemeente Nijkerk	Nijkerk
Hombrink, W.	Provincie Gelderland Dienst WVV	Den Haag
Hulleman, R.P.	Gemeente Almelo	Almelo
Jong, H. de	Gemeente Wageningen	Groningen
Koetsier, M.	Provincie Gelderland	Arnhem
Laan, F.A. van der	Provincie Overijssel Team V&V	Zwolle
Lemmens, W.A.M.	Knooppunt Arnhem Nijmegen	Nijmegen
Loon, J. van	Projectbureau KAN	Nijmegen
Noor, H.	Gemeente Overbetuwe	Elst
Overmulder, M.	DHV Milieu & Infrastructuur	Arnhem
Pennings, N.P.J.	KU Nijmegen	Nijmegen
Schurink, M.	Provincie Gelderland, afd. Verkeer en Vervoer	Arnhem
Schraven, D.	Provincie Gelderland afd. RO	Arnhem
Vegt, J.H. van der	Metroplex	Utrecht
Vermeulen, J.Th.	Gemeente Arnhem	Arnhem
Zandschulp, M. van de	Gemeente Overbetuwe	Elst
Heerema, P.	Locus	Leiden
Hoeven, L. van der	NS Vastgoed	Utrecht
Linssen, R.M.	NIROV	Den Haag

Landsdeel Zuid ('s-Hertogenbosch, 10 mei)

Naam	Organisatie	Plaats
Ahn, M.H.F.	Rijkswaterstaat Limburg	Maastricht
Bruijn, W. de	Provincie Noord-Brabant	Den Bosch
Magnée, J.H.	ANWB	Deurne
Michielsen, A	Gemeente Breda	Breda
Moning, H.J.	Rijkswaterstaat Limburg	Maastricht
Riga, C.J.G.	Rijkswaterstaat Limburg	Maastricht
Robeerst, M.	Rijkswaterstaat Limburg	Maastricht
Ruijs, M.M.	Rijkswaterstaat Noord Brabant	Den Bosch
Vermeulen, J.P.M.	Rijkswaterstaat Noord-Brabant	Den Bosch
Heerema, P.	Locus	Leiden
Hoeven, L. van der	NS Vastgoed	Utrecht
Linssen, R.M.	NIROV	Den Haag

Landsdeel West (Alphen a/d Rijn, 31 mei)

Naam	Organisatie	Plaats
Broekhoven, K. van	Gemeente Haarlem	Haarlem
Bruggen, P. van der	Gemeente Amsterdam/afd. Openbaar vervoer	Amsterdam

Dalen, L.J. van	Railned	Utrecht
Dikmans, J.A.A.	Ministerie van Verkeer en Waterstaat	Den Haag
Glasbergen, C.	Provincie Zuid Holland afd. ARO	Den Haag
Janssen, S.T.M.C.	SWOV	Leidschendam
Kuik, F.C.	Gemeente Amsterdam, dVV	Amsterdam
Lohuizen, C.W.W. van	Bureau Planning en Beleidsstudies	Amsterdam
Meijer, A.	Gemeente Spijkenisse	Spijkenisse
Nicolai, J.	Nicolai Ruimtelijke Ordening & Infrastructuur BV	Lelystad
Rij, Tj. van	BCG Procesmanagement	Leiden
Roy, K. de	BRU	Utrecht
Schröder, R.	Provincie Zuid Holland afd. ARO	Den Haag
Verhoeven, T.	Prov. Zuid-Holland, Verkeers- & Vervoersbeleid	Den Haag
Vries, W. de	Provincie Zuid-Holland afd. ARO	Den Haag
Heerema, P.	Locus	Leiden
Linssen, R.M.	NIROV	Den Haag

Slotdebat (Rotterdam, 22 juni)

Naam	Organisatie	Plaats
Beijk-Van Lankeren, M.	Hoofdkantoor van de Waterstaat	Den Haag
Boomsma, R.	Cap Gemini Ernst Young Nederland BV	Utrecht
Buffing, A.H.M.	dIVV Gemeente Amsterdam	Amsterdam
Butink, B.J.A.	Rijkswaterstaat Oost Nederland	Arnhem
Dalen, L.J. van	Railned	Utrecht
Garvelink, J.J.	Holland Railconsult	Utrecht
Gent, M.A. van	Provincie Flevoland	Lelystad
Hoek, R.J.	Provincie Groningen/Dienst Infrastructuur	Groningen
Hondelink, B.	Ministerie van VROM/RPD	Den Haag
Horst, N. van der	Arcadis Bouw Infra BV	Amersfoort
Houweling, A.	Rijkswaterstaat	Den Haag
Hulleman, R.P.	Gemeente Almelo	Almelo
Jessen, G.P.H.J.	Ministerie V&W/DGG	Den Haag
Jongejan, B.	Mecanoo Architecten	Delft
Jonquiere, P.	Zandvoort Ordening Advies	Utrecht
Kamerik, G.	Gemeente Lelystad	Lelystad
Klijberg, H.D.M.	VROM/ RPD	Den Haag
Kuik, F.C.	Gemeente Amsterdam, dIVV	Amsterdam
Kuilenburg, J.W. van	Monolab Architects	Rotterdam
Lohuizen, C.W.W. van	Bureau Planning en Beleidsstudies	Amsterdam
Molendijk, F.J.	Ministerie van Verkeer en Waterstaat	Den Haag
Morsink, R.L.A.	V&W DGG	Den Haag
Nicolai, J.	Nicolai Ruimtelijke Ordening & Infrastructuur BV	Lelystad
Rij, Tj. van	BCG Procesmanagement	Leiden
Rijpma, D.H.	TNO-Inro	Delft
Rodenburg, C.A.	VU A'dam afd. Ruimtelijke Economie	Amsterdam
Roos, R.J.	Arcadis Bouw/Infra BV	Amersfoort
Roy, K. de	BRU	Utrecht
Schaafsma, A.A.M.	Railned	Utrecht
Schippers, G.	BAM NBM	Breda
Schunselaar, J.A.M.	Connekt	Delft
Steijn, J.H.M.	VNO/NCW	Den Haag
Verheijdt, P.	MoveVisie	Zwolle
Vork, R.G.	Railforum Nederland	Hoofddorp
Winkel, J.T.J.M. van	Gemeente Zaanstad	Zaanstad
Zonnenberg, H.J.M.	Connekt	Delft

Boelens, L.
Clercq, F. le
Heerema, P.
Linssen, R.M.
Modder, J.J.

Urban Unlimited
Universiteit van Amsterdam / AME
Locus
NIROV
NIROV

Rotterdam
Amsterdam
Leiden
Den Haag
Den Haag

Colofon:

Deze rapportage is opgesteld door Peter Heerema (LOCUS ruimtelijke verkenningen, Leiden; email: locus@planet.nl).

De begeleiding was in handen van een kernteam, bestaande uit Jaap Modder (directeur NIROV), Raymond Linssen (NIROV), Lex van der Hoeven (NS Vastgoed), Luuk Boelens (Urban Unlimited), Jaap Renkema (ANWB) en Peter Heerema (LOCUS).

september 2001
Leiden/Den Haag