



Integrale benadering grond en mobiliteit

Auteur(s):

Roestenberg, S.

*De auteur is directeur van Bohemen bv Ruimte in Ontwikkeling, Voorburg.***Verschenen in:**

ESB, 87e jaargang, nr. 4383, pagina D30, 15 november 2002

Rubriek:

Dossier: Nieuwe wegen verkend

Trefwoord(en):

Ruimtelijke functies en de mobiliteit die deze functies genereren, houden zich niet aan provinciale grenzen noch aan gemeente grenzen. Het stroomlijnen van de verkeersbewegingen van en naar te gebruiken ruimte is daarom een vraagstuk dat slechts integraal aangepakt kan worden. Het vormen van regionale grond- en mobiliteitsbedrijven, waarin wegbeheer, eigendom en exploitatie van de weg, inclusief de omliggende gebieden, samen komen, is daarop een mogelijk antwoord. Binnen elke stadregio van regio's, zoals Amsterdam, Haaglanden en de Leidse regio (waar alle vormen van wonen, werken, recreëren en mobiliteit te vinden zijn) zou een regionaal grond- en mobiliteitsbedrijf verantwoordelijk moeten zijn voor een integrale planning en realisatie van ruimtelijke ontwikkelingen en alle mobiliteitsstromen die daarvan het gevolg zijn, met uitzondering overigens van de (inter-)nationale verkeersaders zoals de A2 en de A4. Dit kan vorm krijgen in het publieke domein, als uitvoeringsorganisatie, vergelijkbaar met Rijkswaterstaat. Vertegenwoordiging van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en vrom, de betreffende provincie alsook de Kamer van Koophandel en het vno-ncw kan via een Raad van Commissarissen plaatsvinden.

Afstemming van de ruimtelijke ontwikkelingen op het nationale, regionale en lokale verkeersnetwerk zou plaats moeten vinden door middel van analyse en prognoses binnen een dynamisch verkeersmodel met 'real time' input (dus een model waarin de effecten van voorgenomen ontwikkelingen worden beoordeeld op actuele verkeersbewegingen) Ruimtelijke functies zoals wonen en werken, kunnen in dit model worden gerealiseerd op plaatsen waar intensivering van het verkeersnetwerk niet leidt tot congestie, respectievelijk het verkeersnetwerk ontlast wordt door het anders alloceren van deze functies. Zo kan gedacht worden aan realisatie van regionale knooppunten van mobiliteit aan een regionale hoofdader, in combinatie met een parkeerbeperking in het centrum van de stad. Door opwaardering van snelweglocaties zal verkeersoverlast in stadscentra afnemen.

De regionale grond- en mobiliteitsbedrijven krijgen budgetten vanuit de Rijksoverheid en kunnen zelf de nuances bepalen tussen onderhoud en investeringen in infrastructuur en ruimtelijke potentie. Zo ontstaat locatiebeleid, gebaseerd op de ruimtelijke én de mobiliteitspotentie.

De budgetten kunnen hierdoor beter worden afgestemd op de hoeveelheid mobiliteit en de te (her)ontwikkelen waarde als gevolg van nieuwe mobiliteitsvoorzieningen. Ze kunnen worden gekort afhankelijk van de toename van congestie. Verder kan deze beheersvorm bijdragen aan intensief ruimtegebruik doordat ze intensivering van een lokaal verkeersnetwerk en verbreding van snelwegen kan afruilen. én door scopeverbreding belangen bundelt ter oplossing van zowel ruimtelijke, economische als verkeersvraagstukken. Tenslotte kan meer afstemming plaatsvinden van de behoeftes in de regio. Zo wordt voorkomen dat elke stad identieke voorzieningen heeft, maar wordt gewerkt aan stadsspecifieke voorzieningen en een daarop aansluitend mobiliteitsprogramma binnen elke regio.

Dossier Nieuwe wegen verkend

P. Heij: [Nieuwe wegen verkend](#)

R. Filarski, B. Toussaint: [Leren van het verleden](#)

J. van der Waard: [Ontwikkelingen en beperkingen](#)

J.M.W. Dings: [Bedrijfseconomische beprijzing kent risico's](#)

W.A. Hafkamp, P. van Driel: [De relatie tussen publieke doelen en beheersvorm](#)

W.J. van Grondelle: [Mobiliteitsmarkt goed voor bereikbaarheid en milieu](#)

J.G. Lambooy: [Interactie tussen ruimte en beheer](#)

W.J. Spit: [Dichter bij de regio](#)

E. Dijkgraaf, M. Varkevisser: [Scheiden van eigendom en exploitatie](#)

M. van Twist, F. de Zeeuw: [Betaalstroken als antwoord op congestie](#)

R. Saitua, A.S. Verrips: [Afscheiden van betaalstroken zelden gunstig voor de welvaart](#)

P. de Vries: [Een NV Infra voor het hoofdwegennet](#)

C. Oudshoorn: [Naar een echte mobiliteitsmarkt](#)

H.Meurs: [Naar een nieuw publiek beheer](#)

E.T. Verhoef, H. van Gent: [Scope-verbreding in privaat wegbeheer](#)

S.J.H. Roestenberg: [Integrale benadering grond en mobiliteit](#)

C.J.W. Hiddink: [Bijklussende spoorbedrijven, inspiratie voor wegbeheer?](#)
