

TRANSUMO

Waarde vastgoed en bereikbaarheid

Nieuw perspectief op bereikbaarheid

Eindrapportage waarde vastgoed en bereikbaarheid; november 2009

Auteur: Daan van Egeraat

THEMA AFSTEMMING RUIMTELIJKE ONTWIKKELING EN BEREIKBAARHEID



Samenvatting

De rekenkracht van computers achter verkeersmodellen is de afgelopen jaren explosief ontwikkeld. In dit project is op basis van die rekenkracht een verkeersmodel van de nieuwste generatie ontwikkeld: dynamisch, macroscopisch, met een interactief, webbased ontsluiting.

Twee basistoepassingen liggen ten grondslag aan dit model. Zij zijn gebruikt om een impuls te geven aan twee beleidsrelevante transitie binnen het verkeer en vervoerdomein:

- **Herinrichting raakvlak publiek-privaat:** de zoektocht naar nieuwe vormen van private betrokkenheid in het krachtenveld rond bereikbaarheid
- **Herinrichting activiteiten binnen de publieke sector:** de zoektocht naar betere afstemming tussen ruimtelijke ordening en infrastructuur.

Beide transitie zijn van direct belang voor het tot stand komen van een duurzaam verkeer- en vervoersysteem. Meer private creativiteit rond bereikbaarheid zal naar verwachting leiden tot reductie van de autoafhankelijkheid en tot kostenreductie, waardoor de vervoervraag vermindert en de modal split verbetert. Daarnaast zal een adequate afstemming van ruimtelijke ordening en infrastructuur leiden tot een reductie van de verplaatsingsvraag en vormen van collectief vervoer versterken. Hiermee is de relevantie van dit project binnen de Transumo-portefeuille bepaald.

Op basis van deze toepassingen heeft dit project een strategische bijdrage geleverd aan de transitie van denken, betrokken partijen, (perceptie van) belangen, Decision Support Systems (DSS) en handelingspraktijken.

Mobiliteit en congestie groeien nog steeds ongestoord door. Tegenover het vrijblijvende optimisme van beleidsmakers en politici staat de feitelijke ervaring van verkeersdeelnemers: meer files en meer onbetrouwbare reistijden. Dit project is gepositioneerd op het *scharnierpunt* tussen het oude denken, waarbij de overheid centraal staat, en een nieuw denken rond ondernemerschap, marktkansen en innovatie.

Als strategie achter het project is gehanteerd het creëren van een Sense of Urgency aan de vraagkant van de mobiliteitsmarkt. Partijen die belang hebben bij ontsluiting en bereikbaarheid van bestemmingen, voor wie bereikbaarheid de concurrentiepositie op arbeids- of klantmarkt mede bepaalt: winkelcentra, recreatieparken, kantoorwerkgevers, ziekenhuizen, maar ook – indirect- projectontwikkelaars en vastgoedbeleggers.¹ Hiertoe is de zogenoemde Bereikbaarheidskaart van Nederland ontwikkeld. Die verschaft hen objectief en kwantitatief inzicht in de locatie(s) die voor hen van vitaal belang kunnen zijn. Verder heeft econometrisch onderzoek plaatsgevonden naar de relatie tussen de waarde van commercieel vastgoed en de bereikbaarheidskwaliteit. Hiermee worden projectontwikkelaars en vastgoedbeleggers op een nieuwe wijze betrokken in het debat rond locatiebereikbaarheid. Dit is een belangrijke transitie: Private partijen veranderen van sec probleemeigenaren in medeoplossers van mobiliteitsproblemen.

Eén voorwaarde is hierbij van belang: een verandering in denken rond verkeer en vervoer. Tot op heden is mobiliteit het centrale concept in plaats van wat juist nu duidelijk wordt: bereikbaarheid van bestemmingen. Rekeninstrumenten ontbreken, net als de modelmatige onderbouwing van kosteneffectieve bereikbaarheidsstrategieën voor private partijen.² Ook dit wordt door de Bereikbaarheidskaart inzichtelijk gemaakt. Deze toont namelijk de ontwikkeling van zogenoemde verzorgingsgebieden³ van alle postcodegebieden van nu tot 2020. Dit initiatief past in het ontpolitiseren, verzakelijken en objectiveren van het debat over bereikbaarheid. In de loop van

¹ Ook het Transumo-project CASE zet in op deze problematiek – zij het meer op het indiceren van oplossingsrichtingen

² De Raad voor Verkeer en Waterstaat heeft hiervoor aandacht gevraagd in het advies over locatiebereikbaarheid 'Ieder zijn deel', juni 2004

³ Een verzorgingsgebied (Capture Area) toont welke locaties vanaf een herkomst bereikbaar zijn gegeven een bepaalde reiswijze en gegeven een bepaalde reistijd. Het verzorgingsgebied kan op een kaart worden verbeeld, maar ook worden uitgedrukt in demografische termen als aantal inwoners cq. huishoudens.

2007 werden de eerste prognoseresultaten van de kaart in het openbaar gepresenteerd. Zij toonden aan dat er inderdaad sprake is van een, op sommige locaties dramatische, achteruitgang van de bereikbaarheid tot 2020. Deze resultaten vormden aanleiding tot publiciteit in de Financiële Telegraaf en aandacht op radio en TV: 'Randstad straks niet meer door te komen'.¹

De Bereikbaarheidskaart heeft hiermee een basis gelegd voor een hernieuwd debat over private betrokkenheid rond locatiebereikbaarheid. Maar heeft ook een bijdrage geleverd aan de herinrichting van activiteiten binnen de publieke sector: de zoektocht naar betere afstemming tussen ruimtelijke ordening en infrastructuur namelijk in ruimtelijk economische termen. Voor deze presentatie vormt de kwaliteit van het verkeerssysteem geen doel op zich, maar een middel tot economische ontsluitingskwaliteit.

In de loop van 2009 is in dit verband ook de operationele koppeling van de Nieuwe Kaart van Nederland met de Bereikbaarheidskaart tot stand gekomen. Daarmee is in samenwerking met NIROV voor planners en beleidmakers een nog completer Decision Support Systeem (DSS) ontwikkeld. Met deze toepassing van de Bereikbaarheidskaart is nauw samengewerkt met het Transumo-project Dessus. Het accent lag voornamelijk op verbetering van de procesarchitectuur bij de afstemming tussen ruimtelijke ordening en infrastructuur.

Kortom, dit project heeft bijgedragen aan een veelheid van transities in een veelheid aan (deel)markten en toepassingsgebieden. De realisatie van deze transities is per definitie een zaak van lange adem. Dit Transumo-project vormt op zich een stap binnen processen met een veel langere looptijd. Binnen vervoliprogramma's zal de transitie naar strategieën voor duurzame bereikbaarheid verder gestalte moeten krijgen.

¹ De Financiële Telegraaf, 31 oktober 2007

Summary

As the number of inhabitants of the Netherlands, the number of cars and congestion rise, it becomes increasingly apparent that government can less and less fulfill her traditional role in providing with a basic service level for traffic and transport. This new insight marks an evolution in thinking in this sector.

Up till now, mobility was the central focus of thought. Government and private parties concerned (building companies and providers of public transport) cooperated to ensure the quality of the traffic-network. As it is becoming abundantly clear, the accessibility of major destinations is no longer guaranteed. This becomes the major topic, whereas mobility moves to the second place.

Parallel to this, a new category of private enterprise gets involved: those companies who cannot be competitive, either in the labour or customer markets, without proper accessibility. This project provides a strategic contribution to this transition, in terms of thinking, parties and interests involved, as well as by providing quantitative instruments for assessing the interests of these new parties in an objective and quantitative way.

In the past, thinking behind traffic and transport policy has been strongly influenced by government, dominating the sector both as a policymaker and from a point of view of spending power. This entailed a way of analysing and setting priorities to which optimising traffic flows was the central issue. Ways of analysing in terms of accessibility are much less developed. Operational tools are lacking, just as proven, cost-effective private strategies for countering the effects of worsening accessibility.

Against this backdrop, the project has come up with an Accessibility-map. This provides objective, quantifiable information on the accessibility of 4000 postcodes in the Netherlands, differentiated between: car and public transport, 2005 and 2020, and time of the day. A second step was set, using this map: translating the accessibility-quality of these locations to the actual value of commercial real-estate. In a statistical analysis of databases an objective correlation has been established.

The results have been validated and further developed in six local Communities of Practice. The Accessibility-map has gradually become available between 2006-2009. The map has confirmed fears that the accessibility by car of most postcodes in the Netherlands will steadily decline until 2020: the Netherlands will become larger. This finding tends to emphasise the need for new strategies for private parties. This, however, is a matter for the long term. This Transumo-project in itself constitutes a small step within a much longer process.

1. Introductie

De zorg voor mobiliteit is in Nederland van oudsher een taak van de overheid. Het denken rond verkeer en vervoer is sterk ontwikkeld vanuit de agendabepalende, concessieverlenende en aanbestedende overheid. Tegen deze achtergrond is in de afgelopen decennia verkeerskunde als hoogwaardig vakgebied tot stand gekomen. Rekeninstrumenten, prestatie-indicatoren, afwegingscriteria, simulatietools – een omvangrijk en professioneel instrumentarium staat de overheid in de uitoefening van haar zorgtaak ten dienste bij de optimalisering van besluitvorming rond schaarse middelen. Intussen groeit de congestie - en daarmee het bange vermoeden, dat de overheid haar traditionele zorgtaak voor verkeer en vervoer niet volledig kan waarmaken. Met de groei van de verkeerscongestie staat de bereikbaarheid van bepaalde bestemmingen toenemend onder druk. Deze ontwikkeling markeert een verandering in denken rond verkeer en vervoer. Nu duidelijk wordt, dat de bereikbaarheid van bepaalde bestemmingen niet meer verzekerd is, vormt locatiebereikbaarheid een nieuw thema.

Naast ingenieurs- en adviesbureaus, openbaar vervoerbedrijven en aannemers komen daarmee andere private partijen in beeld: partijen voor wie bereikbaarheid een concurrentiefactor vormt op de arbeid- of klantmarkt. Het gaat om publiekstrekkingen en ontwikkelaars, werkgevers en eigenaren van commercieel vastgoed: geen aannemers, maar ondernemers. Het denken in termen van bereikbaarheid is echter veel minder sterk ontwikkeld dan het verkeerskundige. Rekeninstrumenten, prestatie-indicatoren, afwegingscriteria en simulatietools ontbreken nog grotendeels. Ook ontbreekt het mogelijkheidsbesef rond en agendering van kosteneffectieve bereikbaarheidsstrategieën voor deze partijen. Omdat de rekeninstrumenten ontbreken zijn er geen aansprekende rekenuitkomsten en vice versa.

In de zogenoemde toetsing van de bereikbaarheidskwaliteit van het Utrecht Centrum Project (UCP) 1999-2000 werd voor het eerst een regionaal dynamisch verkeersmodel ingezet in termen van reistijden en verzorgingsgebieden. Daarbij werd de voorgenomen groei van Hoog-Catharijne (winkel- en kantooroppervlakte) gerelateerd aan de verwachte extra bezoekers op basis van de groei van het verzorgingsgebied als gevolg van investeringen in openbaar vervoer en verkeersinfrastructuur. Betrokken partijen waren Jaarbeurs, WBN¹, NS, Rijkswaterstaat en de Gemeente Utrecht.²

De analyse leverde kaartbeelden die het verschil toonden tussen de huidige en toekomstige verzorgingsgebieden. Hierop gebaseerde ramingen van verwachte bezoekersaantallen en verwachte omzet toonden dat het uitbreidingsplan veel te ambitieus was. Mede op basis van deze uitkomsten werd het UCP-project gestopt. De analyse toonde zowel een kloof tussen ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuur als een publiek-private kloof. De bruikbaarheid van een dynamisch verkeersmodel voor een toekomstgerichte bereikbaarheidstoets door private publiekstrekkingen was daarmee aangetoond. Ondanks de actualiteit van publiekprivate samenwerking rond locatieontwikkeling bleken in de periode 2001-2005 overheden en private partijen niet bereid dit gedachtegoed verder te ontwikkelen. De beoogde Bereikbaarheidskaart is namelijk een generieke, kostbare voorziening die het lokale of regionale speelveld ontstijgt. De gewenste besluitvorming vergt specifieke, professionele inzichten in combinatie met toekomstgerichtheid en creativiteit bij de omgang met dit dossier. Geen partij had ter zake een kennis- of beleidsvraag geformuleerd. Alle contacten kregen zo het karakter van 'cold calls'. In 2003 pleitte de Raad voor Verkeer en Waterstaat voor het agenderen van het onderwerp locatiebereikbaarheid, en de ontwikkeling van specifieke rekeninstrumenten, waaronder de ontwikkeling van een Bereikbaarheidskaart.³

In 2005 is het projectvoorstel door Transumo gehonoreerd. Voor de meeste gesprekspartners lag de voorgestelde thematiek in de uiterste periferie van hun activiteiten en prioriteiten. Voor

¹ Nu: Córío

² Zie: *Bereikbaarheidsprofiel in ontwikkeling: De klant centraal*, Daan van Egeraat, in: *Verkeerskunde*, nummer 2, 2001

³ 'Eder zijn deel', advies over locatiebereikbaarheid, Raad voor Verkeer en Waterstaat, juni 2004

Transumo ligt het echter in het hart van de tripartiete aanpak: het raakvlak van kennisontwikkeling, beleid en ondernemerschap.

Tegen deze achtergrond beoogde het project een bijdrage te leveren aan twee beleidsrelevante transitiegebieden binnen het verkeer- en vervoerdomein:

- **Herinrichting raakvlak publiek-privaat:** de zoektocht naar nieuwe vormen van private betrokkenheid in het krachtenveld rond bereikbaarheid
- **Herinrichting activiteiten publieke sector:** de zoektocht naar betere afstemming tussen ruimtelijke ordening en infrastructuur.

Beide transitiegebieden zijn van direct belang voor het tot stand komen van een duurzaam verkeer- en vervoersysteem. Meer private creativiteit rond bereikbaarheid zal naar verwachting leiden tot reductie van de autoafhankelijkheid en tot kostenreductie, waardoor de vervoervraag vermindert en de modal split verbetert. Daarnaast zal een adequate afstemming van ruimtelijke ordening en infrastructuur leiden tot een reductie van de verplaatsingsvraag en vormen van collectief vervoer versterken. Hiermee is de relevantie van dit project binnen de Transumo-portefeuille bepaald.

Het project beoogt in deze context een strategische bijdrage te leveren aan de transitie van denken, betrokken partijen, (perceptie van) belangen, Decision Support Systems (DSS) en handelingspraktijken. Om de bijdrage aan de duurzaamheidsagenda nog nader te versterken is in de loop van 2009 een zogenoemde duurzaamheidsstudie gestart binnen een afzonderlijke proeftuin IJmond.

Transities spelen in dit project een grote rol, op tenminste twee manieren:

1. Op conceptueel niveau: het agenderen van een nieuwe invulling van het begrip bereikbaarheid. Door de toegenomen rekenkracht achter Decision Support Modellen is het nu mogelijk, reistijden te verdisconteren – en daarmee de abstractie van het verkeersnetwerk te vertalen naar ruimtelijk-economische grootheden. Voor het eerst kunnen we de verkeerskundige professionaliteit vertalen naar het denken van private partijen, in termen van geografische markt cq. afzetgebied.
2. In het krachtenveld: private partijen hebben traditioneel de zorg voor bereikbaarheid aan de overheid overgelaten. Dit was niet problematisch zolang het aanbod van verkeer- en vervoerfaciliteiten de vraag kan afwikkelen. Echter, dat is de komende jaren steeds minder het geval. De overheid beschikt over een beperkt instrumentarium om de vraag naar mobiliteit te beïnvloeden.

De private sfeer beschikt over veel meer mogelijkheden tot vraagbeïnvloeding. Die liggen in uiteenlopende domeinen als:

- Locatiekeuze en investeringsbeslissingen door projectontwikkelaars en vastgoedeigenaren.
- Verstrekkingpraktijk van werkplekken, parkeerplaatsen en leaseauto's in de arbeidsvoorwaardelijke sfeer door werkgevers.
- Dienstverlening rond omzetafhankelijke locatie-exploitatie door publiekstrekking, etc.

De innovatie van het project beslaat vier domeinen:

1. Technologie: toepassing van een dynamisch, macroscopisch rekenmodel met webbased toegankelijkheid voor eindgebruikers.
2. Vraag: beperking van de mobiliteitsvraag door betere afstemming van ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuur in de beleidsfase, alsmede door een grotere creativiteit van private partijen gebaseerd op nieuwe kwantitatieve inzichten.
3. Ondernemerschap: nieuwe dienstverlening aan publieke en private partijen op basis van nieuwe rekeninstrumenten.
4. Beleid: toepassing door overheden van nieuwe rekeninstrumenten en onderhandelingsstrategieën gebaseerd op nieuwe kennis, te beginnen in proeftuinen.

2. Onderzoekopzet/aanpak

Werkwijze

Een aantal elementen van de karakteristieke Transumo-werkwijze is in de projectopzet meegenomen: de tripartiete samenwerking, 3P-duurzaamheid, transitie, het vraaggestuurde

karakter en de multidisciplinaire samenwerking van kennisinstellingen. Het project heeft een lange aanloop gekend, waarbij het consortium is samengesteld uit twee eerder gevormde consortia.¹ De volgende toonaangevende partijen werken samen:

Wetenschap

Radboud Universiteit (tevens penvoerder)
Vrije Universiteit

Overheid

Stedenbaan Zuid Holland, Gemeente Almere,
Projectbureau Brabantstad, Regio IJmond.

Bedrijfsleven

Buck Consultants International
Consortium Transrapid (Siemens Nederland, Goudappel Coffeng, DTZ Zadelhoff, Significance),
Montefeltro (initiatiefnemer en projectleider),
Reisinformatiegroep (Goudappel Coffeng, Schiphol Group, DTZ Zadelhoff).

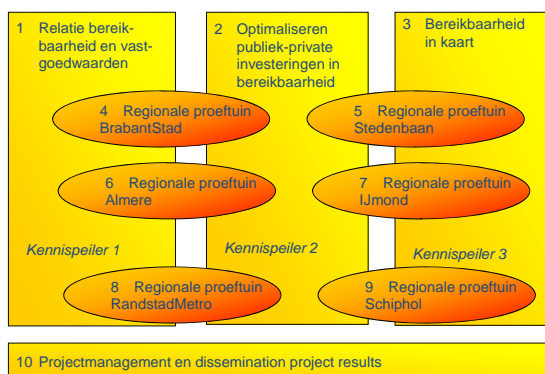
Intermediaire instellingen

NIROV,
KPVV.

Om de generieke doelstelling concreet te maken, is het project opgesplitst in werkpakketten:

1. De Bereikbaarheidskaart van Nederland geeft objectieve en gekwantificeerde informatie omtrent bereikbaarheid van 4000 postcodelocaties, gedifferentieerd naar periode van de dag, heden en toekomst (2020), en modaliteit (auto, OV).
2. Met het rekenmodel achter de Bereikbaarheidskaart is de bereikbaarheidskwaliteit van locaties vertaald naar de waarde van commercieel vastgoed (de vierkante meter huurprijs van kantoren). Daarbij is een objectieve en gekwantificeerde relatie aangetoond op basis van econometrisch onderzoek van databestanden.
3. Op basis van de resultaten van voorgaande punten is getracht de consequenties voor publiekprivate samenwerking rond duurzame mobiliteit te verkennen.
4. De resultaten zijn gevalideerd en mede ontwikkeld in een aantal proeftuinen. Dit heeft geleid tot een breed, ondersteunend samenwerkingsverband binnen het project.

Projectopzet: de kennispeilers



Projectuitvoering

Dit project kenmerkte zich door een grote dynamiek van uit- en toetredende partijen. De organisatie is, naast personele mutaties, tijdens het project aangevuld met voornamelijk proeftuinen. Sommige partijen die deel uitmaakten van het oorspronkelijke consortium hebben uiteindelijk geen operationele rol gespeeld (VGS, Grontmij, Skraelings).

¹ Zie: Overzicht tot stand komen project Stations, bereikbaarheid en vastgoedontwikkelingen, 27 II 06

Niet succesvolle projectorganisaties

- Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN). Ondanks zeer veel inspanning bestond, om niet opgehelderde redenen, bij de gemeente Nijmegen op bestuurlijk niveau verzet tegen participatie in Transumo.
- Provincie Zuid-Holland en provincie Noord-Brabant wilden niet participeren vanwege onder meer problemen met de door Bsik gestelde administratieve eisen en personele mutaties. Dit betekende een grote tegenslag in termen van draagvlak en (contra)financiering.
- Grontmij heeft, ondanks herhaalde toezeggingen, na interne problemen met draagvlak en besluitvorming, toch besloten uit de samenwerking te treden.

Succesvolle projectorganisatie

- In 2006 is de Reisinformatiegroep toegetreden. In ruil voor operationele informatie over dynamische reistijden, afkomstig uit de Bereikbaarheidskaart, profiteert het consortium van de reguliere webbased klantenquêtes van de Reisinformatiegroep. Deze hebben pas plaatsgevonden in de loop van 2009, door het wegvallen van een medewerker van Radboud Universiteit.
- In 2006 trad Siemens toe namens het consortium Transrapid, met een proeftuin rond het concept Randstadmetro.
- In 2007 is NIROV toegetreden om het gedachtegoed te kunnen verspreiden naar de achterban, maar ook om een operationele koppeling te maken tussen de Bereikbaarheidskaart en de Nieuwe Kaart van Nederland.
- Schiphol is er in 2007 bij gekomen, om de relatie tussen betrouwbaarheid van verplaatsingen en de beleving van reizigers te onderzoeken.
- In 2007 is de Gemeente Almere met een proeftuin rond de relatie tussen infrastructuurvarianten en de waarde van vastgoed toegetreden.
- Stedenbaan is in 2008 erbij betrokken, met een andere invulling dan oorspronkelijk voorzien.
- Ook Projectbureau Brabantstad heeft later alsnog geparticipeerd, met een kleinere en andere invulling dan oorspronkelijk voorzien.
- In 2008 kwam IJmond erbij met een proeftuin rond de duurzaamheidskaart in samenwerking met KPVV.

Maar ook na de start bleek de vorm van samenwerking binnen Transumo veel ruimte te laten voor een doorgaande ontwikkeling. De looptijd van 4 jaar, het open karakter, de ruimte voor nieuwe ideeën, maakten het enerzijds mogelijk om verder te gaan dan oorspronkelijk gehoopt en gepland en anderzijds om nieuwe concepten daadwerkelijk toe te passen.

Toch zijn kritische kanttekeningen bij de invulling van de Bsik-regeling op zijn plaats:

- Het Bsik-protocol scheidt partners op met het omgekeerde van wat het adagium dat wel wordt gehoord in kringen van verkopers: 'Gewin, Genot, Gemak'.
- Steeds speelden onzekerheid en vrees mee of partijen die toetreding overwogen, aangetrokken door de inhoudelijke meerwaarde van participeren, toch zouden afknappen op de zwaarte van de administratieve lasten van het Bsik-protocol.
- Waar de betrokkenheid van bepaalde partijen op inhoudelijke gronden essentieel was, en tripartiete samenwerking een eis vanuit Transumo, bleken tegelijk de eisen van het Bsik-contrôleprotocol ten aanzien van de administratieve afwikkeling soms een te grote drempel om die betrokkenheid te kunnen realiseren.
- De noodzaak een urenadministratie te voeren en een (in tijd en geld kostbare) accountantsverklaring te overleggen, bleek voor veel partijen een onoverkomelijk obstakel of waren de eisen een bron van ergernis.
- In termen van tijdsbeslag lijkt de Bsik-regeling ook niet strategisch. Voor projectleider en de penvoerder heeft de administratieve afwikkeling onevenredige hoeveelheid tijd gevegd. Het voortdurend (her)begroten bij uit- en toetredende partijen heeft, samen met het jaarlijkse rapportagestramien, in combinatie met de complexiteit van de financiële regels, zeker 50% van de beschikbare uren van de projectleider opgesoupeerd. Dit is geldverspilling en buiten proportie en nog het belangrijkste: het ging ten koste van inhoudelijke betrokkenheid.

En tot op zekere hoogte bleek de opvatting terecht: de onzekerheid van de waarderingsgrondslag van door partners ingebrachte databestanden is, ondanks jarenlange inspanningen van verschillende accountants en óók de Transumo-directie, niet opgeklaard. En dit geldt ook voor de modaliteiten van de administratieve afwikkeling van de inbreng door partijen van 10.000 Euro uur aan menskracht per jaar.

Wetenschappelijke methodologie

In de Bereikbaarheidskaart van Nederland zijn tal van wetenschappelijke inzichten verdisconteerd, die door de ontwikkelaar Goudappel Coffeng in de loop van de tijd in de nieuwe generaties verkeersmodellen zijn geïncorporeerd. Als dynamisch, macroscopisch verkeersmodel vertegenwoordigt het de State of the Art.

Het econometrisch onderzoek naar de relatie tussen bereikbaarheid en de waarde van commercieel vastgoed is verricht door de VU. Daarbij is bereikbaarheid afgezonderd van andere factoren die de m²-prijs bepalen. Data omtrent bereikbaarheidskwaliteit zijn geleverd door Goudappel Coffeng, gebaseerd op de Bereikbaarheidskaart. Data over vastgoed zijn geleverd door DTZ Zadelhoff. De eerste analyses door de VU zijn verricht op basis van een Hedonisch model. In 2007 en 2008 heeft de VU verder gewerkt aan de bouw van een regionaal structureel Vraag-Aanbod model. Wanneer vastgoed op een bepaalde locatie aantrekkelijker wordt, moet het per definitie op een andere locatie minder aantrekkelijk worden. En de vraag is dan in hoeverre dit doorspeelt in prijsveranderingen op de totale (regionale) vastgoedmarkt. Doordat gedetailleerde gegevens over het aanbod van vastgoed (inclusief leegstaande objecten en karakteristieken van de kantoorpanden) moeilijk te krijgen zijn, is de modellering hiervan abstracter dan van de praktische component. In 2008 is een dergelijk model ontwikkeld maar nog niet volledig geoperationaliseerd. Het finaliseren hiervan heeft plaatsgevonden in 2009. Aannames achter de Bereikbaarheidskaart zijn in 2009 nader getoetst op basis van online-enquêtes via samenwerking met de Reisinformatiegroep.

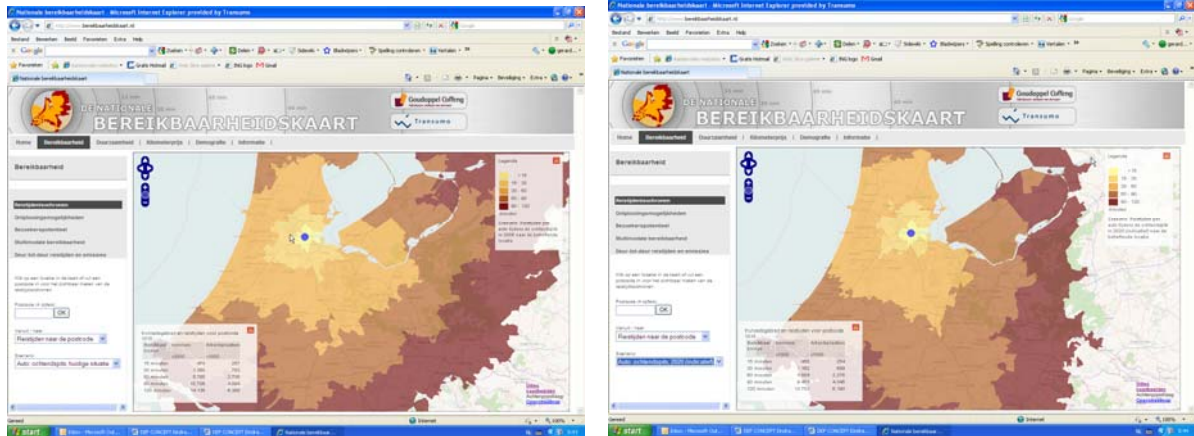
De Radboud Universiteit Nijmegen (RUN) heeft in het kader van de derde onderzoeksvraag twee deelprojecten voor haar rekening genomen.

1. Een deelproject dat zich richt op het ontwikkelen van een nieuwe tool ten behoeve van de vaak zeer complexe besluitvormingstrajecten met betrekking tot samenhangende (publieke en private) investeringen in infrastructuur en gebiedsontwikkeling. In dit verband worden onder meer inzichten uit Game Theory gebruikt om deze besluitvormingstrajecten te modelleren.
2. Een deelproject dat gericht is op problematiek met betrekking tot externe veiligheid, in relatie tot infrastructuurontwikkeling. In dit verband zijn theoretische inzichten met betrekking tot risk reduction toegepast in casussen over externe veiligheid.

3. Resultaten en effecten

Het is gelukt bereikbaarheid op twee manieren te kwantificeren en te objectiveren vanuit privaat perspectief: in ruimtelijk-economische (Bereikbaarheidskaart) en in financiële termen (econometrisch onderzoek op basis van databestanden). Hiermee heeft het project op meerdere fronten een innovatie geleverd, waarvan de betekenis de komende jaren verder zal uitkristalliseren. De Bereikbaarheidskaart toont aan dat de autobereikbaarheid van de meeste postcodegebieden in Nederland zal achteruitgaan in de komende tien jaar. Nederland wordt als het ware weer groter. Dit gegeven versterkt de wens om te komen met nieuwe bereikbaarheidsstrategieën voor private partijen. Daarbij gaat de Bereikbaarheidskaart er nog vanuit dat prijsbeleid in Nederland wordt ingevoerd (Anders Betalen voor Mobiliteit). Indien dit geen doorgang vindt, zal de bereikbaarheid in 2020 een nog minder positief beeld tonen. Bijvoorbeeld van de 190 ziekenhuislocaties in Nederland gaat het 10-minuten verzorgingsgebied tot 2002 met gemiddeld 1,9% achteruit, het 30-minuten verzorgingsgebied met 4,25% en het 60-minuten verzorgingsgebied met 6,2%. Er zijn 15 locaties waar het 60-minuten verzorgingsgebied met meer dan 20% achteruitgaat, en 54 waar het meer dan 10% achteruitgaat.¹

¹ Zie Benchmark Bereikbaarheid ziekenhuisen, Stichting Mobiliteit.NU



De Bereikbaarheidskaart maakt een genuanceerd en gedifferentieerd (tijdstip, modaliteit, jaar) beeld mogelijk over de ontwikkeling van locatiebereikbaarheid in Nederland. Tal van analyses zijn mogelijk nu het basismateriaal daartoe beschikbaar is. Uit de kaart blijkt bijvoorbeeld dat de concurrentiekracht van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto op veel locaties de komende jaren verder zal toenemen. De bereikbaarheid van de Zuidvleugel van de Randstad is in 2020 duidelijk beter dan die van de Noordvleugel.

Het rekenmodel achter de bereikbaarheidskaart is in een aantal proeftuinen ingezet om beleidsscenario's door te rekenen. Daarbij is rond beleidsvarianten van infrastructuur en openbaar vervoer, nieuwe beleidsrelevante informatie gegenereerd. Informatie met betrekking tot emissie en economische potentie naast de reguliere verkeerkundige output in termen van de prestatie van verkeer- en vervoernetwerken is eveneens beschikbaar gemaakt.

Voorbeelden van proeftuinen:

1. **Gemeente Almere:** hier zijn infrastructuurvarianten en stedenbouwkundige varianten in het kader van de zogenoemde schaa sprong vertaald naar de verzorgingsgebieden en naar de geprognoseerde vastgoedwaarden. Met die uitkomsten kan de gemeente het onderhandelingsdossier aanvullen met voor private partijen relevante cijfers. Het is voor het eerst, dat in Nederland op deze wijze te werk wordt gegaan.
2. **Stedenbaan** (planstudie van de onderbouwing van de spooruitbreiding Den Haag–Rotterdam onder verantwoordelijkheid van het Mobiliteitsoverleg Zuidvleugel): met het nieuwe rekenmodel achter de Bereikbaarheidskaart zijn mogelijke verzorgingsgebieden berekend rond varianten in de haltering en frequentie van OV-dienstregelingen. Dit is een geheel nieuwe vorm van informatie die ook elders in het reguliere Planstudieproces kan worden opgenomen.
3. **Randstadmetro** (consortium Transrapid met Siemens): met het rekenmodel achter de Bereikbaarheidskaart zijn diverse tracés doorgerekend op hun verkeerskundige en ruimtelijke economische merites. De resultaten tonen het spectaculaire effect van een dergelijk stelstel voor de bereikbaarheid van de Randstad. De effecten op duurzaamheid van deze vorm van collectief vervoer zijn positief en bijzonder groot. Het concept is ook zakelijk interessant omdat op de overstaphaltes interessante mogelijkheden zijn voor de exploitatie van vastgoed. Ook blijkt het nieuwe rekeninstrumentarium uitermate geschikt, het brede potentieel van dit overstapconcept te verdisconteren.

In gesprekken met zelfs de grootste vastgoedontwikkelaars gaven deze aan dat de waardebepaling van vastgoed een zaak is van intuïtie. Zij betwijfelden of het mogelijk was een harde relatie te vinden tussen bereikbaarheidskwaliteit en de prijs van de vierkante meter. Eenmaal de data verzameld van DTZ Zadelhoff over objecten en prijzen met bereikbaarheidsdata, werd een significante relatie al snel aangetoond. Alleen al deze stap heeft jaren gekost en is nog maar een eerste stap in een veel langere ontwikkeling. Onderzoeksthema is onder meer het analyseren van de gevolgen voor beleggers van de voorspelde achteruitgang in bereikbaarheid.

Als laatste is nog een duurzaamheidsmodule aan de Bereikbaarheidskaart toegevoegd. Deze geeft inzicht in de CO₂ emissies per inwoner en postcodegebied (nog in ontwikkeling; jan 2010) en de CO₂ emissie per autoverplaatsing.

Dit project ligt op een kantelpunt in het denken over bereikbaarheid: als overheidstaak (tot op heden), of als belang van bepaalde private partijen (de toekomst). Ook dit project heeft het transitiekarakter van die kanteling blootgelegd.

Er zijn nog niet veel partijen die met de nieuwe rolverdeling uit de voeten kunnen. Het Rijk heeft weinig interesse getoond. Volgens de paradox van het mobiliteitsbeleid (waaraan eerder gerefereerd) nemen de kansen voor ondernemers verder toe naarmate de overheid haar zorgtaken minder kan waarmaken. De lokale en regionale overheden toonden wel interesse. Waarschijnlijk doen bereikbaarheidsvraagstukken zich altijd op dit niveau voor. Een van de lessen zou kunnen zijn dat de verdere ontwikkeling van deze thematiek dan ook vooral op dit (bestuurlijke) niveau ter hand zou moeten worden genomen. Koepels als KPVV en Nirov hebben hier een rol in de vertaling van mogelijkheidsbesef en agendering naar de achterban. Hun betrokkenheid is de afgelopen vier jaar waardevol geweest.

Alle beoogde resultaten zijn behaald. Het project heeft zelfs veel meer resultaten opgeleverd dan oorspronkelijk voorzien. Ook de uitkomsten van de proeftuinen tonen de potentie en rijkdom van de nieuwe benaderingswijze. Dit wil niet zeggen dat alle ambities zijn verwezenlijkt. Het thema bereikbaarheid is zo breed, dat dit binnen een vierjarig programma per definitie onhaalbaar lijkt. Zo is het niet gelukt het Planbureau voor de Leefomgeving te betrekken in het project, ondanks herhaalde pogingen. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is op grote afstand gebleven, ondanks een veelheid aan toenaderingspogingen, zowel op het niveau van Transumo als op projectniveau. Het is moeilijk gebleken de vastgoedsector in het project te betrekken. Ondanks dat de resultaten van de regressieanalyse beschikbaar zijn, is het vervolgproces om tot verdere samenwerking en verdieping te komen verstoord vanwege de economische crisis. Door personele mutaties en ziekte is het evenmin gelukt, verder onderzoek te doen naar segmentgebonden bereikbaarheidsprofielen. Niettemin is met de Reisinformatiegroep in dit kader overeenstemming bereikt over het gebruik van de enquêtefaciliteiten.

Het project heeft bijgedragen aan transitiekennis. De beoogde transitie zijn:

- Het (weer) bijeen brengen en verbinden van gescheiden disciplines;
- Het verbinden van marketing, dienstverlening en gebruikersoriëntatie aan verkeer en vervoer, infrastructuur, stedenbouw, ruimtelijke ordening.

Dit project belichaamt een stap in de transitie naar een andere omgang met bereikbaarheid. Het heeft een basisvoorwaarde gecreëerd: het ontwikkelen van reken- en toetsingsinstrumenten die ook al in de praktijk zijn toegepast. In deze toepassingen zijn de onderscheiden kenniscomponenten (bereikbaarheidskaart en analyse vastgoedwaarde) op een vernieuwende manier samengebracht. Hierbij is gebleken dat het nieuwe rekeninstrument waarop de Bereikbaarheidskaart is gebaseerd relevante informatie voor besluitvormers kan bieden die niet eerder kon worden getoond. De werkwijze is door het projectbureau gekwalificeerd als 'revolutionair', omdat het een oordeel mogelijk maakt omtrent de ruimtelijk-economische consequenties van investeringen, bovenop de verkeerskundige merites van de varianten.

De resultaten leveren tastbare en concrete bijdragen aan het brede profiel van Transumo op het gebied van People, Planet en Profit. Op deze plaats kunnen ook de resultaten rond Value Capturing worden genoemd, als bijdrage aan het debat tussen ruimtelijke ontwikkeling en verkeer. Dit is een nieuwe methodiek voorgesteld voor MKBA's van projecten waarin infrastructuur en gebiedsontwikkeling worden gecombineerd. Hiertoe zijn Group Decision Room Sessions en Gaming Simulations gehouden met betrekking tot externe veiligheidproblematiek in Roosendaal en Dordrecht. Het ziet er echter naar uit dat door de gelaagdheid en verkokering van de besluitvorming en door het enkelvoudige karakter van de vigerende toetsingskaders, overheden niet goed raad weten met de integraliteit van dit concept.

De samenwerking binnen het consortium is goed verlopen. Er zijn van 2005 - 2008 twaalf projectgroepvergaderingen geweest. Er zijn vijftientig interne voortgangsrapportages

gemaakt. Relevante stukken zijn geplaatst op een projectforum dat alleen toegankelijk was voor deelnemers. Eerder is al opgemerkt dat het project een sterk gewijzigde samenstelling van het consortium heeft ondergaan.

In de loop van het gehele project is nauw samengewerkt met het Transumo-project Dessus, het aanpalende project in het thema Ruimte. De meeste projectvergaderingen hebben (deels) gezamenlijk plaatsgevonden. Daarbij is een concrete afstemming en samenwerking gelukt. Uitgangspunt was complementariteit: waar Dessus een procesmatige focus heeft, heeft het project Waarde Vastgoed een meer inhoudelijke oriëntatie. In Brabantstad zijn gezamenlijk meerdere workshops georganiseerd. In externe contacten en communicatie is vaak intensief samengewerkt. Door deze samenwerking waren ook de meer procesmatige competenties binnen het project goed afgedekt.

Bij de start van het project is in een State-of-the-Art-document aangegeven, hoe het project zich verhoudt tot internationale kennis en hoe deze in het project zou worden ingebracht. Kennisuitwisseling met buitenlandse partijen heeft plaats gevonden op internationale conferenties, zoals:

- International Conference on Risk Analysis Malta, ERSA, World Conference RSA in Sao Paolo,
- Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk Antwerpen, AESOP conferences Vienna, Naples, ChicagoSpecial session (value capturing) AESOP Conference in Warschau
- European Urban Research Association Conference in Glasgow (special session over value capturing)
- Transport Research Board, Washington D.C., Belgische Geografendag Gent, ea.

Inbedding in internationale kennisprogramma's heeft plaatsgevonden via onder meer Special Session ERSA Congress Parijs 2007 on Real Estate Values and Accessibility, Participatie in het internationaal congres van de Universiteit van Milaan over 'Impacts of Large Scale Projects', juni 2007. Ook vindt samenwerking plaats met een internationale groep onderzoekers op dit terrein, met name uit UK, Zweden, en via een voorstel voor een COST-project (EU) Impacts of Railway Developments. Aansluiting heeft verder plaatsgevonden op Nectar cluster 2 "Pricing, Financing, Regulating Transport Infrastructures and Services".

4. Verankering en doorwerking

Hiervoor is de kennisverspreiding in de eerste kring van direct betrokken projectdeelnemers en de tweede kring van projectdeelnemers binnen het thema aan de orde geweest. De Jaarrapportage 2005 doet verslag van een groot aantal bilaterale bijeenkomsten met tal van partijen in de derde kring (overige Transumo-participanten) en vierde kring (de wereld buiten Transumo). Hoewel hierover later niet meer zo gedetailleerd is gerapporteerd, heeft over de jaren een zeer groot aantal contacten plaatsgevonden.

Voor deze doelgroepen vonden tal van specifieke sessies plaats:

- 7 december 2005: seminar over de rol van (grote) stations bij de stedelijke ontwikkeling, WTC Amsterdam.
- 1 november 2006: kennismiddag met Dessus, ter gelegenheid van de opening van www.bereikbaarheidskaart.nl, Mobilion, Utrecht, in samenwerking met NIROV en KPVV.
- 5 april 2007: workshop met gedeputeerden en wethouders van de vijf Brabantstadgemeenten, in samenwerking met projectbureau Brabantstad, als afsluiting van de proeftuin Brabantstad, Verkadefabriek, Den Bosch.
- 31 oktober 2007: kennismiddag voor de opening van de prognosemodule op de website www.bereikbaarheidskaart.nl, DTZ Zadelhoff te Breukelen. Persaandacht van Nieuwsblad Transport, Algemeen Dagblad, De Telegraaf, RTL Nieuws en VARA.
- Op het CVS 2007 is door Ilona Bos, Mijke Romkema en Henk Tromp een paper ingediend over de bereikbaarheidskaart, waarmee zij de eerste prijs hebben gewonnen.
- 22 oktober 2008: kennismiddag Ruimte

Daarnaast is een groot aantal Factsheets en handouts tot stand gekomen. Met RTL is in 2008 een tv-uitzending van VakwerkNL Duurzame Mobiliteit tot stand gekomen rond het project.

Verankering van kennis is op een unieke wijze verzekerd door het openbaar toegankelijke karakter van www.bereikbaarheidskaart.nl. De beslissing van Goudappel Coffeng, het basismateriaal online vrij ter beschikking te stellen, is hierbij een belangrijke stap geweest. Op het oorspronkelijke basisbestand uit 2006 is in de loop van de jaren een prognose-, openbaar vervoer- en duurzaamheidsmodule ter beschikking gekomen. Tijdens gesprekken en kennismiddagen in 2008 bleek al tijdens het project, dat meer dan de helft van betrokkenen zelf de kaart online heeft geraadpleegd. Hiermee heeft de Bereikbaarheidskaart zijn bestaansrecht bewezen.

De Stichting Mobiliteit.NU zal in het kader van Transumo een afzonderlijke benchmark voor de bereikbaarheid van ziekenhuizen en een benchmark voor de bereikbaarheid van kantoorwerkgevers starten. Hiervoor zijn data uit de Bereikbaarheidskaart beschikbaar gesteld. Tenslotte zijn van meet af aan gebruikers betrokken geweest. Direct betrokkenen waren overheden op provinciaal en gemeentelijk niveau (Gemeente Almere, Projectbureau Brabantstad, provincie Zuid-Holland en het Mobiliteitsoverleg Zuidvleugel). Indirect waren overheden betrokken via KPVV en NIROV.

Op basis van het generieke, openbare instrument van de bereikbaarheidskaart kunnen de komende jaren tal van operationele instrumenten worden ontwikkeld op commerciële basis. In de loop van het jaar is hiertoe al met een veelheid aan potentiële gebruikers overlegd over mogelijke samenwerking, aansluiting, afstemming etc. Naast genoemde partijen kunnen nog worden genoemd provincie Gelderland, NS Poort, Stadsregio Rotterdam, ING Real Estate, IVBN, Neprom, eva. Als projectparticipant vertegenwoordigt DTZ Zadelhoff in het project de invalshoek van vastgoedeigenaren en –huurders, alsmede van taxateurs, een specifieke gebruikersgroep. Een voorbeeld is een op commerciële basis verrichte analyse voor Essent in de zomer van 2008. Daarbij zijn delen van het rekenmodel van de Bereikbaarheidskaart gebruikt in een toekomstgericht proces van locatiekeuze. Zo wil ING Real Estate komen tot een internationale versie van de Bereikbaarheidskaart, met regionale accenten. Ook in de sfeer van locatiekeuze door werkgevers zijn veel toepassingen van de Bereikbaarheidskaart mogelijk.

Opschaling kan plaatsvinden in diverse domeinen, niet alleen in de werelden van infrastructuur, stedenbouw en ruimtelijke ordening, maar ook in die van HRM en Facilitair Management. Thema's zijn locatiekeuze, beheer van vastgoedportfolio's, loyaliteitsanalyses in het kader van voorgenomen relocaties, Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO), waarbij het draait om optimalisering van verplaatsing- en huisvestingmissie en kosten in hun onderlinge samenhang. Op basis van de nu ontwikkelde kennis liggen er tal van commerciële mogelijkheden tot ontwikkeling van dienstverlening aan publieke en private partijen. Dit is van toepassing op allerlei niveaus: van mogelijkhedenbesef überhaupt en een bredere oriëntatie bij beleidsmakers en bestuurders tot concrete aanpassingen van opleidingen en specialisaties, bemensing van projectteams, criteria in besluitvorming, tijdschriften en adviesbureaus, etc.

Landelijke implementatie van de Bereikbaarheidskaart is in het project al gerealiseerd. Het rekeninstrument is bovendien openbaar toegankelijk via www.bereikbaarheidskaart.nl. Echter, een grootschalige toepassing door een potentieel breed scala van publieke en private partijen vergt lange adem (zie hieronder).

In het kader van het thema Ruimte krijgt in de afronding van Transumo een samenhangend advies gestalte omtrent verder onderzoek. Nu het basismateriaal van de Bereikbaarheidskaart beschikbaar is, en de eerste kennisdrempel naar de vastgoedsector is geslecht, ontstaat perspectief op een geheel nieuwe en toekomstgerichte kennisagenda. De breedte van de proeftuinen geven al een eerste beeld van de rijkdom van het onderzoeksthema.

Vervolgfragen vanuit dit project zijn onder meer:

1. Tijdbudgetten (reistijdtolerantie) in relatie tot onderscheiden reismotieven, vertaald naar grafische presentatie op de Bereikbaarheidskaart, mede in relatie tot het complexe thema van gecombineerde verplaatsingsmotieven.
2. Verdieping van de interactie tussen de Bereikbaarheidskaart enerzijds en processtappen anderzijds, zowel op het vlak van de afstemming tussen ruimtelijke ontwikkeling en

- bereikbaarheidsmaatregelen, als op dat van afstemming tussen private en publieke bereikbaarheidsstrategieën.
3. De ontwikkeling van specifieke tools voor locatiemarketing voor onderscheiden segmenten van publiekstrekkers, op basis van het generieke basisinstrument van de Bereikbaarheidskaart.
 4. Toepassing van gametheoretische modelleringen van gebied- en infraontwikkelingen in een decision-room-achtige omgeving.
 5. Verdieping in vraagstukken met betrekking tot het kostenverhaal, value capturing en de ontwikkeling van nieuw ruimtelijk-jurisch instrumentarium.

Het valt te betreuren dat Transumo geen vervolg krijgt. De kennisagenda zal in andere gremia uitwerking moeten krijgen. De opstelling van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat sinds 2005 biedt weinig hoop op een zinvolle regiefunctie bij de verankering en doorontwikkeling. Verkeer en Waterstaat heeft namelijk een belangrijke rol bij het aandragen van oplossingen, terwijl zij nu nog veeleer deel is van het probleem en zelf een obstakel vormt voor de transitie. Lokale en regionale overheden hebben daarentegen de handschoen wel opgepakt en een veel meer constructieve rol gespeeld in dit project. Zij hebben dit mede gedaan om juist naar het Rijk over nieuw onderhandelingsmateriaal te kunnen beschikken. Bij deze partijen zal daarom naar verwachting verdere verankering in de komende periode kansrijker zijn. Private partijen zitten niet te wachten op 'kennis'. Kennisontwikkeling zal op afzienbare termijnen concrete diensten en producten moeten opleveren die betrokkenen Gewin, Genot en Gemak bieden. Dit vergt nóg meer van de projectleiders. Onder meer omdat naar private gebruikers de inzet van kennisinstellingen nóg verder onzichtbaar moet blijven en het innovatiekarakter in de praktijk nog verder los komt te staan van de kennisontwikkeling.

Dit is de ambitie van de Transumo-projecten Bereikbare Zorg en Bereikbare Kantoren, die een deel van het resultaat van het project Waarde Vastgoed en Bereikbaarheid vertalen naar praktijkgerichte oplossingen voor kantoorwerkgevers en ziekenhuizen. Het onderzoek krijgt misschien een vervolg in het FES-kader (2009 – 2013), in regionale initiatieven in het kader van de Taskforce Mobiliteit Management en in het CASE-project (2008–2012).

5. Projectsucces

Publiekstrekkers en werkgevers hebben net als de overheid belang bij duurzame bereikbaarheid. Dit project heeft die private belangen (Profit) gekwantificeerd, geobjectiveerd en geëxpliciteerd. Inzicht in bereikbaarheidsprofielen van klanten/mobilisten (People) bij publiekstrekkers en werkgevers kan leiden tot:

- Aanpassing van de propositie naar de klant;
- Aanpassing van de ruimtelijke ontwikkeling;
- Ontwikkeling van de vraag naar mobiliteitsmanagement;
- Ontwikkeling van collectief vervoer naast openbaar vervoer;
- Verlichting van het beslag op de infrastructuur.

Dit heeft indirect positieve gevolgen voor duurzaamheid. De belangrijkste les is dat het zin heeft bereikbaarheid vanuit een ander perspectief te benaderen. De Bereikbaarheidskaart en de analyse van de relatie tussen bereikbaarheidskwaliteit en de waarde van commercieel vastgoed hebben nieuwe inzichten opgeleverd. Die vormen de basis voor een nieuw scala aan onderzoeksonderwerpen, nieuwe kansen en creativiteit door onderzoekers, ondernemers en beleidsmakers. Ook in dit project is weer gebleken dat succes afhankelijk is van een beperkt aantal personen die op bepaalde sleutelmomenten openingen verzorgen, verbindingen leggen, kansen zien en benutten. In dit verband moeten Henk Tromp van Goudappel Coffeng en Piet Rietveld van de Vrije Universiteit worden genoemd.

De betekenis van Transumo als programma voor kennisontwikkeling komt met de geboekte resultaten in een ander daglicht te staan. Een programma gericht op kennisontwikkeling heeft eigenlijk een belangrijke bijdrage geleverd aan innovatie.

Er valt veel te zeggen over de combinatie van verschillende wetenschapsdomeinen binnen dit project. Door de projectsamenstelling is Transumo in staat gebleken verschillende disciplines

(marketing, gebruikersoriëntatie, dienstverlening) te verbinden met de wereld van mobiliteit (infrastructuur, ruimtelijke ordening e.d.) Er is een nieuw netwerk van organisaties ontstaan die voorheen niet actief waren in het mobiliteitsveld (bijvoorbeeld makelaars).

De drie belangrijkste factoren achter dit succes zijn:

1. Intensieve inspanning om rond deze invalshoeken nieuwe concepten te ontwikkelen, partijen hierbij te betrekken en processen op gang te brengen.
2. Keuze van een nieuw en origineel perspectief, waardoor in relatief kort tijdsbestek veel nieuwe inzichten kunnen worden gegenereerd, in tegenstelling tot het verder detailleren van bestaande kennis.
3. Goede persoonlijke samenwerking in combinatie met een uniek en complementair samenwerkingsverband en de voortdurende zorg om extern nieuwe verbindingen te leggen.

Een belangrijk resultaat is dat het überhaupt mogelijk bleek een wetenschappelijke relatie te leggen tussen de opbrengst van vastgoed en de bereikbaarheidskwaliteit. Terwijl in 2003 nog door grote projectontwikkelaars en taxateurs hieraan zodanig getwijfeld werd dat zij niet wensten samen te werken in dit project. Ook tal van overheden bleken niet bereid in de periode 2000-2004 te participeren in het project waarvan zij de toegevoegde waarde onvoldoende inzagen. Het resultaat is daarom des te opmerkelijker omdat overheden en vastgoedontwikkelaars, gezien het bereikte resultaat, zich in tweede instantie en al doende zich alsnog met het project hebben geassocieerd. Hetzij binnen proeftuinen dan wel bij de communicatie rond het project bijvoorbeeld in kennismiddagen. Met dit gecreëerde mogelijkhedenbesef heeft de blik zich mede gericht op de verdere agendering.

Zonder financiering door Transumo had dit project niet tot stand kunnen komen. Vooral gezien het onzekere en nieuwe karakter van het werk en de ongewisheid van de uitkomsten naar vorm en inhoud. De tripartiete samenwerking komt in dit project met name uitstekend tot zijn recht. Zonder de unieke transactiedata van DTZ-Zadelhoff had de econometrische analyse van de Vrije Universiteit niet kunnen plaatsvinden. De betrokkenheid van de universiteiten bracht sommige overheidspartijen ertoe samenwerking te zoeken met dit consortium. Het inschakelen van universiteiten bij de ontwikkeling van een nieuwe generatie kennis op onbekend terrein is van onschatbare waarde gebleken voor de ontwikkeling van het denken over de rol van private partijen in Nederland op het vlak van bereikbaarheid.

Het idee voor een Bereikbaarheidskaart ontstond al in 2000, in de nasleep van het Utrechtse UCP-project. Pas in 2005 kon het idee landen nadat Transumo operationeel werd.

Trefwoorden

Ruimte, Bereikbaarheidskaart, Randstadmetro, Stations, Transumo, transitie, duurzaamheid, duurzame mobiliteit, waarde vastgoed, www.bereikbaarheidskaart.nl, vastgoed, bereikbaarheid.

Bijlage 1: literatuuroverzicht

Publicaties:

Werkpakket 1

- Debrezion, Ghebreegziabiher, Eric Pels and Piet Rietveld (2006). "Impact of railway station on Dutch residential housing market". Tinbergen Institute discussion paper TI
- Debrezion, Ghebreegziabiher, Eric Pels and Piet Rietveld (2007). "Modelling the Joint Access Mode and Railway Station Choice". Tinbergen Institute Discussion paper TI
- Debrezion, Ghebreegziabiher, Eric Pels and Piet Rietveld (2006). The Impact of Railway Stations on Residential and Commercial Property value: A Meta Analysis. *Journal of Real Estate Finance and Economics*, 35 issue 2, Forthcoming.
- Debrezion, Ghebreegziabiher, Eric Pels and Piet Rietveld (2006). "The Effects of Railway Investments in a Polycentric City: a comparison of competitive and segmented land markets". *Environment Planning A*, 39, Forthcoming.
- Debrezion, Ghebreegziabiher, Jasper Willigers (2006) " Real estate values and railway stations: the case of the Amsterdam Zuidas". In: Bruinsma, F., Eric Pels, Hugo Priemus, Piet Rietveld and Bert Van Wee (eds). "Railway stations and urban dynamics". Forthcoming.
- Debrezion Andom, G.: 2006, *Railway Impacts on Real Estate Prices*, Thela Thesis, Amsterdam.

Werkpakket 2

- Van der Heijden, R. Van der Vlies, A.V. (2005): Spanning tussen stedelijke ontwikkeling en externe veiligheid: de casus Arnhem-centraal. In: *Tijdschrift voor Veiligheid en Veiligheidszorg*. Jaargang 4, nummer 3, september 2005. Pp. 24-36.
- Van der Vlies, AV, De Graaf, H.A. (2005) Rosetta steen of molensteen? Risicobenadering als grondslag voor het milieubeleid. In: *Arena*, jaargang 11, nummer 5, 2005.
- Ale, B.J.M. & Van der Vlies, A.V. (2007): '*Vervoersplafond of risicoplafond: een vrije keuze*'. Research for the Ministry of Transport, Public Works and Water management (Ministerie van Verkeer en Waterstaat)
- Van der Vlies, A.V. & S.I. Suddle (2008): 'Structural measures for a safer transport of hazardous materials by rail: The case of the basic network in the Netherlands'. In: *Safety Science*. Volume 46, issue 1. Pp. 119-131
- Van der Krabben, Zonnenberg, Van der Heijden, Understanding the Implementation of Infrastructure Projects, Case Studies, 30 January 2007, OECD
- Van der Krabben, Zonnenberg, Van der Heijden, Understanding the Implementation of Infrastructure Projects, Paper, 30 January 2007, OECD
- Bijdrage RUN Dag van de ruimte, Erwin van der Krabben

Overige publicaties:

Werkpakket 2

- Bos, I.: 2005, Knoopontwikkeling en bereikbaarheid: State of the art. Working paper, Nijmegen, Mimeo.
- Van der Vlies, A.V. (2006): '*Redistribution of transport of hazardous materials and external safety risks: the case of rail transport in the Netherlands*'. Conference paper presented at Risk Analysis 2006 on 19-21 June, Malta.
- Van der Vlies, A.V. (2007): '*Towards a new perspective on rail transport of hazardous materials and its risks*'. Conference paper presented at AESOP 2007 on 11-15 July, Napoli, Italy.
- Van der Vlies, A.V., R.E.C.M van der Heijden & S. I. Suddle (2007): 'Lowering risks concerning the transport of hazardous materials by rail: an institutional approach' In: *De Xpert-factor evaluatie en management. Bundeling van bijdragen aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2007 (deel 3)*. 22-23 November Antwerpen, België. pp. 677-696
- Van der Vlies, A.V. & S.I. Suddle (2008): '*Lowering transports with the basic network: An adequate nstitutional shift or an insufficient change?*'. Conference paper to be presented at PSAM9 on 18-23 May 2008 in Hong Kong

- Van der Vlies, A.V., R.E.C.M van der heijden & S.I. Suddle (2008): *Reinventing institutions: An attempt to lower rail transport risks*. Conference paper to be presented at AATT 2008 on 27-31 May 2008 in Athens.

Werkpakket 3

- I. Bos, M. Romkema, H. Tromp, De Nationale
- I. Bos, M. Romkema, H. Tromp, The Dutch Accessibility Map, Background and First Results at a Glance, TRB, 2007

Websites:

www.bereikbaarheidskaart.nl

www.mobiliteitscan.info

BIJLAGE 2: NAMEN MEDEWERKERS

Goudappel

Aardoom, Aamink, Aarsen, Biegstraten, Bliemer, Braakhuis, Brederode, Beek, Berkum, Bos, Boxum, Bruil, Brink, Bruijn, , Bussche, Caso, Dicke-Ogenia, Ebben, Echten, Eijk, Govers, Graaf, Griendt, Haan, Hagen, Heek, Hulsman, Horst, Huisman, Herder, Hoogland, Hoorn, Holzapfel, Jacobs, Jagersma, Kempers, Knol, Koolstra, Krukkert, Kwant, Kwantes, Leusden, Meilof, Mulder, Mulders, Palsrok, Pippel, Pijnappels, Roels, Romeijnders, Romkema, Salimian, Schalker, Schonewille, Seinen, Schoorlemmer, Stermerding, Sidirius, Savelberg, Tromp, Verhelst, Wagenaar, Wilgenburg, Wismans, Wissink, Wang, Wijnsma, Zwier

Montefeltro

Van Egeraat

Provincie Zuid Holland

Molenaar

DTZ

Louw

Siemens

Heijden, Hattum, Janknegt

BCI

Buck, Pronk, Pol

VU

Rietveld, Graaff, Pels, Debrezion, Bruinsma, Ommeren, Feijter, Koster, Verhoef, Kroes, Huijg

Radboud Universiteit

Heijden, Needham, Bos, Vlies, Bendegem, van der Krabben, Martens, Samsura

Bijlage 3: Mijlpalen (incl Top-up value capturing)

Mijlpalen voor wetenschappelijke output		Totale bijdrage
<i>Wetenschappelijke publicatie</i>		
W1	Dissertaties/theses	2
W2	Wetenschappelijke publicaties	29
W3	Wetenschappelijke seminars	6
<i>Internationalisering</i>		
W4	Aansluiting internationale netwerken	2
W5	Participatie internationale deskundigen	1
<i>Toepassingen</i>		
W6	Toepassingen (valorisatie)	2

Mijlpalen voor economische en maatschappelijke output		Totale bijdrage
<i>Duurzame kennisinfra</i>		
M1	Meer-partij onderzoek	2
M2	Best practices	2
M3	Samenwerkingsverbanden	2
<i>Kennis duurzame mobiliteit</i>		
M4	Conceptontwikkeling	1
M5	Kennis over technologische vernieuwing	1
M6	Kennis van gebruikers	1
<i>Ervaring voor implementatie</i>		
M7a	Gebruikersoriëntatie	1
M7b	Gebruikersparticipatie	1
M8	Praktijkcases	2
M9	Proeftuinprojecten	5
M10	(Ontwikkelen) transitiekennis	1
<i>Concretisering</i>		
M11	Investeringsprojecten	1
M12	Commerciële tools	1

Mijlpalen innovatietraject, incl. kennistransfer		Totale bijdrage
<i>Communicatie-uitingen</i>		
K1a	Website*	1
K1b	Factsheets projecten	
K1c	Transumo brochure/leaflet	1
K1d	Transumo jaarverslag	
K1e	Transumo jaarcongres	
<i>Toegepaste publicaties</i>		
K2	Onderzoeks(tussen)rapportages	8
K3	Vakpublicatie	9
K4	(Bijdragen) Vaksymposia	9
K5	Lezingen, interviews	7
<i>Onderwijs</i>		
K6	Onderwijscases HBO/WO	4
K7	Afstudeerprojecten/stages	6
<i>Communities</i>		
K8	Communities/Networks of Practice	2

Bijlage 4: Top-up project: Internationale voorbeeldprojecten value capturing voor infrastructuurprojecten



Auteur: Erwin van der Krabben

Datum: november 2009

Samenvatting Nederlands

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening (nWro) ingegaan. Integraal onderdeel van de nWro is de grondexploitatiewetgeving. De nWro is van toepassing op alle ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland, inclusief plannen gericht op de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur. De nWro zal naar verwachting op verschillende manieren de planvorming en uitvoering van infrastructuurprojecten beïnvloeden:

- Wijziging van planprocedures;
- Verandering in bestuurlijke verhoudingen (wijziging bevoegdheden provincies en rijk);
- Wijzigingen met betrekking tot de mogelijkheden voor kostenverhaal en financiële verevening (in geval van vervlechting van infrastructuur en gebiedsontwikkeling).

Ten aanzien van de eerste twee punten is op dit moment nog niet duidelijk hoe een en ander zal uitpakken voor de planning en uitvoering van infrastructuurprojecten. In het kader van een ex-ante evaluatie van de Grondexploitatiewetgeving (Van Dinteren, De Kruijf & Van der Krabben (2008) *Voorbeeldproject gebruik grondbeleidsinstrumentarium*. Den Haag: in opdracht van Ministerie van VROM) zijn voorbeelden uitgewerkt van de toepassing van de grondexploitatiewetgeving in ruimtelijke projecten (woningbouw, bedrijventerreinen, binnenstedelijke herontwikkeling), maar niet met betrekking tot infrastructuurprojecten. Met name voor gemeenten is het van belang om hier snel meer duidelijkheid over te krijgen. De nWro zal immers van toepassing zijn op alle nieuwe projecten.

Uit genoemde ex-ante evaluatie van de grondexploitatiewet blijkt verder, met betrekking tot het derde punt, dat de mogelijkheden voor kostenverhaal en verevening weliswaar zijn verbeterd, maar dat de nieuwe wetgeving slechts in beperkte mate extra financieringsmogelijkheden oplevert voor de aanleg van infrastructuur. Mede in het licht van de financieringsproblemen die bestaan met betrekking tot de aanleg van infrastructuur en de wens om infrastructuur en gebiedsontwikkeling beter met elkaar te vervlechten, is het wenselijk om verdere mogelijkheden voor verbetering van de financiering (inclusief kostenverhaal en verevening) te onderzoeken. Hierbij zou ook aandacht besteed moeten worden aan eventuele nieuwe instrumenten of verbetering van bestaande instrumenten (zie bijvoorbeeld Van der Krabben & Needham (2009) *Stedelijke herverkaveling: nut en noodzaak van een nieuw instrument voor het gemeentelijk grondbeleid*, S&RO (1)).

Tegen deze achtergrond combineert dit project twee doelen:

- Het opstellen van een handleiding 'Toepassing nWro voor infrastructuurontwikkeling';
- Beoordeling bruikbaarheid internationale innovatieve instrumenten ten behoeve van integratie infrastructuur- en gebiedsontwikkeling in Nederlandse praktijk.

De Top-up sluit aan bij het deelproject dat wordt uitgevoerd door de Radboud Universiteit Nijmegen in het kader van het Transumo-project 'Waarde vastgoed en Bereikbaarheid'. In dit deelproject wordt onderzocht welke uitvoeringsmodellen bruikbaar zijn bij de uitvoering van vervlechtingprojecten, bestaande uit infrastructuraanleg en gebiedsontwikkeling. Kostenverhaal en vereveningsmogelijkheden maken deel uit van het analysekader.

Samenvatting Engels

July 2008 new legislation for spatial planning has been introduced. A Land Development Act is part of this new Spatial Planning Act. The Spatial Planning Act must be applied to all spatial developments in the Netherlands, including infrastructure developments. It is expected that the Spatial Planning Act will influence in different ways the planning and implementation of infrastructure projects:

- Changes in planning processes;
- Changes in the relations between local and provincial authorities;
- Changes in cost recovery and value capturing practice (in case of the integrated development of infrastructure and location / area development.

Regarding the first two issues, we believe that at present the consequences of the new Act for the planning and implementation of infrastructure projects are not clear. For instance, the ex-ante evaluation of the Land Development Act (Van Dinteren, De Kruijff & Van der Krabben, 2008, Voorbeeldprojecten gebruik grondbeleidsinstrumentarium. Den Haag: in opdracht van MinVROM) has analysed cases of the application of the new legislation with respect to residential developments, commercial developments and brownfield developments), but cases regarding infrastructure development were not included. For local authorities particularly, more information on the way how the Spatial Planning and Land Development Act should be applied to infrastructure planning and development is believed to be crucial. One reason for this is that local authorities must apply the new legislation for all new projects.

Furthermore, the ex-ante evaluation of the Land Development Act shows, regarding the third above mentioned issue, that the conditions for cost recovery have been improved. However, the conditions for value capturing for the financing of infrastructure projects have not really been improved. In the perspective of the financial difficulties with infrastructure financing, it is felt important to study further opportunities for the improvement of value capturing for infrastructure projects. Possible new, innovative instruments for value capturing should be included in this study (e.g. Van der Krabben & Needham, 2009, Stedelijke herverkaveling: nut en noodzaak van een nieuw instrument voor het gemeentelijk grondbeleid, S&RO (1)).

In this perspective the project aims to:

- Develop a practical guide for practitioners ‘The implications of the Spatial Planning Act for infrastructure planning and development;
- Analyze the usefulness of international, innovative tools with respect to the integrated development of infrastructure and location / area development.

The top-up project is closely related to the project that has been carried out by Radboud University of Nijmegen (RUN) in the Transumo project ‘Stations, bereikbaarheid en waarde vastgoed’. In the RUN-project development models for the integration of infrastructure and locations / area development have been analyzed. Cost recovery and value capturing are part of the analytical framework for this project.

1. Introductie

Gebied- en infrastructuurontwikkeling vinden traditioneel plaats binnen verschillende besluitvormingsarena's. De ontwikkeling van grootschalige verkeersinfrastructuur is het domein van de centrale overheid (met een dominante rol voor Rijkswaterstaat) en wordt sterk ingekaderd via formele instituties als de Tracéwet, MER procedure en maatschappelijke kosten-batenanalyse. Bij gebiedsontwikkeling, ten behoeve van bijvoorbeeld woningbouw, kantoren of bedrijven, ligt het primaat juist op het lokale niveau; gemeenten en particuliere partijen nemen hier veelal het voortouw.

Hoewel afstemming met een veelvoud van partijen een regulier onderdeel is van de huidige praktijk in beide arena's, leidt de praktijk in veel gevallen toch tot suboptimale oplossingen. Voorbeelden hiervan zijn het onderbenutten van de potenties van stationsgebieden, de gebrekkige ontsluiting van Vinex-wijken, en de ontwikkeling van bedrijventerreinen langs de snelweg met effecten voor congestie en bovenregionale bereikbaarheid.

De gebrekkige afstemming kan voor een deel worden toegeschreven aan de bestaande institutionele kaders. Deze kaders bieden weliswaar veel ruimte voor afstemming, en vereisen in bepaalde gevallen ook formele afstemming, maar zij zetten partijen er niet toe aan om vervlechting van gebied- en infrastructuur ontwikkeling op een hoger plan te brengen. De toenemende ruimtedruk, de afnemende overheidsfinanciën en de gestegen eisen vanuit burgers en bedrijven maken een hoger niveau van afstemming echter wel noodzakelijk.

De noodzaak om gebied- en infrastructuurontwikkeling met elkaar te verknopen neemt met andere woorden steeds verder toe en daarmee de vraag naar de 'juiste' institutionele context waaronder die afstemming het best kan gedijen. Het begrip 'institutionele context' of institutionele arrangementen verwijst dan naar de regels waarbinnen actoren opereren en die het gedrag van actoren dus mede sturen. De bestaande institutionele context zet partijen slechts in beperkte mate aan om gebiedsontwikkeling zorgvuldig af te stemmen op de beschikbare en te ontwikkelen infrastructuur, en vice versa. Partijen worden te weinig aangezet om tot afstemming te komen; wellicht omdat ze niet of nauwelijks worden afgerekend op het bereikte niveau van afstemming. De vraag is of alternatieve institutionele arrangementen kunnen worden ontwikkeld die (overheid- en markt-) actoren wel zouden aanzetten tot het maatschappelijk gewenste gedrag.

Het doel van het onderzoek was te beoordelen in hoeverre alternatieve, buitenlandse, institutionele arrangementen zouden kunnen bijdragen aan een verbetering van de vervlechting van gebied- en infrastructuurontwikkeling in Nederland. Hiertoe zijn buitenlandse arrangementen geanalyseerd op hun effecten voor afstemming en zijn de mogelijkheden voor toepassing in Nederland verkend.

Verder heeft het project de mogelijkheden onderzocht hoe de nieuwe Wro zo efficiënt mogelijk kan worden benut voor dit type projecten.

Het project heeft de volgende output opgeleverd:

- KpVV-handleiding 'nWro en infrastructuurprojecten' (Royal Haskoning, Radboud Universiteit Nijmegen);
- Voorbeeldenboek 'Internationale voorbeeldprojecten vervlechting infrastructuraanleg en gebiedsontwikkeling' (Radboud Universiteit Nijmegen);
- Artikel in internationaal tijdschrift 'Innovative instruments for value capturing' (Radboud Universiteit Nijmegen)

De navolgende transitie- en duurzaamheidsresultaten worden beoogd:

- Efficiënte toepassing van de nieuwe Wro voor de ontwikkeling van infrastructuurprojecten
- Innovatieve institutionele arrangementen gericht op geïntegreerde infrastructuur- en gebiedsontwikkeling
- Voorstellen voor innovatieve juridische en financiële instrumenten voor value capturing die in het buitenland hun nut hebben bewezen.

- Verbetering van de effecten van integrale infrastructuur- en gebiedsontwikkeling, gericht op proces en duur van de besluitvorming, kwaliteit van de besluitvorming en financiering.

2. Onderzoeksopzet/aanpak

In het project is gebruikgemaakt van recente inzichten in de nieuwe Wro en ex-ante en ex-durante evaluaties van deze nieuwe wetgeving. Aan de hand van concrete voorbeeldprojecten is toegelicht op welke wijze de nieuwe Wro efficiënt kan worden toegepast.

Het project richt zich daarnaast op onderzoek naar de bruikbaarheid van arrangementen die in het buitenland worden toegepast voor integrale infrastructuur- en gebiedsontwikkeling en valuecapturing en beoordeelt deze arrangementen op hun effecten.

Arrangementen

De eerste analyse richtte zich op de institutionele arrangementen en de wijze waarop deze werken. Het ging hierbij om drie vragen:

- *Institutionele arrangementen.* Het ging hier om een feitelijke beschrijving van de institutionele arrangementen. Wat zijn de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van verschillende partijen? En in hoeverre verschillen deze van de Nederlandse situatie?
- *Impact arrangementen op rol partijen.* Formele bevoegdheden en verantwoordelijkheden is slechts één zijde van de medaille. De andere zijde is de vraag hoe de formele situatie de rol van partijen verandert. Vervullen de cruciale partijen een duidelijk andere rol dan in de Nederlandse situatie?
- *Gebruikte instrumenten.* De gebrekkige afstemming tussen gebied- en infrastructuurontwikkeling hangt mede samen met het ontbreken van tools die partijen kunnen helpen bij het maken van optimale keuzes. De Bereikbaarheidskaart is een voorbeeld van een dergelijke tool die ruimtelijke en vervoerexperts kunnen gebruiken om keuzen op elkaar af te stemmen. De vraag is in hoeverre vergelijkbare of andere tools ook worden gebruikt in het buitenland en wat de bijdrage is van deze tools in de afstemming.

Effecten

De tweede analyse richtte zich op de effecten van de buitenlandse arrangementen. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen drie effecten:

- *Duur van de besluitvorming.* De maatschappelijke kritiek op de duur van besluitvormingsprocessen is de afgelopen jaren fors toegenomen. Bovendien is het inzicht gegroeid dat vertragingen ook tot maatschappelijke kosten kunnen leiden. De vraag is dan ook in hoeverre buitenlandse institutionele arrangementen de benodigde doorlooptijd van de besluitvorming kunnen verkorten in vergelijking met de Nederlandse situatie.
- *Kwaliteit van de besluitvorming.* Het gaat hier om de mate waarin vervlechting tussen gebied- en infrastructuurontwikkeling is gerealiseerd. Hiervoor is een inhoudelijke beoordeling van het gerealiseerde project aan de hand van een set van criteria noodzakelijk. Gedacht kan worden aan criteria zoals de mate van benutting van bestaande infrastructuur (in ruimte en tijd), de mate waarin functies zijn gecombineerd binnen een gebied, de mate waarin piekbelasting van infrastructuur is voorkomen, etc.
- *Financiering.* De financiering van grootschalige infrastructuur staat in toenemende mate onder druk. De oplossing wordt daarom in toenemende mate gezocht in financiering door gebiedontwikkelingen (value capturing). De vraag is in hoeverre buitenlandse institutionele modellen ruimte bieden voor alternatieve vormen van financiering, met name via gebiedsontwikkeling.

In het onderzoek zijn verschillende buitenlandse modellen geanalyseerd. Het gaat onder andere om het Japanse model van vervlechting tussen de exploitatie van treindiensten en de ontwikkeling van stationsgebieden (Raad voor Verkeer en Waterstaat 2000). Een ander model is het Valenciaanse gebiedsontwikkelingsmodel, waarbij tenminste twee aanbieders strijden om het recht een bepaald gebied te ontwikkelen. In dit model toetsen overheden op prijs en kwaliteit – hetgeen ze de mogelijkheid zou kunnen bieden te toetsen op de kwaliteit van de vervlechting (Gielen and Korthals Altes 2007). Ook andere modellen zijn gedurende de studie geïdentificeerd.

De samenstelling van het consortium was als volgt:

- Radboud Universiteit Nijmegen: Erwin van der Krabben, Karel Martens + drie projectmedewerkers.
- KPVV: Hans Voerknecht
- Royal Haskoning: Rene Idema, Harald Blonk
- MuConsult: Henk Meurs

De projectuitvoering is naar onze mening goed verlopen.

Het projectonderdeel 'Betekenis Wro voor infrastructuur' is gecoördineerd door KPVV en uitgevoerd door RUN en Haskoning. KPVV heeft een begeleidingsgroep van vertegenwoordigers van gemeenten samengesteld om een goede aansluiting met de praktijk te waarborgen.

In het project is verder, op basis van literatuurstudie, besloten om het internationale onderzoek te richten op ervaringen in een drietal landen:

- Zweden
- Noorwegen
- Verenigd Koninkrijk

Deze landen zijn wat betreft de institutionele context in een aantal opzichten vergelijkbaar met Nederland en bieden daarom goede leereffecten voor de Nederlandse praktijk.

In het project is gebruikgemaakt van kennis die is opgedaan in het project Waarde Vastgoed en Bereikbaarheid.

Als wetenschappelijke methodologie is in het project gehanteerd:

- Kwalitatief onderzoek;
- Internationale casestudies.

3. Resultaten en effecten

De volgende concrete resultaten zijn geboekt:

W2 Rapportage Zweden;

W2 Rapportage Noorwegen;

W2 Rapportage Verenigd Koninkrijk;

W2 Wetenschappelijk artikel in internationaal tijdschrift (in voorbereiding);

W4 AESOP Congres 2008: special session 'value capturing';

W4 EU COST Action 'Land Management for Urban Dynamics' 2009;

W5 Diverse interviews met deskundigen in Zweden, Noorwegen en Verenigd Koninkrijk;

M7b Begeleidingsgroep ten behoeve van Handleiding Wro en infrastructuur;

M8 Praktijkcases beschreven in Handleiding Wro en infrastructuur;

M8 Praktijkcases beschreven in Landenrapportages;

M10 Handleiding 'nWro en infrastructuur';

K5 Lezing voor medewerkers van DG Ruimte, MinVROM, met betrekking tot financiële problematiek gebiedsontwikkeling;

K6 Hoorcollege verzorgd in masteropleiding planologie aan RUN;

K7 Drie afstudeerprojecten in kader van masteropleiding planologie aan RUN.

De beoogde / bestudeerde transitie:

Van:

Projecten gericht op integrale infrastructuur- en gebiedsontwikkeling verlopen niet zonder problemen. Die problemen zijn hierboven al aangeduid en betreffen:

- problemen met betrekking tot het proces: veel maatschappelijke kritiek op de duur van besluitvormingsprocessen;
- problemen met betrekking tot de kwaliteit van de besluitvorming: kritiek op de mate waarin de vervlechting tussen gebieds- en infrastructuurontwikkeling is gerealiseerd;
- problemen met betrekking tot de financiering: projectvoortgang en –realisatie worden ernstig vertraagd door financiële tekorten.

Naar:

Alhoewel duidelijk moge zijn dat er ook in het buitenland geen kant-en-klare oplossingen zijn voor de geconstateerde problemen verwachten we wel dat we in Nederland kunnen leren van innovatieve institutionele arrangementen die in de door ons onderzochte landen zijn toegepast. Verder is in het project een concrete handleiding ontwikkeld voor de toepassing van de nieuwe Wro bij de ontwikkeling van infrastructuurprojecten.

Nieuwe inzichten en leerervaringen

- Toepassing Wro in infrastructuurontwikkeling: duidelijk is geworden dat de inpassing van de nieuwe wetgeving niet alleen leidt tot een andere praktijk met betrekking tot kostenverhaal en value capturing, maar ook met betrekking tot project design. De handleiding geeft praktische informatie hoe de wetgeving op dit punt optimaal kan worden toegepast.
- Internationale vergelijkende studie: plaats de Nederlandse praktijk met betrekking tot geïntegreerde gebieds- en infrastructuurontwikkeling in een internationaal perspectief. Een belangrijke conclusie is dat wanneer de integratie uitgaat van de gebiedsontwikkeling de afstemming vaak op basis van vrijwillige afspraken tot stand komt. Indien de aanleiding voor de integratie ligt bij infrastructuurontwikkeling, dan vindt de afstemming veel meer geformaliseerd, maar ook problematischer plaats.

Het beoogde resultaat is naar onze mening bereikt. De handleiding is direct toepasbaar. De internationale studie heeft nieuwe inzichten opgeleverd over de integrale ontwikkeling van gebiedsontwikkeling en infrastructuur. Die nieuwe inzichten zijn niet direct toepasbaar, maar worden wel nuttig geacht met het oog op de ontwikkeling van innovatieve arrangementen voor de ontwikkeling van infrastructuur en gebiedsontwikkeling.

Er is een wijziging in de samenstelling van het consortium opgetreden:

MuConsult heeft uiteindelijk niet geparticipeerd in het project. De geplande werkzaamheden door MuConsult zijn overgenomen door de RUN. Verder is de samenwerking goed verlopen. Binnen het projectteam waren voldoende transitiecompetenties aanwezig om het project succesvol af te sluiten.

Het project bouwde voort op kennis uit project Waarde vastgoed en Bereikbaarheid

In het project is veel contact geweest met wetenschappers en praktijkmensen in Zweden, Noorwegen en Verenigd Koninkrijk.

Al in 2008 hebben betrokken onderzoekers in een AESOP-congres een *special session* over value capturing georganiseerd. Daarnaast heeft een presentatie van de resultaten van het project plaatsgevonden in de EU COST Action Land Management for Urban Dynamics (Portugal, 2009).

Als implementatie op landelijke schaal plaatsvindt worden de volgende effecten verwacht

- Toepassing handleiding: efficiëntere toepassing van Wro voor infrastructuurprojecten
- Resultaten internationale studie: niet direct toepasbaar, maar kan wel meningsvorming beïnvloeden over de wijze waarop de afstemming tussen infrastructuur- en gebiedsontwikkeling kan worden verbeterd.

Conclusies

- Toepassing Wro in infrastructuurprojecten: zal leiden tot veranderingen in de wijze waarop infrastructuurprojecten worden gepland en ontwikkeld. Voor medewerkers van gemeenten is het van belang om expertise op te bouwen over de toepassing van de nieuwe wetgeving. De handleiding draagt daar aan bij.
- Internationale studie: de internationale studie heeft nieuwe inzichten opgeleverd over de integrale ontwikkeling van gebiedsontwikkeling en infrastructuur. Die nieuwe inzichten zijn niet direct toepasbaar, maar worden wel nuttig geacht met het oog op de ontwikkeling van innovatieve arrangementen voor de ontwikkeling van infrastructuur en gebiedsontwikkeling.

4. Verankering en doorwerking

De communicatie en kennisverspreiding rondom het project heeft als volgt plaatsgevonden:

1^e kring: regelmatig overleg met projectpartners (totaal 5x).

2^e kring: begeleidingsgroep met medewerkers vanuit gemeenten betrokken bij opstellen van de handleiding.

3^e kring: niet van toepassing.

4^e kring: handleiding, internationale publicaties, lezingen, presentatie voor medewerkers van het Ministerie van VROM.

De kennis is verankerd in de volgende documenten:

- Handleiding (gepubliceerd door KPVV);
- Internationale publicatie in wetenschappelijk tijdschrift;
- Internationaal voorbeeldenboek;
- Drie landenrapportages;
- Bijdrage / Essay in VROM publicatiereeks.

Aanbevelingen voor vervolgonderzoek

- Evaluatie gevolgen Wro met betrekking tot infrastructuurontwikkeling;
- Onderzoek naar financiële aspecten van locatie- en gebiedsontwikkeling, mede in relatie tot financiering infrastructuurprojecten;
- Initiatief voor EU COST Action Proposal.

De kennisontwikkeling worden doorgezet via:

- Nationaal: Essay in VROM publicatiereeks; onderzoek naar financiële aspecten van locatie- en gebiedsontwikkeling;
- Internationaal: EU COST Action Proposal.

5. Projectsucces

Het succes van dit project kan als volgt worden gedefinieerd:

- Het opstellen van een handleiding, met name bedoeld voor medewerkers van gemeenten en provincies, met een leidraad voor de juiste toepassing van de nWro, inclusief de grondexploitatiewet, voor de planning en aanleg van infrastructuurprojecten. De handleiding zal worden gepubliceerd door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KPVV) en ter beschikking worden gesteld aan gemeenten en provincies.
- De internationale vergelijkende studie naar wet- en regelgeving (inclusief kostenverhaal en verevening) met betrekking tot de bekostiging en financiering van infrastructuur heeft nieuwe inzichten opgeleverd over innovatieve instrumenten en arrangementen met betrekking tot value capturing. Tevens zijn deze beoordeeld op hun bruikbaarheid in de Nederlandse context. De internationale studie heeft input opgeleverd in relatie tot in Nederland gehanteerde uitvoeringsmodellen. Verwacht wordt dat deze kennis verder benut kan worden in de doorlopende evaluatie en verbetering van de wijze waarop infrastructuur- en gebiedsontwikkeling geïntegreerd tot ontwikkeling kunnen worden gebracht.

De Top-up heeft kennis benut die is opgedaan in het Transumo-project 'Waarde vastgoed en Bereikbaarheid' en in aanverwante projecten (uitvoering ex-ante evaluatie grondexploitatiewetgeving, in opdracht van het Ministerie van VROM). Daarnaast is in het internationale onderzoek aangesloten bij de EU COST Action 'Land management and Urban Dynamics' (waarin de Radboud Universiteit Nijmegen participeert). Dit Europese onderzoeksproject bood een goed netwerk voor de uitvoering van de dataverzameling in enkele Europese landen.

Over Transumo

Transumo (TRansition SUstainable MObility) is een platform van meer dan 300 bedrijven, overheden en kennisinstellingen die gezamenlijk kennis ontwikkelen op het gebied van duurzame mobiliteit. Transumo streeft naar een transitie vanuit het huidige, inefficiënte Nederlandse mobiliteitssysteem naar een duurzaam systeem dat bijdraagt aan versterking van de economische concurrentiepositie, met aandacht voor mens en milieu. Transumo's activiteiten zijn gestart in 2005 en liepen tot eind 2009. Er is binnen Transumo gewerkt aan ruim 35 projecten en ruim 30 Top-up's.

Louis Pasteurlaan 6
PO Box 80
2700 AB Zoetermeer
T +31 (0)79 347 09 50
F +31 (0)79 347 09 55
info@transumo.nl
www.transumo.nl

Meer informatie over dit project en andere Transumo-projecten is te downloaden op: www.transumofootprint.nl