

The four-track approach als een strategische planningsmethode voor Transit
Oriented Development in Nederland



Michael Berden

Bachelorthesis Geografie, planologie en milieu (GPM)
Faculteit der Managementwetenschappen
Radboud Universiteit Nijmegen
Juni 2013

The four-track approach een als strategische planningsmethode voor Transit
Oriented Development in Nederland

Michael Berden

Bachelorthesis Geografie, planologie en milieu (GPM)
Faculteit der Managementwetenschappen
Radboud Universiteit Nijmegen
Studentnummer: 4211286
Begeleider: S. Lenferink
Juni 2013

Voorwoord

Ter afsluiting van de pre-master Planologie aan de Radboud Universiteit in Nijmegen heb ik mijn bachelorthesis gericht op transit oriented development. Dit onderzoek zal gericht zijn op het strategische plannen van transit oriented development in Nederland via de four-track approach. De focus van dit onderzoek is ontstaan uit de maatschappelijke relevantie van dit onderzoek. Naast de maatschappelijke relevantie vindt ik dit onderwerp interessant omdat het bijdraagt aan duurzaamheid, ov- mobiliteit, economie en leefbaarheid. Ik ben van mening dat deze onderwerpen in de toekomst een steeds meer prominente rol krijgen voor ruimtelijke ontwikkelingen in groot stedelijke gebieden.

Daarnaast ben ik tijdens het onderzoeksproces steeds meer te weten gekomen dat strategie ontwikkeling met betrekking tot TOD een onderwerp is waar ik mij verder in wil verdiepen. Een eventuele masterthesis over een vergelijkbaar onderzoek zal mijn voorkeur hebben.

Om dit onderzoek te kunnen uitvoeren heb ik hulp nodig gehad van andere die ik middels deze weg wil bedanken. In het bijzonder wil ik mijn begeleider S. Lenferink bedanken voor de persoonlijke begeleiding gedurende het onderzoeksproces. Naast mijn begeleider wil ik alle personen bedanken die mij de gelegenheid hebben geboden om een interview af te nemen.

Michael Berden
Nijmegen, Juni 2013

Samenvatting

De Deltametropool is een term die wordt gebruikt voor de ambitie om alle agglomeraties in de Randstad gezamenlijk te laten formuleren zodat deze kan fungeren als één regio en hierdoor kan concurreren met de grootste metropolen in de wereld. De toenemende bevolkingsdichtheid en gebrek aan ruimte dwingen beleidsmakers en wetenschappers na te denken om de Deltametropool bereikbaar te houden. Het concept TOD wordt door veel van deze beleidsmakers en wetenschappers omarmt. Het TOD concept focust op ruimtelijke ontwikkelingen rondom goed bereikbare knooppunten die goed fungeren als één geheel netwerk. Echter, blijkt dat TOD in Nederland moeilijk strategisch te implementeren is. In wetenschappelijke literatuur wordt gesteld dat deze moeilijkheid begint met het definiëren van het begrip strategieën in de ruimtelijke ontwikkeling. Het zuidelijke gebied van de Deltametropool, genaamd de Zuidvleugel, beschikt over een strategie om TOD op netwerkkniveau te implementeren. Het noordelijke gebied van de Deltametropool, genaamd de Metropoolregio Amsterdam (hierna MRA), beschikt niet over deze strategie om TOD op netwerkkniveau te implementeren. Uit deze aanleiding is de volgende hoofdvraag geformuleerd: *In hoeverre wordt er in de theorie en in de praktijk gebruik gemaakt van de four-track approach als strategische planningsmethode, en in hoeverre kan deze een positieve bijdrage leveren voor de implementatie van TOD voor het programma StedenbaanPlus en in de MRA?*

Het onderwerp strategisch plannen in de ruimtelijke ontwikkeling is een lastig onderwerp. Er is geen universele definitie die het hele onderwerp voor strategieën in de ruimtelijke ordening dekt. De four-track approach is een methoden om deze strategieën te formuleren. Deze strategische benadering bestaat uit vier tracks die gebaseerd zijn op vier rationaliteiten. De tracks bestaan uit het formuleren van een lange termijn visie, het formuleren van korte- en lange termijn actiepunten, het betrekken van de juiste stakeholders en uit het proces met burgers. De tracks zijn gebaseerd op een viertal rationaliteiten. Een juiste uitwerking van waarderationaliteit, strategische rationaliteit, de communicatieve rationaliteit en instrumentele rationaliteit zorgen voor goed geformuleerde tracks waardoor de gewenste visie strategische geïmplementeerd kan worden.

Om projecten te analyseren dienen de rationaliteiten op een juiste manier terug te komen. Wanneer rationaliteiten niet of in mindere maten terugkomen uit de analyse kan dit leiden tot problemen in de toekomst. Om projecten op een juiste manier te kunnen analyseren dienen de rationaliteiten geoperationaliseerd te worden waardoor deze gemeten kunnen worden in de praktijk. De vier rationaliteiten zijn in 14 gerelateerde onderwerpen geoperationaliseerd:

1. ruimtelijke concept	8. synergie
2. waarden uit professionele domeinen	9. verknoping
3. ruimtelijke kwaliteit	10. (financiële) middelen
4. middelen inbreng	11. risico's
5. zeggenschap	12. expertise
6. publieke en private partijen	13. samenwerking
7. consensus	14. proces

Om de gerelateerde onderwerpen te kunnen meten zijn er aanknopingen gezocht met de praktijk. Aangezien het analyseren van strategieën moeilijk in cijfers is uit te drukken is ervoor gekozen om kwalitatieve onderzoeksmethoden te gebruiken. Deze kwalitatieve onderzoeksmethoden bestaat uit het onderzoeken van twee casestudies en het afnemen van interviews. Met betrekking tot de casestudies is ervoor gekozen om het programma

StedenbaanPlus en de MRA te analyseren. Het programma StedenbaanPlus betreft een regio die bestaat uit verschillende grote steden die uiteindelijk moet fungeren als één geheel netwerk. De MRA betreft een regio die bestaat uit een aantal agglomeraties en één dominante gemeente, namelijk gemeente Amsterdam. Door de verschillende casestudies te analyseren kunnen gerelateerde onderwerpen aan het licht komen die de implementatie van strategieën positief of negatief doen beïnvloeden. Naast het analyseren van de casestudies zal er naar bruikbare informatie worden gezocht door middel van het afnemen van interviews. Deze interviews zullen afgenomen worden bij publieke partijen van de casestudies.

De casestudies zullen op een vergelijkbare wijze geanalyseerd worden. In eerste instantie worden de tracks van de four-track approach beschreven op literatuur onderzoek van de twee casestudies. De beschreven tracks zullen, wanneer nodig, aangevuld worden met informatie die verkregen is uit de afgenomen interviews. Door het beschrijven van de tracks kunnen de casestudies met elkaar vergeleken worden. Na het beschrijven van deze tracks zullen de rationaliteiten worden beschreven. Wederom zullen de rationaliteiten, wanneer noodzakelijk, aangevuld worden met informatie uit de interviews.

Na het analyseren van de casestudies op basis van de rationaliteiten van de four-track approach kan gezegd worden dat verschillende onderwerpen van deze rationaliteiten in meer- en mindere mate terugkomen. Na het uitvoeren van de analyse is duidelijk geworden dat elementen met betrekking tot instrumentele rationaliteit en strategische rationaliteit in mindere mate terugkomen. Met name het ontbreken van uitvoerende private partijen zorgt voor problemen met betrekking tot de implementatie van TOD in de casestudies. Ondanks dat mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling elkaar kunnen versterken blijven uitvoerende private partijen afwezig. De betrokken partijen hebben hierdoor te weinig (financiële) middelen en expertise in huis om TOD te implementeren. Hierdoor komen de aspecten 'rekening houdend met budget en financiering' en 'een strategie voor implementatie' van de four-track approach in mindere mate in de praktijk terug. Deze twee aspecten maken onderdeel uit van het product strategie via de four-track approach. Het stellen dat dit de oorzaak is voor het probleem van implementatie is in mijn ogen onjuist. Naast instrumentele rationaliteit speelt strategische rationaliteit ook een rol. De Nederlandse bestuurlijke context van ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit kent verschillende lagen en bevoegdheden. Met name de bevoegdheid van gemeenten, het vaststellen van bestemmingsplan en het juridisch binden van ruimtelijke ontwikkeling aan gebruikers, kan voor problemen zorgen. Gemeenten worden via visies van provincies en regio gestuurd in de gewenste ruimtelijke inrichting. Echter, gemeenten hebben ook de bevoegdheid om af te wijken van deze visie indien de motieven hiervoor dringend genoeg zijn. Een goede afstemming tussen provincies, regio en gemeenten is hierdoor noodzakelijk. Deze afstemming is niet eenvoudig te realiseren waardoor ruimtelijke strategieën langdurig van aard zijn en een abstract karakter kennen. Hierdoor is het voor uitvoerende private partijen mogelijk oninteressant om zich vroegtijdig te betrekken in het proces.

Naast de bestuurlijke afstemming tussen provincies, regio's en gemeenten zorgt de scheiding tussen de domeinen ruimtelijke ordening en mobiliteit voor moeilijkheden. Deze scheiding brengt direct met zich mee dat ruimtelijke inrichting en mobiliteit lastig integraal is uit te voeren. Dit heeft ook betrekking op strategische rationaliteit en de bestuurskundige context die zojuist is beschreven. Zo zorgt deze scheiding voor een onevenredige verdeling van gerelateerde kosten en baten, ambities, doelen en bevoegdheden. Dit heeft een negatief effect op het implementatieproces van TOD in de casestudies.

Inhoudsopgave

1. Inleiding	8
1.1 Projectkader	8
1.1.1 Wetenschappelijke relevantie	10
1.1.2 Maatschappelijke relevantie	10
1.2 Doelstelling.....	10
1.3 Onderzoeksmodel.....	11
1.4 Vraagstelling.....	12
1.5 leeswijzer	12
2 TOD en de koppeling mobiliteit met ruimtelijke ordening.....	14
2.0 Theorieën over TOD en de koppeling mobiliteit met ruimtelijke ordening	14
2.1 The Land-use transport feedback cycle	14
2.2 Polycentriciteit en het DUS.....	14
2.3 Transit Oriented Development	15
2.4 Knoop- en plaatswaarde theorie.....	16
2.5 Conclusie TOD en de koppeling mobiliteit met ruimtelijke ordening	17
3 Strategische ruimtelijke planning via de four-track approach.....	18
3.1 Traditioneel ruimtelijke ontwikkeling.....	18
3.2 Bouwblokken voor alternatieve strategische planning.....	19
3.3 The four- track approach en de rationaliteiten.....	20
3.4.1 Waarderationaliteit.....	20
3.4.2 Strategische rationaliteit	23
3.4.3 Communicatieve rationaliteit	25
3.4.4 Instrumentele rationaliteit	28
3.5: Producten four-track approach.....	29
4 Methodologie	32
4.1 Operationalisatie	32
4.2 Methoden	33
4.2.1 Casestudies	33
4.2.2 Interviews	33
4.3 Data-analyse	34
5 Casestudies	35
5.1 Casestudie StedenbaanPlus.....	35
5.2 Casestudie Metropoolregio Amsterdam	38
6 Analyse & resultaten.....	42
6.1 Analyse casestudie StedenbaanPlus	42
6.2 Analyse casestudie MRA	45

7 Conclusie, aanbevelingen en reflectie.....	51
7.1 Conclusies	51
7.2 Aanbeveling	53
7.3 Reflectie	55
7.3.1 Reflectie op het onderzoek	55
7.3.2 Reflectie op onderzoeksproces	56
- Bibliografie	58
Bijlage 0 Bijlageoverzicht	61
Bijlage 1 interviewguides	61
Bijlage 1.0 methode interviewguide	61
Bijlage 1.1 interviewguide StedenbaanPlus G. de Visser.....	62
Bijlage 1.2 interviewguide provincie Zuid-Holland P. van der Kooij.....	64
Bijlage 1.3 interviewguide gemeente Amsterdam B. Maas	66
Bijlage 1.4 interviewguide Stadsregio Arnhem/Nijmegen J. Matthijse	68
Bijlage 1.5 interviewguide provincie Noord-Holland P. Chorus.....	70
Bijlage 1.6 interviewguide Stadsregio Amsterdam C. Winnips.....	72
Bijlage 2 Tabellen analyse interviewguides.....	74

1. Inleiding

Het eerste hoofdstuk in het onderzoek zal een inleidende functie bevatten. In eerste instantie wordt het projectkader beknopt weergegeven. Het projectkader heeft als doel de noodzaak van dit onderzoek weer te geven. Vervolgens wordt de doelstelling beschreven en vorm gegeven in een onderzoeksmodel. Dit onderzoeksmodel laat op een systematische manier de onderdelen en de samenhang van dit onderzoek zien. Deze onderdelen worden vervolgens toegelicht. Uiteindelijk wordt de probleemstemming geformuleerd met de gekoppelde deelvragen. Vervolgens wordt er in het kort beschreven wat u kunt verwachten in elk hoofdstuk.

1.1 Projectkader

Transit-oriented development (hierna TOD) is een concept dat zijn oorsprong kent uit de Verenigde Staten. Peijs (2005, p. 12) stelt dat TOD gebaseerd is op de New Urbanisme beweging uit de Verenigde Staten en wordt aangehangen door voorstanders van Smart Growth en organisaties als Reconnecting America. Het oorspronkelijke doel van deze bewegingen is dat nieuwe stedelijkheid bijdraagt aan duurzame ontwikkelingen. Deze duurzame stedelijke ontwikkeling kent zijn opkomst in het begin van de jaren '90 en werd gekenmerkt door voetgangersvriendelijkheid en compacte stedelijke ontwikkeling. Ook was deze geconcentreerd rondom knooppunten. TOD is daarom niet een geheel nieuw fenomeen, maar werd al in de begin jaren '90 geïntroduceerd in de Verenigde Staten (Peijs, 2005). De steden Tokyo en Portland zijn vergevorderd en het implementeren van TOD. In verband met het tijdsduur van dit onderzoek worden deze steden buiten beschouwing gelaten.

Het begrip openbaar vervoergerichte ontwikkeling (TOD) wordt in het onderzoek "Transit and the City" (Peijs, 2005, p. 12) gedefinieerd als het concentreren van ruimtelijke ontwikkeling rondom stations. Het concept TOD wordt wereldwijd succesvol toegepast. Bij gebieden waar TOD is toegepast vormt openbaar vervoer een beter alternatief dan de auto, waardoor het autogebruik afneemt. Dit wordt mede veroorzaakt door de hoge bebouwingsdichtheid rondom het station, de mix van verschillende functies en de voetgangers- en fietsvriendelijkheid (Cervero, Ferrell & Murphy, 2002). Deze concentratie geeft voordelen op het gebied van bereikbaarheid en duurzaamheid.

De metropoolregio Amsterdam (hierna MRA) wordt gezien als één de motoren van de Randstad. Om de kracht van een Metropoolregio te versterken is het van belang dat alle belangrijke voorzieningen binnen een korte tijd bereikbaar zijn. De MRA kent ongeveer driehonderdduizend bedrijven, één miljoen arbeidsplaatsen en circa 2,3 miljoen inwoners en is hierdoor divers en complex van aard (MRAnet, 2010, p. 4). Door deze omvang kent de MRA stadsregionale marktgebieden. Deze gebieden geven efficiëntewinst en bieden mogelijkheden voor economische specialisatie, innovatie en ontwikkelingen (Tordoir, 2009).

Het daily urban system (hierna DUS) is een model dat informatie geeft over hoe gebruikers van de MRA deze stadsregionale marktgebieden gebruiken. Er wordt gezegd dat multifunctioneel bouwen met een hoge dichtheid rondom knooppunten (waaronder stations), resulteert in een beter functionerend DUS (Tordoir, 2009, p.12). Indien het DUS goed functioneert, dan kan het hele netwerk gezien worden als één arbeidsmarkt (MRAnet, 2010). Het programma StedenbaanPlus in de Zuidvleugel gebruikt het DUS om het verplaatsingspatroon binnen de gehele Zuidvleugel te analyseren. Door deze analyse worden

hedendaagse openbaar vervoersstromen onderzocht en kunnen uitspraken worden gedaan over de mobiliteitsontwikkeling in de toekomst. Omdat binnen het concept TOD de mobiliteit de ruggengraat is voor ruimtelijke ontwikkeling kan via het DUS ruimtelijke ontwikkeling op een juiste manier geïmplementeerd worden. Hierdoor worden deze verschillende onderwerpen met elkaar in de praktijk zijn verbonden. Echter, ontbreekt de koppeling tussen deze twee onderwerpen vaker (Rutten, 2012). Er wordt geschreven dat de ontwikkeling van bepaalde knooppunten niet volledig worden benut omdat er onvoldoende aandacht is voor het DUS met een focus op multimodaliteit (Platform31, 2012).

Luijten (2012) geeft in haar artikel 'OV netwerken als drager voor duurzame verstedelijking' een overzicht over de implementatieknelpunten van TOD in de MRA. Er wordt gesteld dat MRA focust op knooppunten (bijv.: Zuidas), maar niet op de manier dat het OV-systeem als drager wordt gezien voor de ontwikkeling van de hele regio. Bertolini stelt dat Amsterdam nog steeds vasthoudt aan het idee van de compacte stad en niet van de polycentriciteit van de regio (in Luijten, 2012). Met compacte stad bedoelt Bertolini een stad met één dominante kern. Dit belemmert de optimale ontwikkeling van de regio (Bertolini in Luijten, 2012). Het boek 'Bereikbaarheid in crisistijden' sluit aan op deze stelling. Het boek hierna BiC geeft inzicht in hoe bereikbaarheid in stedelijke regio's is te bevorderen zonder hoge investeringen. De hypothesen binnen dit boek luidt: "Om te komen tot een verbetering in de bereikbaarheid, kwaliteit, sociale structuur en economische waarde van stedelijke regio's, moeten economische en stedelijke efficiency verbeterd worden" (Rutten & Schrijnen, 2011). Om deze hypothesen te toetsen staat de benuttingsstrategie centraal. Deze benuttingsstrategie houdt in dat een verstedelijkingsaanpak op netwerkniveau noodzakelijk is. Daarbij dient er een betere vormgeving en programmering van haltes en knopen ontwikkeld te worden. Ten slotte dient het huidige OV- en mobiliteitsnetwerk geoptimaliseerd te worden. De driedubbele benuttingsstrategie is onderzocht op zes regio's. Echter, het onderzoek concludeert dat de MRA beschikt over visies betreffende punt 1, 2 en 3, maar dat het strategisch document ontbreekt op punt 1 en 3. Deze visie betreft in de MRA een plan voor het samenhangend hoogwaardig openbaar vervoer. Echter, de samenhang tussen de trein, de metro en de bus ontbreekt (Kort, Reijnierse & Van Wijk, 2011). Het strategisch document betreft een strategie op netwerkniveau waarin de ontwikkeling van openbaar vervoer en verstedelijking zijn verbonden (Rutten, 2012).

Er dient dus een strategie geformuleerd te worden waardoor de verstedelijkingsaanpak op netwerkniveau en het OV- en mobiliteitsnetwerk wordt aangepakt. Maar wat wordt er precies bedoeld met een strategie? Er is geen universele definitie die strategie of strategische ruimtelijke planning goed beschrijft (Albrechts, 2004). Strategische planning is essentieel voor de implementatie van TOD in de MRA. In het onderzoek 'Strategic (spatial) planning reexamined' wordt gesteld dat een andere manier van plannen noodzakelijk is voor stedenbouwkundige concepten als compact city. Omdat TOD gebaseerd is op compacte stedelijke ontwikkeling rondom knooppunten kan worden gesteld dat een alternatieve manier van strategisch planning noodzakelijk is om TOD op netwerk niveau te implementeren in de MRA (Albrechts, 2004, p. 746).

Uit de structuurvisie tot 2040 van Amsterdam komt naar voren dat de MRA zich wilt ontwikkelen als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame Europese metropool. Deze hoofdambitie is gebaseerd op zeven pijlers waaronder meer het verbeteren van de woonkwaliteit in de stad en het intensivering van het landgebruik. Om de bereikbaarheid van de regio en binnenstad te verbeteren dient er een systeemsprong op het gebied van openbaar vervoer plaats te vinden. De structuurvisie onderscheidt visies voor

korte, middellange en lange afstanden. Voor korte afstanden (afstanden tot 10 kilometer) is het openbaar vervoer en de fiets een belangrijk vervoersmiddel. Ruimte om deze vervoersmiddelen te kunnen promoten is noodzakelijk. Voor middellange afstanden (afstanden tussen de 10 tot 30 kilometer) dient de auto ingewisseld te worden door het openbaar vervoer. Dit geldt ook voor lange afstanden. Daarbij is verbetering van de openbare kwaliteit noodzakelijk om mobiliteit via de fiets of per voet aantrekkelijk te maken.

1.1.1 Wetenschappelijke relevantie

Het is wetenschappelijk relevant om strategische planning te onderzoeken in de literatuur en in de praktijk. Uit wetenschappelijke literatuur komt naar voren dat strategieën in de ruimtelijke ordening geen eenduidige definitie hebben. Het is daarom relevant om te onderzoeken wat er nu precies wordt bedoeld met een strategie. Naast deze onduidelijke definitie is dit onderzoek relevant voor de uitwerking van de strategische planningsmethode, genaamd de four-track approach. De four-track approach is een strategische planningsmethoden die beknopt geformuleerd is in de wetenschappelijke literatuur. Ook kent de four-track approach weinig tot geen aanknopingen met de praktijk. Door middel van dit onderzoek wordt de four-track uitgebreider beschreven en wordt er een koppeling gemaakt met de praktijk.

1.1.2 Maatschappelijke relevantie

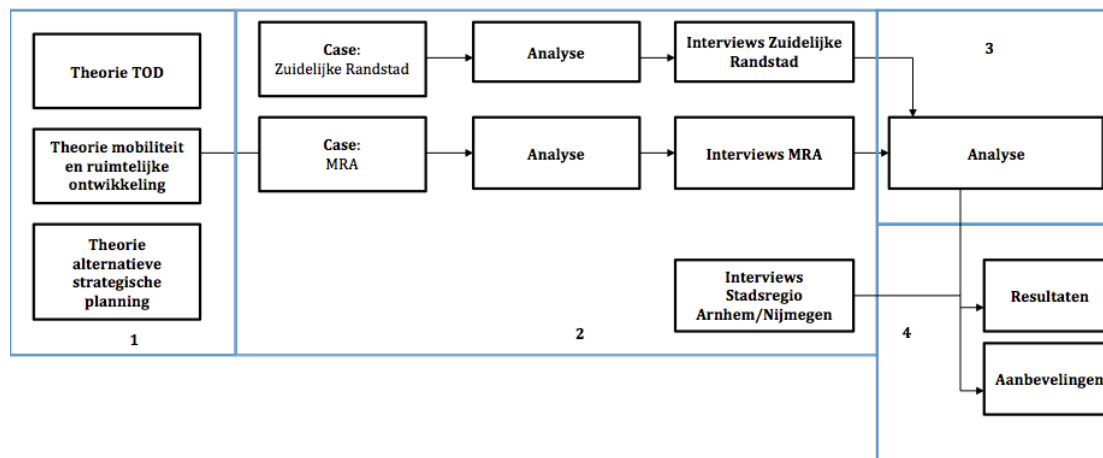
Dit onderzoek is op veel verschillende maatschappelijke vraagstukken relevant. Het inzichtelijk maken van strategieën voor de implementatie van TOD in Nederland is bijvoorbeeld relevant voor problemen met betrekking tot duurzaamheid, mobiliteit, economie en leefbaarheid. De directe maatschappelijke relevantie, vanuit het projectkader, dat de MRA niet beschikt over een strategie om op netwerkniveau verstedelijking en ov te verbinden. Daarnaast wordt gesteld dat de MRA te weinig gericht is op de polycentriciteit van de regio waardoor de kracht van de regio niet optimaal wordt benut. Dit kan een negatief effect hebben op de economische ontwikkeling van de MRA.

1.2 Doelstelling

Het onderzoek zal zowel theorie- als praktijkgericht zijn. De doelstelling van dit onderzoek luidt:

Het doel van dit onderzoek om de four-track approach in de wetenschappelijke literatuur te onderzoeken en deze vervolgens door middel van twee casestudies te onderzoeken in de praktijk.

1.3 Onderzoeksmodel



(Auteur, 2013)

1. Literatuurstudie

De literatuurstudie zal uit twee delen bestaan. In eerste instantie wordt er een theoretische basis gevormd voor TOD en wordt er daarnaast ook een koppeling gemaakt naar theorieën op lokaal en regionaalniveau. De theorie van de four-track approach wordt in dit onderzoek beschouwd als de theorie. Het tweede aspect zal focussen op strategisch plannen via de four-track approach.

2. Casestudies en interviews

De tweede stap in het onderzoek is om de onderwerpen te toetsen aan de praktijk. Dit wordt gedaan door middel van twee casestudies. Het programma StedenbaanPlus en de MRA zullen onderzocht worden om de literatuurstudie aan te vullen. Het eerste aspect van de casestudie bestaat uit een beschrijving en analyseren van de case op basis van de theorie.

Na het beschrijven en analyseren van de casestudie worden er met publieke partijen gesprekken gevoerd om specifieke informatie te winnen over strategievorming. Voornamelijk de aspecten visievorming, formuleren van actiepunten, stakeholders en het proces met burgers wordt onderzocht. Deze aspecten worden gehanteerd als interviewgids.

3. Analyse

Na het uitvoeren van de casestudies en het afnemen van de interviews kan er gestart worden met de analyse. De analyse heeft als doel de geoperationaliseerde rationaliteiten van de four-track approach terug te vinden in de casestudies. De theorie wordt in dit hoofdstuk gekoppeld met de praktijk.

4. Resultaten en aanbevelingen

Wanneer beiden casestudies zijn geanalyseerd worden de positieve en negatieve aspecten van de casestudies opgesomd en toegelicht. Hierdoor ontstaat er een duidelijk wat de verschillen zijn tussen de casestudies (indien er verschillen zijn) en worden verklaringen voor deze verschillen beschreven. Uiteindelijk worden aanbevelingen geformuleerd om TOD implementatie te bevorderen.

1.4 Vraagstelling

De hoofdvraag in dit onderzoek luidt:

In hoeverre wordt er in de theorie en in de praktijk gebruik gemaakt van de four-track approach als strategische planningsmethode, en in hoeverre kan deze een positieve bijdrage leveren voor de implementatie van TOD voor het programma StedenbaanPlus en in de MRA?

De deelvragen die hieronder zijn geformuleerd vormen de basis voor de beantwoording van de hoofdvraag.

1. *Wat is TOD en hoe verankert dit zich theoretisch op lokaal en regionaal niveau?*
2. *Hoe spelen rationaliteiten een rol in het strategisch plannen via de four-track approach?*
3. *In hoeverre komt de four-track approach terug in de praktijk?*
4. *In hoeverre kan de four-track approach een positieve bijdrage leveren aan de implementatie van TOD voor het programma StedenbaanPlus en in de MRA?*

1.5 leeswijzer

In voorgaande is het projectkader, de doelstelling, het onderzoeksmodel en de vraagstelling beschreven. Dit hoofdstuk heeft als doel om een breder kader te schetsen welke onderwerpen wel of niet onderzocht worden in het onderzoek.

Hoofdstuk 2 TOD en de koppeling mobiliteit met ruimtelijke ordening

Centraal staat in hoofdstuk 2 het onderwerp TOD. Het doel van hoofdstuk 2 is om TOD te koppelen aan verschillende modellen, theorieën en concepten die ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit op regionale en lokale schaal wetenschappelijke doen verklaren. The land-use feedback cycle, het daily urban system, TOD en de knoop- en plaatswaarde theorie worden toegelicht.

Hoofdstuk 3 strategische ruimtelijke planning via de four-track approach

In hoofdstuk zal er ingezoomd worden strategische plannen in de ruimtelijke ordening. Er zijn verschillende strategische methoden beschikbaar. Binnen deze verschillende strategische planningsmethoden wordt de four-track approach onderzocht. Omdat uitwerking van deze four-track approach beperkt is dienen de gerelateerde onderwerpen beschreven en geoperationaliseerd te worden.

Hoofdstuk 4 Methodologie

Het hoofdstuk methodologie beschrijft hoe de four-track approach gekoppeld wordt aan de praktijk. Er zal in eerste instantie een overzicht worden gemaakt van alle indicatoren waarna deze gezocht wordt in de praktijk. Om de four-track approach te kunnen koppelen aan de praktijk is ervoor gekozen om twee casestudies uit te voeren. In dit hoofdstuk wordt beschreven welke methoden gebruikt wordt om de casestudie te analyseren beschrijven. Dit geldt ook voor het afnemen van interviews.

Hoofdstuk 5 Casestudie StedenbaanPlus en MRA

In hoofdstuk 5 zullen de twee casestudies worden onderzocht. De casestudies zullen beiden op een vergelijkbare manier worden onderzocht zodat ze beiden casestudies in hoofdstuk 6

op een systematische en vergelijkbare manier kunnen worden geanalyseerd. In eerste instantie zal er een korte introductie worden gegeven over de casestudie. Na deze korte introductie zullen de vier tracks (four-track) beschreven worden op basis van gevonden literatuur. Dit wordt aangevuld met informatie uit de interviews.

Hoofdstuk 6 Analyse

In hoofdstuk 6 zullen de rationaliteiten van de four-track approach op basis van de casestudies worden beschreven. Deze rationaliteiten kunnen als fundament van de four-track approach worden gezien. Op basis van informatie uit de analyse kunnen de conclusies en aanbevelingen worden geformuleerd.

Hoofdstuk 7 Conclusies, aanbevelingen & reflecties

Hoofdstuk 7 heeft als doel de analyse van hoofdstuk 6 op een heldere en inzichtelijke manier te beschrijven. Wanneer de analyse op een heldere en inzichtelijke manier is beschreven kunnen aandachtsgebieden geformuleerd worden die interessant kunnen zijn voor vervolgonderzoek. De reflecties hebben het doel het onderzoek te reflecteren. Zowel het onderzoek als product als het onderzoek als proces worden gereflecteerd.

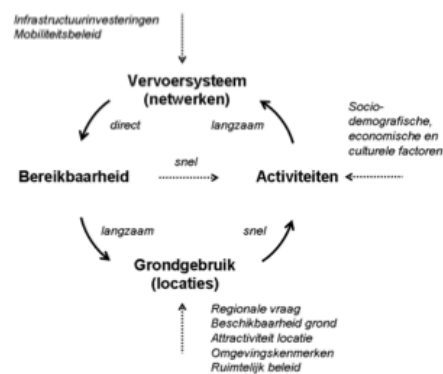
2 TOD en de koppeling mobiliteit met ruimtelijke ordening

2.0 Theorieën over TOD en de koppeling mobiliteit met ruimtelijke ordening

Dit hoofdstuk heeft als doel de koppelingen tussen verschillende onderwerpen, theorieën of modellen inzichtelijk te maken. Een ander doel van dit hoofdstuk is het concretiseren van begrippen die gehanteerd worden binnen dit onderzoek. Zo zijn er al verschillende beschrijvingen van TOD in omloop. Het is van belang dat de begrippen duidelijk gedefinieerd worden zodat de juiste context van dit onderzoek bepaald wordt.

2.1 The Land-use transport feedback cycle

Het model 'Land-use transport feedback cycle' model geeft inzicht in de samenhang tussen vervoerssystemen en de inrichting van ruimtelijke ordening. Het is noodzakelijk dat dit model betrokken wordt in dit onderzoek omdat deze wetenschappelijk bewijst dat de ruimtelijke inrichting bepalend is voor de plaatsen waar mensen activiteiten uitvoeren. Figuur 1 geeft het patroon weer van de ruimtelijke inrichting die bepalend is voor de plaatsen waar mensen activiteiten uitvoeren (Bertolini, 2009).



(Figuur 1: Bertolini, 2009, p. 13)

De redenering achter het figuur is als volgt. Patronen van ruimtelijke inrichting zijn mede bepalend voor de plaatsen waar mensen activiteiten uitvoeren. De verplaatsing om deze activiteiten uit te voeren worden opgevangen door vervoerssystemen. Ontwikkelingen op het vervoersysteem maken locaties meer of minder bereikbaar, waardoor locaties meer of minder aantrekkelijk worden. De cyclus herhaalt zich (Bertolini, 2009, p. 13).

2.2 Polycentriciteit en het DUS

Met de polycentrische stedelijke regio wordt er afstand genomen van het concept van de monocentrische stedelijke regio. Van Houtum & Lagendijk hanteert de volgende definitie voor een policentrische stad (in Grunfeld, 2010):

Een polycentrische stad is een stad die opgebouwd is uit meerdere gespecialiseerde complementaire centra (Van Houtum & Lagendijk, in Grunfeld, 2010).

Polycentriciteit is populair omdat het synergie veronderstelt. Synergie is een begrip wat in veel verschillende onderdelen van dit onderzoek naar voren komt. Dat betekent dat de polycentrische stedelijke regio als normatief concept de aannamen hanteert dat het geheel beter functioneert dan de som der delen (Van Houtum & Lagendijk in Grunfeld, 2010). De polycentriciteit van de regio zegt niets over het functioneren van de regio, het beschrijft alleen een beeld over hoe de onderlinge samenhang van de regio.

Voordelen van polycentrische steden is dat huishoudens tussen meerdere centra in kunnen wonen waardoor meer banen binnen bereik van de huishoudens komen. Een tweede voordeel is dat steden of centra die deel uitmaken van de metropool zich in verschillende functies kunnen specialiseren en elkaar kunnen aanvullen. Zo ontstaan netwerksteden die een grote diversiteit aan functies en vestigingsmilieus aanbieden (Van Bakel, 2001, p.7).

De term DUS wordt gehanteerd om te beschrijven hoe het beweegpatroon eruit ziet van gebruikers van deze polycentrische stad. Het schetst de leefwereld van bewoners én bedrijven en hun dagelijkse of wekelijkse activiteiten. Het DUS kan veel informatie geven over hoe mensen de stadgebruiken. In het formuleren van strategieën is het noodzakelijk dat het beweegpatroon gekwantificeerd wordt zodat strategieën concreet geformuleerd kunnen worden. Roudsari en Fard (2012) definiëren het DUS als volgt:

“Een set van gerelateerde steden die een structuur vormt voor een urbaan systeem in een gebied, een regio of wereldwijd.” (Roudsari & Fard, 2012)

De doorslaggevende rol hoe het DUS gebruikt wordt is gebaseerd op het productiemilieu, het consumptie milieu en het woonmilieu (Meier-Boschaart, 2012).

2.3 Transit Oriented Development

Het verbinden van de ruimtelijke ontwikkeling en de mobiliteit tussen de centra kan vorm gegeven worden door het TOD concept (Bonnemayer, Lastdrager – Van der Woude, 2007). Er zijn verschillende definities die TOD beschrijven. Cervero, Ferrell en Murphy (2002) geven voorbeelden van verschillende definities van TOD:

“Broad concept that includes any development that benefits from its proximity to a transit facility and that generates significant transit ridership.”

“Land development pattern that provides a high level of mobility and accessibility by supporting travel by walking, bicycling, and public transit.”

Er wordt gesteld dat de verschillende definities in het onderzoek overlappende elementen bevatten. Dit zijn het mixen van functies, ruimtelijke ontwikkeling dat goed verbonden is met openbaar vervoer en ruimtelijke ontwikkeling dat het gebruik van openbaar vervoer stimuleert. Daarnaast worden ook een viertal in mindere mate overlappende elementen beschreven. Dit zijn compactheid in stedenbouw, voetgangers- en fietsvriendelijk, publieke en private plekken nabij stations en multimodale stations (Cervero, Ferrell & Murphy, 2002, p.6). Naast deze elementen hanteert het programma StedenbaanPlus verschillende invloedgebieden om TOD af te ruimtelijke af te bakenen. Er wordt een straal van 1.200 meter gehanteerd voor haltes van spoorverbindingen (metro en trein) en 800 meter voor tram en

bushaltes (Zuidvleugel Stedenbaan+, 2012). Het concept TOD wordt in dit onderzoek als volgt gedefinieerd:

Het concentreren van compacte ruimtelijke ontwikkeling met gemixte functies, gefocust op voetgangers- en fietsvriendelijkheid binnen een straat van 1200 meter rondom multimodale stations die fungeren in een hoogwaardig regionaal ov- netwerk.

Het concept TOD gaat er van uit dat het openbaar vervoerssysteem als ruggengraat en aanjager fungeert voor ruimtelijke ontwikkeling en kan hierdoor gekoppeld worden aan het 'the Land-use transport feedback cycle'. Het mobiliteit systeem wordt hier eerst aangelegd en functies worden later aangelegd.

Peijs (2005) geeft verschillende concepten die ruimtelijke ontwikkeling koppelen aan mobiliteit. Voorbeelden als 'Adaptive City' en 'Hybride City' koppelen ruimtelijke ontwikkelingen ook aan mobiliteit. Wanneer er specifiek sprake is van TOD moet worden vastgesteld. Belzer & Autler (2002) definiëren een TOD project wanneer de volgende ambities gelden:

- *Location efficiency*: verschuiving van de noodzaak van autogebruik naar optioneel. Noodzakelijk voor location efficiency is kwalitatief openbaar vervoer, functie mix en voetgangersvriendelijk.
- *Value Recapture*: TOD draagt bij aan het verminderen van uitgaven voor automobilititeit.
- *Livability*: het doel van TOD is om steden goed te laten functioneren voor bewoners waardoor de kwaliteit van de omgeving verhoogd wordt.
- *Financial returns*: de publieke en de private partij verwachten rendement op hun rendement.
- *Choice*: bewoners hebben keuze in huisvestingstype, commerciële functies en vervoerswijzen.
- *Efficient regional land-use patterns*: het stimuleren van efficiënte en het verminderen van de mobiliteitsbehoefte.

In theorie heeft TOD voordelen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, financiering, en duurzaamheid. Door verschillende functies gemixt te clusteren bij publiek toegankelijke OV-stations zijn deze gebieden minder afhankelijk van de auto.

2.4 Knoop- en plaatswaarde theorie

Geïntroduceerd door prof. Bertolini van de Universiteit van Amsterdam is de knoop- en plaatswaarde theorie. Deze theorie geeft inzicht in de positie van een station in het netwerk van een stad of regio. Daarnaast geeft het informatie over het gebruik van de omgeving van een station (Van Bakel, 2001, p. 13). Het model gaat er van uit dat een knooppunt goed functioneert als er sprake is van een evenwicht tussen de knoop- en plaatswaarde. De knoopwaarde betreft de multimodale bereikbaarheid. De plaatswaarde betreft de mate van economische activiteiten nabij een knooppunt.

De indicatoren van de plaatswaarde zijn capaciteit, complementariteit en kwaliteit. De indicatoren van de knoopwaarden zijn het aantal verschillende vervoersdiensten en

ketenmobiliteit. De uitwerking van de knoop- en plaatswaarde theorie wordt buiten beschouwing gelaten.

2.5 Conclusie TOD en de koppeling mobiliteit met ruimtelijke ordening

The land-use feedback cycle, het DUS en de knoop- en plaatswaarde theorie zijn allemaal modellen en of theorieën die het verplaatsingsgedrag en de behoefte voor ruimtelijke ontwikkeling kunnen voorspellen. Deze voorspellingen kunnen belangrijk zijn voor het creëren van ruimtelijke strategische plannen voor TOD op netwerkniveau. Op deze voorspellingen kunnen strategische plannen worden geformuleerd of aangepast. Door kwalitatieve voorspellingen te kwantificeren kunnen concrete doelstellingen op een duurzame worden geformuleerd en worden beoordeeld.

3 Strategische ruimtelijke planning via de four-track approach

In het projectkader is al geïntroduceerd dat een alternatieve manier van ruimtelijke planning noodzakelijk is om TOD te kunnen implementeren. Dit hoofdstuk heeft in eerste instantie het doel de alternatieve strategische planningsmethode in het kort te vergelijken met de traditionele ruimtelijke planning. Vervolgens worden alternatieve strategische planningsmethoden toegelicht en beoordeeld op kenmerken van TOD. Uiteindelijk wordt de meest geschikte planningsmethoden, de four-track approach, uiteengezet en geoperationaliseerd waardoor deze bruikbaar is voor het praktijk gedeelte van dit onderzoek. De uiteindelijke conclusie van dit hoofdstuk betreft een beschrijving van de tracks op basis van de onderlinge samenhang van tracks en rationaliteiten.

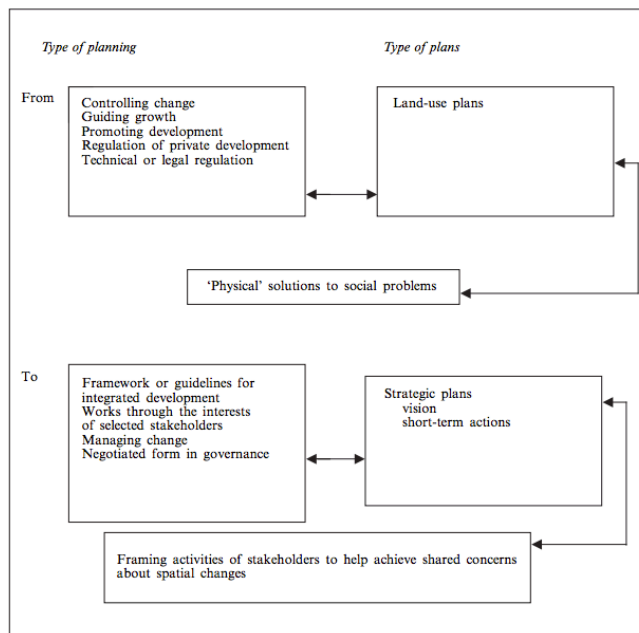
3.1 Traditioneel ruimtelijke ontwikkeling

Planning in de ruimtelijke ontwikkeling is op een geïntegreerde en kwalitatieve manier gefocust op de locatie waar de ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt, de intensiteit, de uitstraling, de hoeveelheid, de afstemming tussen ontwikkeling en de verschillende functies: huisvesting, industrie, recreatie, transport, educatie, natuur, archeologie en culturele activiteiten (Albrechts, 2004).

Traditionele planning focust zich op het controleren van ruimtelijke ontwikkeling door middel van een bestemmingsplan. Door deze bestemmingsplannen wordt de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling gestuurd. Hierdoor wordt ongewenste ruimtelijke ontwikkeling tegen gegaan en vindt gewenste ruimtelijke ontwikkeling plaats waar nodig is. De traditionele manier van plannen is gebaseerd op overheersende parameters en gefocust op fysieke aspecten en bieden een fysieke oplossing voor sociale en economische problemen.

Het bovenstaande wordt in de wetenschappelijke literatuur beschouwd als een harde manier van plannen. De manier van planning wordt gezien als niet flexibel en niet adaptief bij veranderende omstandigheden. Humane activiteiten worden genegerd en worden bestaande normen te snel gegeneraliseerd en overgenomen. Door deze aspecten worden 'zwakkere' sociale groepen genegerd en wordt de ruimtelijke inrichting geleid door grote belanghebbende partijen.

Hart (in Albrechts, 2004, p. 745) stelt dat deze vorm van ruimtelijke planning niet werkt als het onder andere gaat over de compacte stedelijke ontwikkeling. Omdat TOD onder andere gebaseerd is op compacte stedelijke ontwikkeling kan hier gesteld worden dat een andere manier van plannen noodzakelijk is. Het strategische plannen krijgt hier zijn intreden. Met strategisch plannen wordt bedoeld een framework voor acties. Dit wordt in alinea 3.3 The four-track approach en de rationaliteiten toegelicht. Het volgende figuur geeft het verschil weer tussen type planning en type van plan.



(Albrechts, 2004, p. 748)

3.2 Bouwblokken voor alternatieve strategische planning

Wat precies in ruimtelijke ontwikkeling wordt bedoeld met een strategie of strategische planning is onduidelijk (Albrechts, 2004, p. 746). Er is geen universele definitie die strategie of strategische ruimtelijke planning goed beschrijft. Om zorg te dragen voor een goede omvorming van traditionele ruimtelijke planning naar nieuwe ruimtelijke planning geeft Albrechts (2004, p. 747) belangrijke bouwblokken. Hij noemt de volgende bouwblokken. Strategische planning biedt een framework voor beslissingen (object), het is een continue proces (interactie), het heeft een open toekomst (toekomst), het probleem staat centraal (tijds-element), het wordt gevormd door vergaderingen en staat dus niet vast (vorm) en kan gezien worden als een referentie kader voor de huidige ruimtelijke ontwikkeling (effect).

Het proefschrift van I. de Kort (2009, p. 37) beschrijft drie verschillende benaderingswijzen voor strategische plannings. Het proefschrift beschrijft de communicatieve, de interactieve en de strategische benadering. Het onderzoek geeft de voorkeur voor de strategische benadering. Dit door verschillende redenen. Zo focust een strategische planning op het formuleren én de implementatie van een strategie, houdt het rekening met het proces, focust het besluitvorming in consensus tussen verschillende partijen, benadrukt het de kwaliteiten van een gebied en ten slotte focust het op cruciale vraagstukken en uitdagingen (De Kort, 2009, p.38).

Het onderzoek van Koh, Van Kann & Stremke (2012) behandelt verschillende benaderingswijzen voor ruimtelijk strategisch denken. Het onderzoek benadert drie verschillende benaderingswijzen. De 'cycle scenario approach', de 'four-track approach' en de 'design framework'. De cycle scenario approach focust op het beheersen van externe factoren die invloed hebben op het betreffende doel. Design framework focust op de effecten die voortvloeien uit het toepassen van een strategie binnen een bepaald gebied. De four-track approach focust op strategieën, instrumentarium van belanghebbende, communicatie tussen belanghebbende en waarden van een gebied (Koh, Van Kann & Stremke 2012). Omdat de four-track approach gebruikt kan worden voor compacte stedelijke ontwikkeling wordt de four-track approach in dit onderzoek gebruikt als strategische planningsmethoden (Albrechts, 2004, p. 745).

3.3 The four-track approach en de rationaliteiten

Het doel van de four-track approach is om creatieve gedifferentieerde, territoriale en strategische oplossingen te vinden voor problemen in de ruimtelijke ordening. Het doel van deze oplossingen is het creëren van een toekomstige wenselijke situatie door het creëren van een eenheid van verschillende partijen met verschillende belangen, doelstellingen en strategieën (Albrechts, 2004, p. 746).

De four-track approach is gebaseerd op vier rationaliteiten en bevat vier tracks. Het uiteindelijke product betreft een wisselwerking tussen de verschillende rationaliteiten en producten. De uiteindelijke strategie bevat de volgende aspecten:

- Een analyse van belangrijke processen die invloed hebben op de omgeving;
- Een dynamisch en geïntegreerd framework voor lange termijn;
- Korte- en lange termijn acties om de visie te realiseren;
- Rekening houdend met budget en financiering;
- En een strategie voor implementatie (Albrechts, 2004).

Het fundament van de four-track approach bestaat uit de vier rationaliteiten. Hoe deze rationaliteiten vorm krijgen in de praktijk is afhankelijk van de beleidsdoelinden en de problemen. Deze kunnen gevormd worden door economische, milieu, culturele en sociale agenda's (Albrechts, 2004, p. 753). Alle rationaliteiten worden in dit hoofdstuk door middel van een gelijkwaardige structuur beschreven. In eerste instantie wordt de rationaliteit gedefinieerd. Vervolgens worden gerelateerde elementen toegelicht waardoor er niet teveel wordt afgeweken van de definitie. Uiteindelijk wordt de informatie geoperationaliseerd zodat ze gebruikt kunnen worden het praktijk gedeelte van mijn onderzoek.

3.4.1 Waarderationaliteit

Definitie

Waarderationaliteit is gebaseerd op literatuur gepubliceerd door socioloog Weber en filosoof Bergson. Waarderationaliteit kan als volgt worden gedefinieerd:

“The introduction of value rationality is thus a clear reaction against a future that extrapolates the past and maintains the status quo. It means that time flows from the 'invented' future, which challenges conventional wisdom, toward and into the experienced present. This means inventing a world that would not otherwise be” (Albrechts, 2004)

Om de waarderationaliteit bruikbaar te maken voor dit onderzoek wordt er naar gerelateerde elementen gezocht.

Elementen

Het onderzoek ' Spontane orde of een nieuw Jeruzalem: waardepluralisme in de praktijk van gebiedsontwikkeling' beschrijft de crux als het gaat om het concretiseren van het begrip 'waarden' in ruimtelijke ontwikkeling. Het is onmogelijk om uitspraken te doen over de waarden, zonder in de beoordeling de ene waarde op voorhand belangrijker te verklaren dan de andere de waarde (Buunk, 2010). Projectontwikkelaars hebben bijvoorbeeld andere waarden dan natuurbeschermingsorganisaties. Het onderzoeken van het begrip waarden zorgt daarom voor moeilijkheden.

De Wetenschappelijke Raad voor Regeringsbeleid (hierna WRR) heeft een uitgebreid onderzoek gedaan (in Buunk, 2010) naar waarden en normen in Nederland en heeft deze vertaald naar de context van ruimtelijke ontwikkeling. Er worden in het onderzoek abstracte en concrete waarden beschreven. Om het onderzoek beknopt te houden worden de abstracte waarden buiten beschouwing gelaten. Deze zijn in het onderzoek van Buunk terug te vinden (Buunk, 2010, p.30).

Als er gekeken wordt naar concrete waarden in de ruimtelijke ontwikkeling dan zien we dat deze waarden voortvloeien uit de inrichting, het beheer en het gebruik van de ruimtelijke ontwikkeling. In Wet ruimtelijke ordening (hierna Wro) zijn geen regels opgesteld die deze waarden concretiseren. Het enige wat de Wro stelt is: "De gemeenteraad stelt voor het gehele grondgebied van de gemeente een of meer bestemmingsplannen vast, waarbij ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening de bestemming van de in het plan begrepen grond wordt aangewezen en met het oog op die bestemming regels worden gegeven." (www.overheid.nl, 2013)

Onder andere door de juridische onduidelijkheid worden de waarden die door beroepsgroepen, die actief zijn in de inrichting, het gebruik en het beheer van ruimte betrokken bij dit onderzoek. De concrete waarden zijn in de onderstaande tabel weergegeven.

Concrete waarden	Omschrijving
Ruimtelijk concept	"Wensbeeld voor toekomstige ruimtelijke ontwikkeling, veelal met kaartbeeld en met klinkende metafoor. Het is het gedeelde perspectief van een deel van de ruimtelijke plannings- en beleidsgemeenschap van professionals en bestuurders."
Waarden in professionele kennis- en beleidsdomeinen	"Kernachtige waarden die vaak impliciet worden gehanteerd in analytische benaderingen, rekenmodellen en beoordelings- en afwegingskaders."
Ruimtelijke kwaliteit	"Definities en categorisering van kenmerken van ruimtelijke inrichting en de kwaliteit ervan. Bijbehorende methoden van onderzoek ... in termen van ruimtelijke kwaliteit."

(Buunk, 2010, p. 43)

Operationalisatie ruimtelijke concept

Zoals beschreven worden de concrete waarden na de het beschrijven van de gerelateerde elementen geoperationaliseerd. De concrete waarde 'ruimtelijke concept' kunnen we eenvoudig operationaliseren naar een toekomstvisie voor een bepaald gebied door middel van een bepaalde ontwikkeling.

Waarden	Operationalisatie
Ruimtelijke concept	Toekomstvisie voor een bepaald gebied

(Auteur, 2013)

Operationalisatie waarden in professionele kennis- en beleidsdomeinen

Waarden uit professionele kennis- en beleidsdomeinen is in dit onderzoek geoperationaliseerd naar de waarden die voortvloeien uit analytische benaderingen, rekenmodellen en beoordelings- en afwegingskaders die door betrokken partijen zijn geformuleerd. Deze waarden hebben betrekking op de inrichting, het gebruik of het beheer van een gebied. Deze waarden kunnen beslissingen in het formuleren van visies of actiepunten beïnvloeden. Voorbeelden van deze waarden zijn waarden uit onderzoeken naar demografische ontwikkeling of de behoefte van mobiliteit.

Waarden	Operationalisatie
Waarden in professionele kennis- en beleidsdomeinen	Analytische benaderingen, rekenmodellen en beoordelings- en afwegingskaders voor de inrichting van een gebied.
	Analytische benaderingen, rekenmodellen en beoordelings- en afwegingskaders voor de gebruik van een gebied.
	Analytische benaderingen, rekenmodellen en beoordelings- en afwegingskaders voor het beheer van een gebied.

(Auteur, 2013)

Operationalisatie ruimtelijke kwaliteit

Het begrip ruimtelijke kwaliteit komt vaak terug in verschillende onderzoeken over duurzame gebiedsontwikkeling. Het onderzoek 'Duurzame gebiedsontwikkeling doe je zo' stelt dat gebiedsontwikkeling pas duurzaam is wanneer er een balans wordt gevonden tussen de ruimtelijke- en maatschappelijke component van ruimtelijke kwaliteit.

De ruimtelijke component bestaat uit gebruikerswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde. De componenten gebruikerswaarde en belevingswaarde vertegenwoordigen het hier en nu van een gebied. De gebruikerswaarde verwijst naar het functionele gebruik van een gebied, de toedeling van verschillende functies en de bereikbaarheid van een gebied. De belevingswaarde verwijst naar de subjectieve beleving van een ontwikkeling in het heden. De toekomstwaarde vertegenwoordigd de subjectieve beleving van een ontwikkeling in de toekomst.

De maatschappelijke component bestaat uit people, planet en profit. De component people staat voor de sociaal- culturele dimensie van een ontwikkeling. De component planet betreft de ecologische dimensie van een ontwikkeling. Ten slotte betreft profit de economische dimensie van een ontwikkeling. (Puylaert & Werksma, 2011).

Waarderationaliteit	Operationalisatie	
Ruimtelijke kwaliteit	Ruimtelijke component	People
		Planet
		Profit
	Maatschappelijke component	Gebruikerswaarde
		Belevingswaarde
		Toekomstwaarde

(Auteur, 2013)

Samenvatting waarderationaliteit voor TOD

Nu waarderationaliteit is toelicht en geoperationaliseerd kan deze gebruikt worden voor het praktijk gedeelte van mijn onderzoek. Waarderationaliteit houdt in dat visie en de daaruit voortkomende actiepunten mede gevormd worden door het wenselijk beeld voor lange termijn, dat het beïnvloed wordt door middel van onderzoeken door professionele kennis- en beleidsdomeinen en de maatschappelijke- en ruimtelijke component van ruimtelijke kwaliteit.

3.4.2 Strategische rationaliteit

Definitie

Strategische rationaliteit is gebaseerd op literatuur gepubliceerd door filosoof Foucault en geograaf Flyvbjerg. Strategische rationaliteit kan als volgt worden gedefinieerd:

“At the start of the process, the relevant actors must become conscious of the unequal distribution of power in all stages of the planning process. This means that ... with the communicative rationality. A process solely dominated by experts and powerful actors must be avoided.” (Albrechts, 2004, p. 754)

Om de strategische rationaliteit bruikbaar te maken voor dit onderzoek wordt er naar gerelateerde elementen gezocht.

Elementen

In de definitie komt naar voren dat strategische rationaliteit gerelateerd is aan communicatieve rationaliteit. Om strategische rationaliteit op een juiste manier te beschrijven en te operationaliseren wordt vooraf al vermeld dat communicatieve rationaliteit betrekking heeft op het betrekken van partijen bij ruimtelijke ontwikkeling. Communicatieve rationaliteit wordt verder beschreven in 3.5.3 Communicatieve rationaliteit. De essentie van strategische rationaliteit is dat ruimtelijke planners inzicht krijgen in hoe machtsrelaties tot stand komen en welke strategieën gehanteerd kunnen worden om deze machtsrelaties te beheersen. De elementen die betrokken worden in het beschrijven van strategische rationaliteit zijn tweedelig.

Het eerste element heeft betrekken op verschillende vormen van macht die in het onderzoek ‘Planning and power: towards an emancipatory planning approach’ beschreven worden (Albrechts, 2003). Het onderzoek beschrijft een viertal vormen van macht, namelijk intimidatie, manipulatie, overtuiging en autoriteit. Het onderzoek stelt dat er empirisch

bewijs aanwezig is dat besluitvormingsprocessen in ruimtelijke inrichting sterk worden bepaald door deze vormen van macht. Echter, deze vormen van macht zijn moeilijk terug te vinden in het praktijk gedeelte van dit onderzoek. Er is daarom gekozen om 'meer meetbare' invloedfactoren te betrekken in dit onderzoek.

Het tweede element heeft betrekking op het onderzoek 'Organisatiemodellen voor gebiedsontwikkeling; analyse van invloed op percepties van betrokken actoren', omdat het onderzoek concrete informatie geeft over factoren die het samenwerkingsproces tussen betrokken partijen in ruimtelijke ordening doen beïnvloeden. Het onderzoek beschrijft een vijftal samenwerkingsvormen met publieke en private partijen in de ruimtelijke ordening met elk hun unieke samenstelling van macht. Dit onderzoek beschrijft een vijftal macht (Weerd, 2007). Echter, er zijn bepaalde machtsvormen die niet gerelateerd kunnen worden aan strategische rationaliteit. Deze machtsvormen kunnen wel gerelateerd worden aan communicatieve rationaliteit. Het onderzoek bevat dus elementen van strategische en communicatieve rationaliteit wat aansluit op de definitie van Albrechts (2003, p.754)

Operationalisatie strategische rationaliteit

Er worden twee vormen van macht gebruikt om strategische rationaliteit te operationaliseren voor dit onderzoek. De eerste vorm van macht heeft betrekking op het in bezit hebben van middelen, of het beschikken van zeggenschap, die andere noodzakelijk partijen niet hebben. Teisman (In Weerd, 2007, p. 38) stelt dat de volgende onderwerpen gerelateerd zijn aan het in het bezit hebben van middelen, of het beschikken van zeggenschap:

- Verdeling van autoriteit;
- Financieel-economisch netwerk;
- Informatie over product, markt en middelen;
- Grond en vastgoedbezit;
- Legitimatie van het project;
- Politieke steun.

De tweede vorm van macht beschreven wordt in het onderzoek van Weerd en gebruikt wordt voor dit onderzoek is het dragen van verantwoordelijkheid en het hebben van bevoegdheid. Weerd (2007, p. 39) stelt dat de volgende onderwerpen gerelateerd zijn aan het dragen van verantwoordelijkheid en het hebben van bevoegdheid:

- Grondverwerving;
- Gronduitgifte;
- Bouw- en woonrijp maken;
- Planvorming;
- Grondexploitatie;
- Vastgoedontwikkeling.

De overige elementen die beter gerelateerd kunnen worden aan communicatieve rationaliteit zijn risicoverdeling, gezamenlijk – individuele doelen en commitment. Deze elementen zijn terug te vinden bij communicatieve rationaliteit.

Strategische rationaliteit	Operationalisatie
Macht	Middeleninbreng – zeggenschap
	Verantwoordelijkheid – bevoegdheid

(Auteur, 2013)

Samenvatting strategische rationaliteit voor TOD

Nu strategische rationaliteit is toelicht en geoperationaliseerd kan is deze gebruikt worden voor het onderzoeken van de casestudies en het afnemen van de interviews. Strategische rationaliteit wordt gehanteerd voor het formuleren van de lange termijn visie, de korte- en lange termijn actiepunten, het contact met stakeholders en de het proces met bewoners en heeft als doel de machtsinvloeden in het proces te beheersen.

3.4.3 Communicatieve rationaliteit

Definitie

Communicatieve rationaliteit is gebaseerd op literatuur gepubliceerd door socioloog en filosoof Habermas en planoloog Innes en kent zoals bekend overlappingsen met strategische rationaliteit. Het onderzoek 'Strategic (spatial) planning reexamined' geeft de volgende beknopte definitie weer van communicatieve rationaliteit:

“Involving a growing number of actors – private and public- in the proces.”
(Albrechts, 2004).

Om de communicatieve rationaliteit bruikbaar te maken voor dit onderzoek wordt er naar gerelateerde elementen gezocht.

Elementen

De elementen die gerelateerd zijn aan communicatieve rationaliteit en hebben in dit onderzoek betrekking op twee aspecten. Het eerste aspect heeft betrekking op welke partijen betrokken dienen te worden bij de ruimtelijke ontwikkeling. Het tweede aspect heeft betrekking op hoe ervoor gezorgd wordt dat deze partijen daadwerkelijk gaan samenwerken. Deze twee aspecten worden in het kort beschreven waardoor vervolgens de operationalisatie kan plaatsvinden.

Wie moet er gaan samenwerken?

Om deze vraag te kunnen beantwoorden wordt er onderscheid gemaakt tussen private- en publieke partijen. Publieke partijen bestaan uit belangen die behartigd worden door de verschillende overheden (het Rijk, provincie, regio's en gemeenten). Private partijen bestaan uit belangen die behartigd worden door bedrijven, belangenorganisaties en individuele burgers (Weerd, 2007, p. 32). Naast private- en publieke partijen wordt er ook onderscheid gemaakt tussen investeren en toestemmen en shareholders en stakeholders. Dit onderscheid is in dit onderzoek buiten beschouwing gelaten.

Peek (2006, p. 38) stelt dat vanuit het perspectief voor het benutten van synergiemogelijkheden en het realiseren van kwaliteit dat duurzame partijen betrokken

dienen te worden in het proces. Deze duurzame partijen focussen bij een ontwikkeling het lange termijn aspect. Door de huidige economische situatie worden partijen gedwongen om anders te kijken naar een bepaalde ontwikkeling. Er dient niet meer gekeken te worden ontwikkelpotentie van een ontwikkeling maar juist naar de exploitatiefase (Peek & Remmen, 2012).

Hoe moet er samengewerkt worden?

Het tempo in het besluitvormingsproces van een ontwikkeling is een belangrijk aspect. Vertragingen kunnen leiden tot het mislukken van een plan met daaraan gekoppelde financiële risico's. Ruimtelijke ontwikkeling is een proces waar steeds meer partijen bij betrokken worden. Omdat er steeds meer partijen bij het proces worden betrokken bestaat het risico dat het proces langdurig wordt omdat iedereen zijn belangen wilt waarborgen. Er moet daarom ervoor worden gezorgd dat partijen met elkaar gaan samenwerken. Dit wordt gedaan door het betrekken van de begrippen synergie, consensus en samenwerking.

Het onderzoek 'Locatiesynergie: een participatieve start van de herontwikkeling van binnenstedelijke stationslocaties' stelt dat synergiemogelijkheden het vertrekpunt moeten zijn voor gebiedsontwikkeling (Peek, 2006) Als er gekeken wordt naar stationslocaties, en daarmee voor een gedeelte TOD, dan stelt het onderzoek dat bij deze locaties de concentratie van functies, de multimodale bereikbaarheid en de nabijheid van het stadscentrum elkaar kunnen versterken. Deze onderlinge versterking wordt in het onderzoek van Peek (2006, p. 34) gezien als synergie. Alle betrokken partijen dienen deze meerwaarde van deze versterking te zien waardoor de samenwerking positief beïnvloed wordt.

Nu bekend is dat stationslocaties synergievoordelen met zich mee kunnen brengen kan helaas niet gesteld dat het proces van ruimtelijke ontwikkeling rondom stations makkelijk verloopt. De verschillende partijen hebben verschillende wensen en doelen, waardoor plannen moeilijk uitvoerbaar worden. Albrechts (2004, p. 750) stelt dat consensus en samenwerking belangrijke aspecten zijn om dit probleem op te lossen. Samenwerking en consensus is wat Peek (2006, p. 41) verstaat onder verknoping: "Verknopen is een proces waarbij de initiatiefnemer en duurzame shareholders tot inhoudelijke uitgangspunten voor de planvorming komen vanuit een gezamenlijke oriëntatie op de synergiemogelijkheden die de locatie biedt." (Peek, 2006, p. 41). Synergie en consensus zijn dus van belang om het tempo in het besluitvormingsproces te waarborgen.

Operationalisatie communicatieve rationaliteit

Wie moet er gaan samenwerken?

Het onderstaande figuur geeft een overzicht van de partijen die duurzaam betrokken zijn bij de ontwikkeling van binnenstedelijke stationslocaties. Communicatieve rationaliteit wordt door het volgende figuur geoperationaliseerd.

middelen	belang	
	publiek	privaat
<i>investeringen</i>	shareholders – overheden <ul style="list-style-type: none"> • Burgemeester & Wethouders (grondbedrijf, stadsontwikkeling, verkeer en vervoer) • ProRail (nieuwbouw, onderhoud) • Ministerie van VROM • Ministerie van V&W (RWS) • Ministerie van BiZa • Commissie Europese Unie 	shareholders – bedrijven, belangenorganisaties, burgers <ul style="list-style-type: none"> • beleggers • projectontwikkelaars • NS (Reizigers, Vastgoed, Stations) • financiers • bouwondernemingen • woningbouwcorporaties • makelaars • ontwerpers en adviseurs • toekomstige exploitanten/huurders
<i>toestemming</i>	stakeholders – overheden <ul style="list-style-type: none"> • gemeenteraad • Gedeputeerde Staten • Tweede Kamer • Europees Parlement • ProRail (spoorveiligheid, capaciteitstoedeling) • Ministerie van BiZa • Commissie Europese Unie 	stakeholders – bedrijven, belangenorganisaties, burgers <ul style="list-style-type: none"> • grondeigenaren • huidige exploitanten/huurders • omwonenden • reizigers/overige individuele gebruikers • lokale openbaarvervoerondernemingen • Kamer van Koophandel • belangenorganisaties in Locov (Rover, Fietsersbond, ANWB, Consumentenbond, Chronisch Zieken- en Gehandicaptenraad, Ouderenbond c.s.o.) • Milieudefensie

(Weerd, 2006, p. 39)

Hoe moet er samengewerkt worden?

Om de samenwerking in het besluitvormingsproces te bevorderen moet er gefocust worden op synergievoordelen, samenwerking en consensus. Uiteindelijk dienen deze onderwerpen tot verknoping te leiden.

Communicatieve rationaliteit	Operationalisatie
Wie samenwerken	Publieke partij
	Private partij
Hoe samenwerken	Consensus
	Synergie
	Verknoping

(Auteur, 2013)

Samenvatting communicatieve rationaliteit

Nu communicatieve rationaliteit is toelicht en geoperationaliseerd kan is deze gebruikt worden voor het onderzoeken van de casestudies en het afnemen van de interviews. Communicatieve rationaliteit wordt gehanteerd voor het formuleren van de lange termijn visie, de korte- en lange termijn actiepunten, het contact met stakeholders en de het proces met bewoners. In combinatie met strategische rationaliteit zorgt communicatieve rationaliteit ervoor dat specifieke partijen, met een beperkte invloed van macht, op een efficiënte manier met elkaar gaan samenwerken.

3.4.4 Instrumentele rationaliteit

Definitie

Instrumentele rationaliteit is gebaseerd op literatuur gepubliceerd door The Chicago School of Economics. Instrumentele rationaliteit wordt in onderzoeken van de prof. L. Albrechts op verschillende manieren gedefinieerd. Het onderzoek 'Strategic (spatial) planning reexamined' definieert instrumentele rationaliteit als volgt:

"Looking for the best way to solve the problems and achieve the disired future"
(Albrechts, 2004, p. 752).

Het ander onderzoek 'Planing and power: towards an emancipatory planning approach' definieert instrumentele rationaliteit als volgt:

"To encourage accountability within a time and budgetary framework." (Albrechts, 2003)

Om de instrumentele rationaliteit bruikbaar te maken voor dit onderzoek wordt er naar gerelateerde elementen gezocht.

Elementen

De elementen die gerelateerd zijn aan instrumentele rationaliteit hebben betrekking op middelen of instrumenten om ruimtelijke ontwikkelingen daadwerkelijk te realiseren. Om deze middelen of instrumenten te formuleren in dit onderzoek wordt instrumentele rationaliteit gekoppeld aan het onderzoek 'Duurzame gebiedsontwikkeling: een structurerend procesmodel voor een duurzame toekomst'. In dit onderzoek wordt het besluitvormingsproces van duurzame gebiedsontwikkeling gekoppeld aan de Methodiek Systeemanalyse (Nijhoff, 2010, p. 73). Deze Methodiek Systeemanalyse bestaat uit de blokken 'moeten', 'willen' en 'kunnen'.

Het eerste blok 'moeten' heeft voornamelijk betrekking op het creëren van de noodzaak tot een bepaalde ruimtelijke ontwikkeling. Dit is voor instrumentele rationaliteit niet van belang en wordt daarom buiten beschouwing gelaten. Het tweede blok 'willen' heeft betrekking op het doel wat bereikt dient te worden. Dit is voor instrumentele rationaliteit niet van belang en wordt daarom buiten beschouwing gelaten. Het derde blok 'kunnen' heeft betrekking op het realistisch kijken naar het uiteindelijke doel van de visie. Dit is voor instrumentele rationaliteit van belang en wordt daarom betrokken bij dit onderzoek. Indien het uiteindelijke doel niet gerealiseerd kan worden dan gaat tijd, geld en energie verloren. Het is daarom noodzakelijk om instrumenten te onderzoeken die de visie realistische beoordelen. Het blok 'kunnen' focust op de volgende aspecten:

- Middelen: het aspect middelen heeft betrekking op het schatten van de kosten en baten, de financiële haalbaarheid en de exploitatiebaarheid;
- Risico: welke risico's zijn gekoppeld aan de visie? Is het mogelijk om deze risico's te voorkomen, te verminderen, uit te besteden of te aanvaarden?

- Expertise: hebben de betrokken partijen voldoende expertise in huis om de visie te realiseren?
- Samenwerking: welke samenwerkingsvorm is mogelijk? Welke partijen worden er bij deze samenwerkingsvorm betrokken?
- Proces: het wordt het proces ingericht? (Nijhof, 2010, p. 75)

De bovenstaande aspecten worden in dit onderzoek gebruikt als indicator om instrumentele rationaliteit te kunnen operationaliseren.

Instrumentele rationaliteit	Operationalisatie
	Middelen
	Risico's
	Expertise
	Samenwerking
	Proces

(Auteur, 2013)

Samenvatting instrumentele rationaliteit

Nu instrumentele rationaliteit is toegelicht en geoperationaliseerd kan is deze gebruikt worden voor het onderzoeken van de casestudies en het afnemen van de interviews. Instrumentele rationaliteit wordt gehanteerd voor het formuleren van de lange termijn visie en de korte- en lange termijn actiepunten. Instrumentele rationaliteit heeft als doel de visie en actiepunten te analyseren op de daadwerkelijke uitvoerbaarheid van de visie en actiepunten.

3.5: Producten four-track approach

Nu de rationaliteiten zijn beschreven worden de producten van de four-track approach in het kort toegelicht. Er is bij de beschrijving van de producten rekening gehouden met de onderliggende geoperationaliseerde rationaliteiten. Omdat alle theorie nu bekend is kunnen de producten van de four-track approach worden beschreven zoals ik ze geïnterpreteerd heb vanuit de literatuur. Door de operationalisatie van de rationaliteiten kunnen de producten van de four-track approach uitgebreider beschreven worden dan in beschikbare literatuur.

De invulling van deze producten is afhankelijk van de context van het gebied, de problemen en dus de gewenste ontwikkeling. Voor elk gebied geldt er een andere samenstelling van de geformuleerde producten. Het is belangrijk om duidelijk te maken dat de verschillende producten elkaar ook beïnvloeden en dat ze ook zijn samengesteld op basis van verschillende rationaliteiten. Deze rationaliteiten beïnvloeden elkaar ook onderling. Om de producten op een juiste manier te beschrijven dienen de invloeden van de producten én rationaliteiten op elkaar worden afgestemd en beschreven. In dit onderzoek wordt de volgende systematiek gehanteerd om de producten te beschrijven.

In eerste instantie worden de onderliggende geoperationaliseerde rationaliteiten gekoppeld aan het product. Daarna worden de invloeden van overige producten op het betreffende product beschreven. Op deze manier worden producten van de four-track approach door alle relatiespijlen beschreven.

Track 1: visie

Een visie is volgens de 'four-track approach' geconstrueerd door middel van de waarderationaliteit, strategische rationaliteit, communicatieve rationaliteit en instrumentele rationaliteit en wordt de visie beïnvloed door korte- en lange termijn actiepunten en de stakeholders. Indirect wordt het formuleren van deze visie beïnvloed door de burger. Met track 1: visie wordt het uiteindelijke toekomstbeeld bedoeld van een ruimtelijke ontwikkeling. De termijn van deze visie wordt in dit onderzoek gesteld op 2040.

Vanuit waarderationaliteit is het van belang er vastgehouden wordt aan deze lange termijn visie. Deze visie is gebaseerd op waarden die voortvloeien uit onderzoeken van professionele kennis- en beleidsdomeinen voor het beheer, de inrichting en het gebruik van een gebied. Ten slotte dient de visie een positieve bijdrage te leveren aan alle componenten van ruimtelijke kwaliteit.

Het is noodzakelijk dat bij het creëren van de visie rekening gehouden wordt met de belangen van de partijen die noodzakelijk zijn om de visie te kunnen vormen. Voor het formuleren van de visie is het noodzakelijk dat machtsinvloeden bekend en beheersbaar zijn. De betrokken publieke en private partijen dienen een duurzaam karakter te hebben en dient de samenwerking tussen deze partijen gebaseerd te zijn op synergie, consensus en verknoping. Ten slotte zorgt instrumentele rationaliteit ervoor dat de visie getoetst wordt op uitvoerbaarheid door middel van middelen, risico's, expertise, samenwerking of het proces.

Track 2: lange en korte termijn actiepunten

De actiepunten zijn volgens de four-track approach gebaseerd op waarderationaliteit, strategische rationaliteit, communicatieve rationaliteit en instrumentele rationaliteit en worden beïnvloed door de lange termijn visie, betrokken stakeholders en door de burgers. In tegenstelling tot de lange termijn visie hebben burgers, vanuit het conceptueel model van de four-track approach, direct invloed op het formuleren van lange- en korte termijn actiepunten. Korte termijn actiepunten hebben als doel om korte termijn problemen te doen oplossen. De lange termijn actiepunten zijn bedoeld om de lange termijn visie te doen realiseren (Koh, Van Kann & Stremke, 2012, p. 309)

De gerelateerde rationaliteiten van de korte- en lange termijn actiepunten zijn hetzelfde als die van de visie. Het is daarom onnodig om een vergelijkbare alinea te schrijven over dit onderwerp. Voor de invulling van de waarderationaliteit, strategische rationaliteit, communicatieve rationaliteit en instrumentele rationaliteit zie alinea 2 & 3 van track 1.

Track 3: contact met stakeholders

De belangrijke stakeholders volgens de four-track approach worden bij elkaar gebracht door middel van de strategische rationaliteit en de communicatieve rationaliteit en wordt beïnvloed door de geformuleerde korte- en lange termijn actiepunten en het proces met burgers.

Het is van belang dat voor het betrekken van partijen dat machtsinvloeden bekend en beheersbaar zijn. Het doel van strategische rationaliteit is dat er een dialoog ontstaat waarbij de invloeden van macht geen of nauwelijks invloed hebben op het proces van het formuleren van de visie en korte- en lange termijn actiepunten. Welke partijen er betrokken worden bij het proces wordt in eerste instantie beïnvloed door het beleidsvraagstuk en de daaraan gekoppelde probleemformulering. De partijen dienen in ieder geval een duurzaam karakter te hebben. Met partijen worden ook burgers bedoeld. Dit wordt in het conceptueel

model van de four-track approach aangegeven met een direct lijn. De betrokken partijen dienen samen te werken op basis van synergie, consensus en verknoping.

Track 4: proces met burgers

Het proces met burgers dient op basis van de strategische rationaliteit en de communicatieve rationaliteit vorm worden gegeven en wordt beïnvloed door de betrokken partijen. Het proces met burger beïnvloed ook indirect de visie. Dit is weergegeven door middel van een gestippelde lijn. De onderscheiding tussen gestippelde en directe lijnen wordt niet toegelicht (Albrechts, 2004, p. 753).

De vierde track heeft betrekking op het betrekken van burgers in het gehele planproces (Albrechts, 2004, p.751). Dit betekent van de initiatieffase tot de uitvoering van het plan. Het koppelen van strategische en communicatieve rationaliteit aan het proces van de burger dan mag de stem van de burger niet beïnvloed worden door machtsinvloeden van andere partijen.

Conclusie Strategische ruimtelijke planning via de four-track approach

De four-track approach is een strategische planningsmethode die bestaat uit vier tracks die gebaseerd zijn op vier rationaliteiten. De tracks hebben als doel een lange termijn visie te creëren, korte en lange termijn actiepunten te formuleren en stakeholders en burgers te betrekken in het planproces. De onderliggende rationaliteiten hebben betrekking op waarden in een gebied, het inzichtelijk maken van machtsinvloeden, het actief betrekken van duurzame partijen, het focussen op consensus, synergie en verknoping. Uiteindelijk dient de visie beoordeeld te worden op instrumenten die zorgen voor de daadwerkelijke implementatie. Deze strategische planningsmethode onderscheid zich van het traditionele plannen door middel van het zoeken naar creatieve oplossingen voor problemen met betrekking tot de ruimtelijke inrichting.

4 Methodologie

4.1 Operationalisatie

De casestudies hebben als doel om de four-track approach te kunnen toetsen in de praktijk. Deze toetsing zal plaats vinden door middel van het terugvinden van de geoperationaliseerde rationaliteiten van de four-track approach. Om de rationaliteiten meetbaar te maken is het noodzakelijk om deze te vertalen naar meetbare kenmerken. Uit de literatuurstudie komen de volgende kenmerken naar voren:

Waarderationaliteit	Operationalisatie
Ruimtelijke concept	Toekomstvisie voor een bepaald gebied
Professionele kennis- en beleidsdomeinen	Analytische benaderingen, rekenmodellen en beoordelings- en afwegingskaders door partijen die betrokken zijn bij de inrichting van een gebied.
	Analytische benaderingen, rekenmodellen... ontwikkeling van een gebied.
	Analytische benaderingen, rekenmodellen ... beheer van een gebied.
Ruimtelijke kwaliteit	People
	Planet
	Profit
	Gebruikerswaarde
	Belevingswaarde
	Toekomstwaarde
Strategische rationaliteit	Indicator
	Middeleninbreng - zeggenschap
	Verantwoordelijkheid - bevoegdheid
Communicatieve rationaliteit	Indicator
	Publieke partij
	Private partij
	Consensus
	Synergie
	Verknoping
Instrumentele rationaliteit	Indicatoren
	Middelen
	Risico's
	Expertise
	Samenwerking
	Proces

(Auteur, 2013)

4.2 Methoden

De onderzoeksstrategie geeft aan welke kenmerken het onderzoek zal hebben. Omdat de four-track approach niet in cijfers is uit te drukken is er gekozen voor kwalitatieve onderzoeksmethoden. Gezien de tijdsduur van circa drie maanden worden er twee casestudies uitgevoerd. Deze casestudies zullen in eerste instantie door middel van een literatuurstudie vorm worden gegeven. Om diepgang en detaillering in de casestudies te waarborgen zullen publieke partijen geïnterviewd worden om de casestudie aan te vullen. De casestudies zullen op basis van de tracks van de four-track approach worden opgebouwd.

4.2.1 Casestudies

De casestudies StedenbaanPlus en de MRA zullen onderzocht worden in dit onderzoek. Waarom er voor deze casestudies is gekozen wordt in het kort toegelicht. Het artikel 'Benut bestaande stad en netwerk' stelt dat enkel de Zuidvleugel beschikt over een driedubbel benuttingsstrategie. Deze benuttingsstrategie heeft betrekking op verstedelijking op netwerk of regionaal niveau, op het mobiliteitsprogramma en voor de optimalisatie van het ov-netwerk (Rutten, 2012, p. 203). Het programma StedenbaanPlus bestaat uit een uniek samenwerkingsverband waar provincie, regio's, gemeenten en private partijen samenwerken om de bereikbaarheid op een duurzame manier op orde te hebben. Het samenwerkingsverband is zo uniek dat uit verschillende provincies en regio's interesse wordt getoond in de manier van samenwerking. Naast de interesse in het samenwerkingsverband is er grote interesse in het concept StedenbaanPlus die hoogwaardig openbaar vervoer en ruimtelijke ontwikkeling aan elkaar koppelt (Buzugbe, Kort & Wijk, 2012, p. 3).

Daarentegen stelt het artikel 'Benut bestaande stad en netwerk' dat onder andere de MRA deze benuttingsstrategie op verschillende onderwerpen mist. Dit zijn de onderwerpen verstedelijking op netwerk of regionaal niveau en een strategie voor de optimalisatie van het ov-netwerk. Het ontbreken van een strategie op het ov-netwerk wordt door professor Bertolini onderstreept in het artikel 'Ov-netwerk als drager van duurzame verstedelijking' (Luijten, 2012). Het eerste onderdeel voor het uitwerken van de casestudies zal bestaan uit een literatuurstudie die grotendeels bestaat uit structuurvisies, beleidsdocumenten, monitoringspublicaties en wetenschappelijke artikelen.

4.2.2 Interviews

Naast het eerste onderdeel van de casestudies, het doen van een literatuurstudie, zal er door middel van interviews gezocht worden naar specifieke data. Deze specifieke data zal door middel van interviews met publieke partijen verzameld worden. De interviews zullen face-to-face worden afgenomen en zullen een semi-gestructureerd karakter hebben. Voor interviewguides zie bijlage 1 van dit onderzoek. Het semigestructureerde karakter zal vorm worden gegeven door vragen te clusteren. De eerste vragencluster zal betrekking hebben op de formele opening van het interview. Hier zal de student zich voorstellen en zal er gevraagd worden naar de functie en achtergrond van de geïnterviewde. Na de formele opening van het interview zal, vergelijkbaar met de opbouw van de casestudies, door middel van de vier tracks van de four-track approach het interview vorm worden gegeven. Hierdoor is het mogelijk om dieper op de tracks in te gaan en uitleg te vragen waar nodig is. Door deze opbouw is de informatie eenvoudiger te koppelen aan de theorie van de four-track approach en de opbouw van de literatuurstudie van de casestudies. De laatste vragencluster zal open

vragen bevatten die als doel hebben de casestudies te reflecteren op positieve en negatieve aspecten. Daarbij zal er ook gevraagd worden naar eventuele aanbevelingen om strategieën gemakkelijker te kunnen implementeren. Om een vergelijkbare analyse uit te kunnen voeren zal bij het afnemen van de interviews dezelfde opbouw worden gehanteerd.

Het onderzoek 'Transformatieprojecten: van een gesloten proces naar een open benadering' stelt dat de publieke partij een faciliterende rol vervult waardoor vragers en aanbieders met elkaar in contact kunnen komen (Pool, 2010, p. v). Er is om deze reden gekozen om interviews af te nemen bij publieke partijen. In de beschrijving van de casestudies komt naar voren dat de strategieën betrekking hebben op regionaal- of netwerkniveau. Door deze reden is er gekozen om interviews af te nemen bij provincies en regio's. Daarnaast zal er ook één interview afgenomen worden bij de gemeente Amsterdam, om zo informatie op lokaalniveau te vervaardigen. Buiten de publieke partijen van de casestudies wordt er ook een interview afgenomen bij de Stadsregio Arnhem/Nijmegen. Dit interview heeft als doel de conclusies en aanbevelingen aan te vullen.

4.3 Data-analyse

De afgenomen interviews zullen worden opgenomen. Dit wordt bij de formele opening gevraagd. Het is hierdoor mogelijk om een transcript van het interview te maken. In het transcript zal woord-voor-woord het interview worden uitgetypt, waardoor deze bruikbaar is voor de analyse. De casestudie bestaat uiteindelijk uit een invulling van de verschillende tracks door middel van informatie uit de literatuurstudie. Na de invulling van de tracks op basis van de literatuurstudie wordt informatie uit de transcripten hieraan toegevoegd. Wanneer de casestudies uiteindelijk zijn ingevuld kan de data worden geanalyseerd. Het analyse gedeelte in dit onderzoek vormt een apart hoofdstuk.

De analyse heeft als doel de operationalisatie van de rationaliteiten terug te vinden in de tracks van de casestudies. Hierdoor wordt de werking van de four-track approach in de praktijk getoetst. Na het beschrijven van de rationaliteiten op basis van de tracks van de casestudie worden de rationaliteiten aangevuld met informatie uit de transcripten.

Er zijn verschillende varianties voor het analyseren van de data uit de casestudies. Het analyseren van de verkregen data uit de casestudies zal op basis van een vergelijkende methoden worden uitgevoerd. Deze vergelijkende methoden houdt in dat de casestudies afzonderlijk, maar op een vergelijkbare wijze, worden onderzocht. Dit betekent dat beiden casestudies de opbouw door middel van de tracks van de four-track approach hebben. Voor de analyse wordt de opbouw van de rationaliteiten gehanteerd. Dit in de volgorde waarderationaliteit, strategische rationaliteit, communicatieve rationaliteit en instrumentele rationaliteit.

De rationaliteiten zijn geoperationaliseerd waardoor naar kenmerken kan worden gezocht in de praktijk. Om de transcripten op een grondige wijze te analyseren wordt er gebruikt gemaakt van het programma Atlas.ti. Dit programma maakt het mogelijk om kenmerken eenvoudig te koppelen aan de transcripten zodat er op systematische manier een vergelijking kan worden gemaakt.

5 Casestudies

De casestudies hebben als doel om de vier tracks van de four-track approach te beschrijven op basis van gevonden literatuur en afgenomen interviews. In eerste instantie worden de casestudies beschreven op basis van geografische informatie en kengetallen. Door het beschrijven van geografische informatie wordt direct de omvang en de bestuurlijke context van de casestudie bepaald. Deze twee aspecten zorgen al voor de nodige complexiteit voor de implementatie van strategieën. Na de geografische aspecten wordt informatie over de lange termijn visie beschreven en wordt dit, wanneer noodzakelijk, aangevuld met informatie uit de interviews. Dit geldt ook voor de korte- en lange termijn actiepunten, stakeholders en het proces met de burger. De informatie die in de casestudies behandeld wordt staan nog los van de rationaliteiten. Deze worden behandeld in hoofdstuk 6.

5.1 Casestudie StedenbaanPlus

Geografische informatie en kenmerken.

Het programma StedenbaanPlus ligt in de Zuidvleugel van de Randstad. De Zuidvleugel van de Randstad is een gebied waar ongeveer 3,5 miljoen mensen wonen en werken (Peijs, 2005). De Zuidvleugel bestaat uit twee grote steden en een aantal middelgrote steden. De grote steden zijn Rotterdam, met circa 600.000 inwoners (www.rotterdam.nl, 2013) en Den Haag, met circa 510.000 inwoners (www.denhaag.buurtmonitor.nl, 2013). Hiernaast liggen de middelgrote steden Dordrecht, Leiden en Delft in de Zuidvleugel. Door deze geografische aspecten kan de Zuidvleugel gezien worden als een polycentrische regio, waardoor er veel verplaatsingen plaatvinden tussen de verschillende steden.



Track 1: een lange termijn visie

Het programma StedenbaanPlus is een voortkomen uit verschillende programma's met elk hun eigen visie. Het programma StedenbaanPlus is gebaseerd op het programma Stedenbaan, het programma Zuidvleugelnet en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (hierna PHS) (Kort, Reijnierse, & Wijk, 2011). Circa 15 jaar geleden is de provincie Zuid-Holland begonnen met knooppuntontwikkeling in de Zuidvleugel. Rond 2003 tot 2006 is de focus van deze knooppunten verlegd naar de spoorverbindingen tussen deze knooppunten. Uit het concept van knooppuntbenadering en raillijnen is uiteindelijk het programma Stedenbaan ontstaan. Naast Stedenbaan is StedenbaanPlus gebaseerd op het concept Zuidvleugelnet, die als doel heeft een samenhangende metropool te realiseren (Verweijen & Liemburg, 2010). Het PHS heeft als doel om 'spoorboekloos' te kunnen reizen op drukke trajecten. Vanuit de literatuur kan de volgende visie worden geciteerd: 'Het verbeteren van de bereikbaarheid per regionaal OV in de brede Zuidvleugel door het realiseren van een voor de inwoner en reizigers aantrekkelijk netwerk van OV verbinding'.

Track 2: korte en lange termijn actiepunten

Om de visie te kunnen realiseren zijn er een aantal actiepunten geformuleerd. Deze actiepunten betreffen de onderwerpen netwerkontwikkeling, ketenmobiliteit, ruimtelijke ontwikkeling en de ontwikkeling van reizigersaantallen. Deze actiepunten worden in het kort toegelicht.

Het eerste actiepunt betreft netwerkontwikkeling door middel van een hoogwaardig regionale ov- netwerk. Er is nog niet exact vastgelegd hoe dit hoogwaardig regio ov- netwerk vorm gaat krijgen. Echter, in de bestuur conferentie PHS2011 is met de minister van Infrastructuur en Milieu vastgesteld dat de regio inventariseert wat mogelijke actiepunten zijn voor lange termijn.

Het tweede actiepunt betreft ketenmobiliteit. Ketenmobiliteit wordt onderverdeeld drie sub- actiepunten. Actiepunten voor fiets parkeren betreft het uitbreiden van het aantal fietsenstallingen plaatsen met 59% tot en met 2020. Echter, veel van deze projecten moeten nog concreet worden uitgewerkt. De actiepunten over het uitbreiden van het aantal P&R voorzieningen betreft een uitbreiding van 37% tot en met 2020. Het laatste punt betreft het sociale veiligheid door middel van het realiseren van een Beheerconvenant op StedenbaanPlus stations. Het opstellen en het ondertekenen van deze Beheerconvenant gebeurt op korte termijn (StedenbaanPlus, 2012, p. 8).

Het derde actiepunt betreft ruimtelijke ontwikkeling en is verdeelt in woningen, kantoren en voorzieningen. In het kader van Stedenbaan (2007) en StedenbaanPlus (2011) zijn er ruimtelijke ambities vastgesteld. Op het gebied van wonen betreft de ambitie om 25.000 tot 40.000 woningen nabij Stedenbaanstations te realiseren. 60 tot 80% van deze woningen worden gebouwd binnen de invloedsfeer van 1200 meter van een station. De kantorenontwikkeling betreft de ambitie om 1.150.000 m² te realiseren nabij 13 specifieke locaties. De voorzieningen betreffen detailhandel, onderwijs, zorg en vermaak in de directe nabijheid van Stedenbaanstations. Echter, hier zijn nog geen concrete doelstellingen geformuleerd.

Het vierde onderwerp betreft de vervoermonitor in opdracht van de NS. Op basis van het aantal reizigers en de bouwopgaven wordt een inschatting gemaakt wanneer de frequentiesprong van vier naar zes sprinters kostendekkend is en uitgevoerd kan worden. De ambitie is er op gericht dat in 2020 de frequentiesprong door gevoerd wordt (StedenbaanPlus, 2012, p. 8).

Track 3: Stakeholders

In het programma StedenbaanPlus bestaat uit verschillende publieke en private stakeholders. De publieke tak bestaat provincie Zuid-Holland, de Stadsregio Rotterdam, het stadsgewest Haaglanden, de gemeenschappelijke regeling Drechtsteden, het samenwerkingsorgaan Holland Rijnland, het intergemeentelijk samenwerkingsorgaan Midden-Holland, het college van B&W van de gemeente Rotterdam en het college van B&W van de gemeente Den-Haag. De private tak bestaat uit NS Reizigers BV, NS vastgoed BV en NS stations BV. Deze partijen vormen gezamenlijk de Zuidvleugelpartijen. Daarnaast is ProRail ook betrokken bij het programma. De Zuidvleugelpartijen delen samen de filosofie, de ontwikkeling en onderschrijven de ambitie van het programma (Zuidvleugelpartijen, 2007). Het programmabureau, bestaande uit een samenwerking tussen de publieke partijen, heeft als doel om de ambitie van StedenbaanPlus verder uit te werken. Het programmabureau heeft als doel de 'motor' van het project op gang te houden door het project te monitoren en onderwerpen te agenderen (G. de Visser, persoonlijke communicatie, 24-05-2013).

Track 4: Burgers

Wanneer het programma StedenbaanPlus vanuit de four-track approach wordt benaderd dan dienen burgers actief te worden betrokken bij het visievormingsproces. In de literatuurstudie van het programma StedenbaanPlus is dit niet of nauwelijks terug te vinden. Er kan daarom gesteld worden dat bij het formuleren van de provinciale en regionale (structuur) visie burgers niet actief zijn betrokken bij het proces (G. de Visser & P. van der Kooij, persoonlijke communicatie, 25-05-2013 & 27-05-2013). Bij de gemeentelijke visie is dit wel het geval (G. de Visser, persoonlijke communicatie, 25-05-2013).

5.2 Casestudie Metropoolregio Amsterdam

Geografische informatie en kenmerken.

De MRA is een informeel samenwerkingsverband met lokale en provinciale overheden in de Noordvleugel van de Randstad. De MRA bestaat uit 36 gemeenten die verdeelt zijn in acht streken. De MRA bestaat uit de streken Zaanstreek (circa 165.000 inwoners), IJmond (circa 160.000 inwoners), agglomeratie Haarlem (circa 222.000 inwoners), Amstel-Meerlanden (circa 324.000 inwoners), Het Gooi en Vechtstreek (circa 245.000 inwoners), Flevoland (circa 268.000 inwoners), Waterland+ (circa 160.000 inwoners) en Amsterdam (790.000 inwoners). In totaal telt de MRA circa 2.334.000 inwoners (Berge, 2012). Binnen de MRA is het de gemeente Amsterdam, en voornamelijk het gebied binnen de A10-ring, die een grote aantrekkingskracht heeft. Er lopen hierdoor veel mobiliteitsstromen van omliggende streken naar de gemeente Amsterdam (P. Chorus, persoonlijke communicatie, 30-05-2013).



Track 1 Visie

De visie van de MRA is te verdelen in de aspecten ruimtelijke inrichting en mobiliteit. Beiden zijn gefocust op het beter benutten van bestaande ov- infrastructuur en het zo efficiënt mogelijk gebruiken van ruimte. Voor het ruimtelijke aspect is de visie voor de MRA het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu waar bedrijven, bewoners en bezoekers zich graag willen vestigen en willen verblijven. Het mobiliteitsaspect betreft de visie het ontwikkelen van een robuust mobiliteitssysteem dat bijdraagt aan de veiligheid en leefbaarheid. Uit de gebiedsagenda komt naar voren dat de MRA ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit integraal wilt oppakken (Graaf, 2009, p. 7 -8)

Track 2: Korte-en lange termijn actiepunten

De ruimtelijke opgaven heeft als doel om de uitbreidingsopgaven van circa 100.000 woningen in de periode van 2010-2020 te realiseren. Van deze 100.000 woningen is de MRA van plan om 60% (circa 60.000 woningen) binnenstedelijk te realiseren. Van deze 60.000 woningen zal circa 30.000 binnen de gemeente Amsterdam gerealiseerd worden. Een groot gedeelte van de overige woningen zal plaatsvinden in nieuwe uitlegebieden in Almere. Naast deze uitbreidingsopgave bestaat de vervangingsopgaven binnen de MRA uit 44.000 woningen. Over het algemeen is zijn de actiepunten gericht op het intensiveren van stedelijk grondgebruik. De ontwikkelingen hebben als doel om draagvalk te creëren voor openbaar vervoer en grootschalige voorzieningen maar ook met het oog op het behoud van waardevolle landschappen (Graaf, 2009, p. 7 -8). Dit wordt beaamt door gesprekken met de provincie Noord-Holland, de Stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam (P. Chorus, B. Maas & C. Winnips, persoonlijke communicatie, 30-05-2013, 28-05-2013 & 03-06-2013).

De mobiliteitsopgaven voor het ov- systeem bestaat uit een samenhangend ov- systeem met goede en snelle verbindingen op (inter)nationaal, regionale en lokale schaal. Een hoogfrequent spoorvervoer en hoogwaardig bus-, tram- en metronet leveren belangrijke bijdragen aan de mobiliteitsopgaven. Om dit te realiseren wordt in de 'Structuurvisie

Randstad 2040' (in Graaf, 2009, p. 37) gefocust op robuuste ov-verbindingen in de richting van Utrecht-Eindhoven, Almere-Lelystad en andere regio's. Naast deze robuuste verbindingen wordt de mobiliteitsopgaven aangepakt door middel van parallelle structuren binnen en tussen modaliteiten, het realiseren van goede aansluitingen en multimodale knooppunten voor personen en goederen, met adequate reisinformatie (Graaf, 2009, p. 37).

Elk jaar wordt er een werkplan ontwikkeld waarin de actiepunten worden verwijderd, toegevoegd of bijgesteld. Deze actiepunten zijn dan in lijn met de fungerende visie (P. Chorus, persoonlijke communicatie, 30-05-2012). De uitvoerbaarheid van deze actiepunten wordt voornamelijk bepaald door de inbreng van de betrokken partijen (B. Maas, persoonlijke communicatie, 28-05-2012).

Track 3: Stakeholders

De MRA samenwerking vindt plaats op basis van een vrijwillige samenwerking tussen twee provincies, 36 gemeenten en één stadsregio. De volgende partijen vormen samen de MRA: gemeente Aalsmeer, Almere, Amstelveen, Amsterdam, Beemster, Beverwijk, Blaricum, Bloemendaal, Bussum, Diemen, Edam-Volendam, Haarlem, Haarlemmerliede, Spaarnwoude, Haarlemmermeer, Heemskerk, Heemstede, Hilversum, Huizen, Landsmeer, Laren, Lelystad, Muiden, Naarden, Oostzaan, Ouder-Amstel, Purmerend, Uitgeest, Uithoorn, Velsen, Waterland, Weesp, Wijdemeren, Wormerland, Zaanstad en Zeevang. Naast deze gemeenten bestaat de MRA uit de provincie Noord-Holland en Flevoland en de Stadsregio Amsterdam.

Om MRA- activiteiten te kunnen coördineren worden deze activiteiten verdeeld in een drietal platforms. Het Platform Ruimtelijke Ordening (PRO), het Platform bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam (PBM) en het Platform Regionale Economische Structuur (PRES). De drie voorzitters van deze platforms en een regionale vertegenwoordigen uit Flevoland vormen samen het Voorzittersoverleg MRA. Het Voorzittersoverleg MRA heeft als doel de strategische opgaven vanuit verschillende domeinen op elkaar af te stemmen en coördineren. De democratische legitimatie van besluiten vindt plaats in de Staten en Raden van de aangesloten gemeenten en provincie.

Track 4: Burgers

Wanneer de MRA vanuit de four-track approach wordt benaderd dan dienen burgers actief te worden betrokken bij het visievormingsproces. Uit de structuurvisie van de provincie Noord-Holland komt naar voren dat in de eerste fase van het opstellen van de structuurvisie de provincie Noord-Holland actief is geweest met het verzamelen van wensen en belangen van onder andere bewoners. Ook in het opstellen van de gemeentelijke visie zijn belangen van burgers actief meegenomen (P. Chorus & B. Maas, persoonlijke communicatie, 28-05-2013 & 30-05-2013). Dit geldt niet voor de 'visie' van de Stadsregio Amsterdam (C. Winnips, persoonlijke communicatie, 3-06-2013) of van de visie MRA (Graaf, 2009).

Vergelijking casestudies

	StedenbaanPlus	MRA
Type regio	Polycentrische regio	Monocentrische regio
Agenda	TOD op bestuurlijke agenda	TOD nog niet volledig op bestuurlijke agenda
Track 1: Visie	Verbeteren van bereikbaarheid per regionaal ov voor een inwoner en reizigers aantrekkelijk netwerk van ov verbindingen.	Het creëren van hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu en het ontwikkelen van een robuust mobiliteitssysteem dat bijdraagt en veiligheid en leefbaarheid.
Track 2: Actiepunten	Netwerkontwikkeling, ketenmobiliteit, binnenstedelijke ruimtelijke ontwikkeling en vervoersmonitoring.	Intensiveren van stedelijk grondgebruik, samenhangend ov netwerk op (inter) nationaal, regionaal en lokaalniveau, HOV en hoogwaardig bus-tram en metronet.
Track 3: Stakeholder	Formeel: 1 provincie, 2 regio's met WGR+ status, 3 regio's zonder WGR+, 2 gemeenten, NS en ProRail	Informeel: 2 provincie, 1 WGR+ regio en 36 gemeenten.
Track 4: Burger	Niet bij provinciale of regionale visie. Wel bij gemeentelijke visie.	Wel bij provinciale of gemeentelijke visie. Niet bij visie van de stadsregio of MRA

(o.b.v. Structuurvisie Zuid-Holland, Structuurvisie Noord-Holland, StedenbaanPlusmonitor, Structuurvisie Amsterdam, persoonlijke communicatie met G. de Visser, P van der Kooij, P Chorus, C Winnips & B. Maas)
(Auteur, 2013)

Conclusies casestudies

Samenvattend kan gezegd worden dat de twee casestudies overeenkomsten en verschillen kennen. In eerste instantie dient er onderscheid gemaakt te worden in de stedelijke opbouw. Het programma StedenbaanPlus kan gekenmerkt worden als een polycentrische regio. Dit betekent dat er gefocust wordt op verbindingen tussen verschillende steden. De MRA betreft een monocentrische stedelijk opbouw. Dit betekent dat in de MRA gefocust wordt op het functioneren één gebied, in dit geval de gemeente Amsterdam. Uit interviews komt naar voren dat er veel ontwikkelpotentie aanwezig is binnen de A10-ring van de gemeente Amsterdam. Het vasthouden aan het idee van de compacte stad, wat gesteld werd door Bertolini in het artikel 'Ov- netwerken als drager van duurzame verstedelijking (Luijten, 2012), kan hierdoor worden bevestigd.

Naast dit aspect blijkt uit interviews dat het concept TOD, onder andere door de lange aanloop van het programma StedenbaanPlus, geïntegreerd is op de bestuurlijke agenda van bestuurders in de Zuidvleugel. Dit kan in mindere maten gezegd worden in de MRA. Uit

de 'Gebiedsagenda Noordwest-Nederland' komt naar voren dat bereikbaarheid al een aantal jaren een belangrijk onderwerp is (Graaf, 2009 p. 14). In veel visies is bereikbaarheid een centraal onderwerp. Echter, het concept TOD moet nog geïntegreerd worden op de bestuurlijke agenda (P. Chorus, persoonlijke communicatie, 30-05-2013). Naast dit aspect zijn de geformuleerde visie en actiepunten vergelijkbaar met elkaar. Beiden focussen op het integraal benaderen van ov- mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling door middel van het verbeteren van het ov- netwerk en het realiseren van binnenstedelijke ruimtelijke ontwikkeling.

De samenstelling van de stakeholders verschillen wel van elkaar. Zo bestaat de samenwerking in het programma StedenbaanPlus uit 1 provincie, 2 GWR+ regio's, 2 gemeenten, NS en ProRail. Deze samenwerking is vastgelegd in de 'Uitvoeringsovereenkomst' (Zuidvleugelpartijen, 2007). De samenstelling van de stakeholders van de MRA bestaat uit een informeel samenwerkingsverband tussen 2 provincies, 1 WGR+ regio (tevens zonder ruimtelijke bevoegdheden), 36 gemeenten zonder NS en ProRail als actieve partner. Ten slotte worden bij het formuleren van de provinciale en regionale visie in de Zuidvleugel geen burgers betrokken. Bij de MRA worden burgers wel betrokken voor het formuleren van de provinciale en gemeentelijke structuurvisie. Dit is niet het geval op regionaal niveau.

6 Analyse & resultaten

Dit hoofdstuk heeft als doel de casestudies te analyseren op basis van de rationaliteiten van de four-track approach. De analyse heeft als doel om de rationaliteiten terug te vinden in de casestudies. Op basis van deze analyse kunnen positieve en negatieve aspecten van de case worden beschreven. Daarnaast kunnen aandachtsgebieden geformuleerd worden die het proces negatief doen beïnvloeden. De casestudie StedenbaanPlus zal als eerste geanalyseerd worden op de rationaliteiten. De rationaliteiten worden in de volgorde waarderationaliteit, strategische rationaliteit, communicatieve rationaliteit en instrumentele rationaliteit geanalyseerd. Na het analyseren van elke rationaliteit wordt een sub- conclusie geformuleerd. De analyse wordt uitgevoerd op basis van een literatuurstudie en afgenomen interviews. De uiteindelijke conclusie betreft een vergelijking van de casestudies en een samenvatting van de sub- conclusies.

6.1 Analyse casestudie StedenbaanPlus

Waarderationaliteit

Voor het analyseren van waarderationaliteit in de casestudie StedenbaanPlus wordt er gezocht naar het toekomstbeeld van het ruimtelijke concept, waarden in professionele kennis- en beleidsdoeleinden en ruimtelijke kwaliteit. Als we kijken naar het toekomstbeeld van het ruimtelijke concept dan zien we sterkt het onderwerp agglomeratiekracht door middel van een goed functionerende netwerkstad naar voren komen. De visie voor het verbeteren van de regionale bereikbaarheid door het realiseren van een aantrekkelijk netwerk van ov- verbindingen en heeft als doel deze waarde te realiseren (P. van der Kooij & G. de Visser, persoonlijke communicatie, 27-05-2013 & 24-05-2013).

In de casestudie zien we sterkt terug dat waarden in professionele kennis- en beleidsdoeleinden meegenomen worden in het formuleren van de visie en de lange- en korte termijn actiepunten. Voorbeelden van deze waarden zijn onderzoeken naar ov-relaties tussen verschillende steden, bouwprognoses en vervoersmonitoren (StedenbaanPlus, 2012). Waarden voor het gebruik en het beheer komen in mindere maten terug in de literatuurstudie. Dit wordt veroorzaakt omdat de concrete uitvoering van StedenbaanPlus gedeeltelijk ontbreekt.

Het derde aspect heeft betrekking op de ruimtelijke kwaliteit van de ontwikkeling. Uit de literatuurstudie en de interviews kan met zekerheid gezegd worden dat ruimtelijke kwaliteit doorslaggevend is in het programma StedenbaanPlus. Zo dient het project voor snel, kwalitatief en comfortabel ov waardoor multifunctionele ruimtelijke inrichting goed bereikbaar is (people, profit, gebruikerswaarde & belevingswaarde). Ook stimuleert het ov gebruik de co2- reductie en worden ruimtelijke ontwikkeling gecentreerd rondom stations waardoor ontwikkeling op uitleggebieden beperkt blijven (planet en toekomstwaarde). Tenslotte zorgt de verbetering van de regionale bereikbaarheid voor een beter vestigingsklimaat voor bedrijven (profit).

Sub- conclusie waarderationaliteit

Als de theorie van de operationalisatie van waarderationaliteit gekoppeld wordt aan de casestudie dan zien we alle aspecten terugkomen. Er wordt vastgehouden aan het toekomstbeeld van een ontwikkeling, er worden waarden uit professionele domeinen betrokken om ontwikkelingen te formuleren en draagt de ontwikkeling bij aan ruimtelijke

kwaliteit. Het enige wat opgemerkt wordt is dat waarden uit professionele domeinen meer gebaseerd dienen te worden op kwaliteitsaspecten. Ook dienen deze waarden concreet te worden geformuleerd zodat deze beter meetbaar zijn voor monitoring en beoordeling (P. Chorus & C. Winnips, persoonlijke communicatie, 30-05-2013 & 03-06-2013).

Strategische rationaliteit

Voor het analyseren van strategische rationaliteit in de casestudie StedenbaanPlus wordt er gezocht naar vormen van invloedsfactoren van bepaalde partijen. Uit de casestudie komt naar voren dat zowel publieke als private partijen samenwerken in het project. Als we kijken naar de publieke partijen dan zien we dat de provincie de eerste wettelijke beleidsmatige laag vervult. Dit betekent dat de provincie regio's en gemeenten 'stuurt' op de ruimtelijke ontwikkeling. Daarnaast heeft provincie de bevoegdheid om bestemmingsplannen goed of af te keuren en draagt de provincie de eindverantwoordelijkheid. De provincie heeft dus een belangrijke rol.

Als we kijken naar het regionale aspect dan zien we dat er verschillende regio's betrokken zijn. Belangrijke regio's zijn het Stadsgewest Haaglanden en Stadsregio Rotterdam. Zij beschikken over een WGR+ status en hebben daarom wettelijke bevoegdheden. De regio's Holland-Rijnland, Midden-Holland en Drechtsteden beschikken niet over deze status. In deze gebieden is de provincie Zuid-Holland verantwoordelijk voor de regie en coördinatie van de ruimtelijke ontwikkeling. Het Stadsgewest Haaglanden en Stadsregio Rotterdam hebben dus een belangrijkere rol.

Gemeenten stellen vanuit artikel 3.1 van de Wro bestemmingsplannen vast. Dit enige juridische document bindt burgers tot ruimtelijke ontwikkeling. Daarnaast kunnen gemeentelijke visies afwijken van provinciale visies of regionale visies wanneer deze goed onderbouwd worden door gemeenten. Dit kan alleen in hoge uitzondering (P. van der Kooij & G. de Visser, persoonlijke communicatie, 27-05-2013 & 24-05-2013). Door het juridische karakter van het bestemmingsplan en de mogelijkheid voor het afwijken van provinciale- en regionale visies kan de gemeente veel invloed uitoefenen op het proces.

De private partijen bestaan grotendeels uit de NS en ProRail. De NS, met concessie tot 2015 op het hoofdnet voor personenvervoer, heeft hierdoor veel invloed op het proces. Uit de uitvoeringsovereenkomst komt naar voren dat de NS, op basis van exploitatieberekeningen, zelf beoordeelt wanneer aspecten als netwerkontwikkeling (frequentieverhoging) en ketenmobiliteit worden uitgevoerd. Dit geldt ook voor de realisatie van een nieuw station (G. de Visser, persoonlijke communicatie, 24-05-2013). Wanneer NS niet willig is om samen te werken kan dit voor grote problemen zorgen in het proces. ProRail heeft onder andere de taak veiligheid te waarborgen. De invloed van ProRail in mindere maten doorslaggevend voor de implementatie van het programma. Zij worden daarom ook minder vaak genoemd in de interviews.

Sub- conclusie strategische rationaliteit

Vanuit de interviews komt naar voren dat de publieke partijen bekend zijn met deze bevoegdheden en dat de publieke partijen redelijke voortgang maken in een 'stroperig' proces (P. van der Kooij, persoonlijke communicatie, 27-05-2013). Het Programmabureau ziet hier op toe. Uit de interviews komt naar voren dat voor implementatie van het programma StedenbaanPlus gemeenten het laatste woord hebben maar dat provincie als toezichhoudend de (financiële) eindverantwoordelijkheid heeft (P. van der Kooij & G. de Visser, persoonlijke communicatie, 27-05-2013 & 24-05-2013). Door deze machtsverhouding

zijn partijen van elkaar afhankelijk wat een positief effect kan hebben op de samenwerking. Echter, het in hiërarchie brengen van knooppunten volgens het Programmabureau is in verschillende gemeenten een lastig punt (G. de Visser, persoonlijke communicatie, 24-05-2013). Gemeenten hebben de mogelijkheid om ruimtelijke ontwikkeling te realiseren wat niet correspondeert met het programma StedenbaanPlus. Ten slotte het de NS een belangrijke rol. Zij hebben concessie op het hoofdnetwerk van het spoor. Zij bepalen ook wanneer bepaalde actiepunten uitgevoerd worden. Wanneer de NS niet willig is om mee te werken beïnvloed dit het proces negatief. ProRail heeft de taak de veiligheid te waarborgen op het spoor. Wanneer ProRail acht dat een bepaalde ontwikkeling niet voldoet aan de veiligheidsnormen dan kan dit voor problemen zorgen. Echter, de invloed van ProRail is in mindere maten doorslaggevend voor de implementatie van het programma. Zij worden daarom ook minder vaak genoemd in de interviews.

Communicatieve rationaliteit

Voor het analyseren van communicatieve rationaliteit in de casestudie StedenbaanPlus wordt er gezocht naar informatie over het betrekken of niet betrekken van bepaalde partijen. Daarnaast is er gefocust op hoe ervoor gezorgd wordt dat deze partijen gaan samenwerken. Uit een interview met de provincie Zuid-Holland komt naar voren dat er op een vroeg stadium ateliers worden georganiseerd waar publieke en private partijen bij elkaar komen om met elkaar te praten. De publieke partijen zijn de provincie, regio's en gemeenten. De private partijen zijn de NS, ProRail, deskundige en indirect belanghebbende partijen (G. de Visser, persoonlijke communicatie, 24-05-2013). Ook is reizigersvereniging ov (hierna ROVER) betrokken geweest bij het proces. Burgers en direct belanghebbende zijn hier niet betrokken bij geweest. Echter, dit betekent niet dat zij geen invloed uit kunnen oefenen op het proces. Via publieke instrumenten, bijvoorbeeld door zienswijze bij een ontwerp structuurvisie, kunnen zij invloed uitoefenen op de toekomstige ontwikkeling.

Uit de interviews met de provincie Zuid-Holland en het Programmabureau komt naar voren dat de samenwerking gemunt is op het creëren van een breed gedragen product door het zoeken naar achterliggende belangen van partijen. Het creëren van synergie wordt door het Programmabureau gesteld als beginpunt van een goede samenwerking. De 'Mutual Gains Approach' wordt door het Programmabureau genoemd om dit te realiseren. In de ateliers wordt ervoor gezorgd dat een gezamenlijke ambitie wordt gerealiseerd zonder invloed van zeggenschap en op basis van synergie en consensus (P. van der Kooij & G. de Visser, persoonlijke communicatie, 27-05-2013 & 24-05-2013).

Sub- conclusie communicatieve rationaliteit

Als we de theorie uit hoofdstuk 3 koppelen aan de casestudies dan zien we bepaalde onderwerpen wel en niet terugkomen. Na het uitvoeren van de literatuurstudie en het afnemen van de interviews komt naar voren dat publieke partijen in een vroeg stadium betrokken worden in het proces. Daarbij worden private partijen als de NS en ProRail erbij betrokken. Echter blijven financiers, woningbouwcorporaties en toekomstige exploitanten/huurders buiten beeld. Dit kan negatieve effecten hebben op de feitelijke uitvoering van het programma StedenbaanPlus. Vanuit de four-track approach gezien dienen burgers betrokken te worden bij het proces. In het programma StedenbaanPlus is dit op provinciaal en regionaal niveau gedeeltelijk niet het geval. Burgers zijn bewust niet actief betrokken bij provinciale en regionale visie. Belangen van reizigers door middel van gesprekken met ROVER wel meegenomen. Wanneer burgers het niet eens zijn met een

ontwikkeling dan kunnen zij, via zienswijze bij ontwerp structuurvisie, bezwaar maken. Hoe de visie hierop aangepast wordt is nog onbekend.

Het aspect verbinden van de partijen door middel van synergie, consensus en samenwerking zien we terug in het programma StedenbaanPlus. In beide interviews komt naar voren dat er gefocust wordt op een goede samenwerking met alle betrokken partijen. Dit wordt gedaan door het organiseren van ateliers en bijeenkomsten (P. van der Kooij & G. de Visser, persoonlijke communicatie, 27-05-2013 & 24-05-2013).

Instrumentele rationaliteit

Voor het analyseren van instrumentele rationaliteit in de casestudie StedenbaanPlus wordt er gezocht naar instrumenten die de visie realistische doen beoordelen. Wanneer er naar instrumentele rationaliteit wordt gezocht in de casestudie dan zien we dat er verschillende aspecten ontbreken. Dit zijn met name de aspecten die gekoppeld kunnen worden aan de middelen, expertise, samenwerking en proces. Met name het ontbreken van beleggers, financierde, woningbouwcorporaties en toekomstige exploitanten vormen een aandachtspunt. Uit literatuur komt naar voren dat het programma StedenbaanPlus goed geformuleerd is, maar dat het nu tijd is voor actie (Buzugbe, Kort & Wijk, 2012).

Sub- conclusie instrumentele rationaliteit

Door de ontbrekende private uitvoerende partijen zijn er onvoldoende (financiële) middelen beschikbaar om het programma StedenbaanPlus door de publieke uit te voeren. Daarbij is er onvoldoende expertise in huis om daadwerkelijk de ontwikkeling uit te voeren. Publieke partijen zijn geen bouwers, maar hebben juist een faciliterende functie. Alleen van de private partijen beschikt NS- Poort over de expertise om daadwerkelijk tot ontwikkeling over te gaan. Uit interviews komt naar voren dat de houding van de NS, en daarmee NS-Poort, actiever wordt gewenst. Uit de 'Uitvoeringsovereenkomst' en interviews komt naar voren dat gemeenten directe relatie met uitvoerende partijen. Deze uitvoerende partijen ontbreken nog waardoor gezegd kan worden dat de onderwerpen 'samenwerking' en het 'proces' van instrumentele rationaliteit inclusief implementatie onvolledig is ingericht.

6.2 Analyse casestudie MRA

Waarderationaliteit

Voor het analyseren van waarderationaliteit in de casestudie MRA wordt er gezocht naar het toekomstbeeld van het ruimtelijke concept, waarden in professionele kennis- en beleidsdoeleinden en ruimtelijke kwaliteit. Als we kijken naar het toekomstbeeld van het ruimtelijke concept dan zien we dat landschappen open worden gehouden en dat ingezet wordt op ruimtelijke ontwikkeling rondom goed bereikbare knooppunten in bestaande bebouwde gebieden (P. Chorus & B. Maas, persoonlijke communicatie, 30-05-2013 & 28-05-2013). Omdat beschikbare ruimte schaars is in de MRA, en met name in de gemeente Amsterdam, wordt er gefocust op ov verbindingen tussen verschillende belangrijke knooppunten binnen de gemeente Amsterdam (C. Winnips, persoonlijke communicatie, 03-06-2013). Hierdoor wordt er nog vastgehouden aan het idee van de compacte stad (P. Chorus, persoonlijke communicatie, 30-05-2013).

In de casestudie zien we terug dat waarden in professionele kennis- en beleidsdoeleinden meegenomen worden in het formuleren van de visie en lange -en korte termijn actiepunten. In de literatuurstudie van de MRA zien we dat er gebruik wordt

gemaakt van onderzoeken als Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse, verstedelijkingsprogramma's en de knoop- en plaatswaarde theorie van Bertolini (Graaf, 2012 & P. Chorus, persoonlijke communicatie, 30-05-2013). Ook worden onderzoeken over trends over mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling meegenomen voor het formuleren van visie en actiepunten (B. Maas & C. Winnips, persoonlijke communicatie, 28-05-2013 & 03-06-2013).

Het derde aspect heeft betrekking op de ruimtelijke kwaliteit van een ontwikkeling. Uit informatie uit de literatuurstudie en de interviews kan met zekerheid gezegd worden dat ruimtelijke kwaliteit doorslaggevend is in de MRA. Zo dient het project voor snel, kwalitatief en comfortabel ov waardoor multifunctionele ruimtelijke inrichting goed bereikbaar is (people, profit, gebruikerswaarde & belevingswaarde). Ook stimuleert de visie binnenstedelijke ruimtelijke ontwikkelingen rondom bestaande infrastructuur, waardoor uitleggebieden beperkt blijven (planet en toekomstwaarde) en zorgt de verbetering van de regionale bereikbaarheid voor een beter vestigingsklimaat voor bedrijven (profit).

Sub- conclusie waarderationaliteit

De conclusie is vergelijkbaar met die van waarderationaliteit van de casestudie StedenbaanPlus. Zo wordt vastgehouden aan het toekomstbeeld van een ontwikkeling. Echter, er wordt in de MRA nog steeds gefocust op het idee van de compacte stad. Zo wordt er gesteld dat er nog voldoende ontwikkelpotentie aanwezig is binnen de A10-ring van de gemeente Amsterdam. Ook wordt gesteld dat de NS gefocust is op Amsterdam CS en niet evenredig op overige knooppunten in Amsterdam. Deze aspecten staan tegenover het idee van de polycentrische regio. Met betrekking tot waarden uit professionele domeinen dan worden deze betrokken om de visie en actiepunten te formuleren. Daarbij draagt de ontwikkeling bij aan ruimtelijke kwaliteit. Er kan wel opgemerkt worden dat waarden uit professionele domeinen meer gebaseerd dienen te worden op kwaliteitsaspecten. (P. Chorus & C. Winnips, persoonlijke communicatie, 30-05-2013 & 03-06-2013). Daarbij dienen de waarden zo concreet mogelijk te worden geformuleerd om zo beoordeling en monitoring te kunnen verbeteren.

Strategische rationaliteit

Voor het analyseren van strategische rationaliteit in de casestudie StedenbaanPlus wordt er gezocht naar vormen van invloedsfactoren van bepaalde partijen. Vergelijkbaar met het programma StedenbaanPlus zien we dat er publieke en private partijen samenwerken om de visie van de MRA te realiseren. Echter, de MRA wordt vertegenwoordigd door de provincie Noord-Holland, de Stadsregio Amsterdam (WGR+) en 36 gemeenten. De Stadsregio Amsterdam heeft geen taken met betrekking tot de ruimtelijke ordening. Het bezit alleen taken met betrekking tot mobiliteitsvraagstukken. De democratische legitimatie van besluiten vindt plaats in de Staten en Raden van de aangesloten gemeenten en provincie. Hierdoor heeft de gemeente Amsterdam veel invloed in de ontwikkeling van de MRA.

Vergelijkbaar met het programma StedenbaanPlus hebben provincies de bevoegdheid om de ruimtelijke ontwikkeling te sturen op regionaal en lokaalniveau. Dit geldt dus ook voor de MRA. Daarnaast hebben de provincies de bevoegdheid om bestemmingsplannen goed of af te keuren. De provincies hebben dus een belangrijke rol.

In de MRA heeft de Stadsregio Amsterdam als enige de WGR+ status. Hierdoor hebben zij wettelijke bevoegdheden. Omdat de Stadsregio Amsterdam geen taken vervult met betrekking tot ruimtelijke ordening is de invloed op het proces kleinschalig van aard. Ook is

de invloed van gemeenten vergelijkbaar met het programma StedenbaanPlus. Door het juridische karakter van het bestemmingsplan en de mogelijkheid voor het afwijken van structuur- en regionale visies kan de gemeente veel invloed uitoefenen op het proces. Ook is de invloed van de NS en ProRail vergelijkbaar met deze van het programma StedenbaanPlus.

Sub- conclusie strategische rationaliteit

Omdat de MRA een informeel samenwerkingsverband is tussen de partijen en de SRA een WGR+ status heeft leidt dit tot enige verwarring in bevoegdheden en taken van de deelnemende partijen (P. Chorus, persoonlijke communicatie, 30-05-2013). Vergelijkbaar met het programma StedenbaanPlus zijn de publieke partijen bekend met elkaar bevoegdheden. Door deze machtsverhouding zijn partijen van elkaar afhankelijk wat een positief effect kan hebben op de samenwerking. Een door de gemeente vastgesteld bestemmingsplan dient door de provincie goedgekeurd te worden. De provinciale visie dient door middel van bestemmingsplannen op gemeentelijk niveau juridisch verbonden te worden aan gebruikers.

Een aspect wat invloed kan hebben op de implementatie van TOD is de bevoegdheden van de deelnemende partijen in het samenwerkingsverband. De besluitvorming voor implementatie van strategieën vindt plaats in de Staten en Raden van de aangesloten gemeenten en provincie. Er zijn twee provincies die 'kaders' stellen voor de gewenste toekomstige ruimtelijke ontwikkeling en er zijn vervolgens 36 gemeenten die aan deze kaders moet voldoen. Gezien de grote van de gemeente Amsterdam (circa 790.000), en de focus op de gemeente Amsterdam en binnen de A10-ring, kan gesteld worden dat de gemeente Amsterdam een aanzienlijke zeggenschap heeft in de ontwikkeling van de MRA.

De conclusie met betrekking tot de NS is vergelijkbaar met die van het programma StedenbaanPlus. Wanneer NS niet willig is om samen te werken kan dit voor grote problemen zorgen in het proces. ProRail heeft o.a. de taak veiligheid te waarborgen. Wanneer ProRail acht dat een bepaalde ontwikkeling niet voldoet aan de veiligheidsnormen, dan kan dit voor problemen zorgen. Echter, de invloed van ProRail is in mindere maten doorslaggevend. Zij worden daarom ook minder vaak genoemd in de interviews.

Communicatieve rationaliteit

Voor het analyseren van communicatieve rationaliteit in de casestudie MRA wordt er gezocht naar informatie over het betrekken of niet betrekken van bepaalde partijen. Daarnaast is er gefocust op hoe ervoor gezorgd wordt dat deze partijen gaan samenwerken.

Uit een interview met de provincie Noord-Holland komt ook naar voren dat er op een vroeg stadium bijeenkomsten worden georganiseerd waar publieke en private partijen worden uitgenodigd om met elkaar te praten. Bij deze bijeenkomsten waren adviesbureaus en belangenorganisaties aanwezig. Door vroegtijdig deze partijen bij elkaar te bergen kunnen standpunten worden afgewogen waardoor de partijen op een lijn zitten. Het uitgangspunt is een breed gedragen product. Consensus, synergie en verknopen komen hierdoor terug in de MRA. Het platform 'Serious Gaming' heeft een positieve invloed op de samenwerking gehad (P. Chorus, persoonlijke communicatie, 30-05-2013). Dit simulatiespel heeft betrekking op gelijkwaardige ontwikkeling van stationsgebieden en OV-mobiliteit (voor meer informatie zie www.deltametropool.nl/nl/game_sprintstad).

Naast deze publieke partijen wordt de NS en ProRail ook betrokken bij provinciaal en regionaal overleg (P. Chorus, B. Maas & C. Winnips, persoonlijke communicatie, 30-05-2013, 28-05-2013 & 03-06-2013). Partijen als beleggers, financiers, woningbouwcorporaties zijn

niet betrokken bij het proces. Gesteld wordt dat deze partijen behoefte hebben aan duidelijkheid waardoor het op een vroeg stadium betrekken van deze partijen onnodig kan zijn.

Uit de provinciale structuurvisie komt naar voren dat burgers inspraak hadden op het formuleren van de provinciale en gemeentelijke visie. Dit wordt versterkt door gesprekken met belangenorganisaties als ROVER. Ten slotte hebben burgers indirect via politieke wegen invloed op de provinciale, regionale en gemeentelijke visie. Bij het formuleren van de visie van de Stadsregio Amsterdam zijn geen burgers betrokken.

Sub- conclusie communicatieve rationaliteit

Als we de theorie uit hoofdstuk 3 koppelen aan de casestudies dan zien we bepaalde onderwerpen wel en niet terugkomen. Na het uitvoeren van de literatuurstudie en het afnemen van de interviews komt naar voren dat publieke partijen op een vroeg stadium betrokken worden in het proces. Daarbij worden private partijen als de NS en ProRail bij betrokken. Echter blijven financiers, woningbouwcorporaties en toekomstige exploitanten/huurders buiten beeld. Dit kan negatieve effecten hebben op de feitelijke implementatie van TOD in de MRA. Op gemeentelijk niveau is er wel animo aanwezig om ruimtelijke ontwikkeling te realiseren. Dit zijn partijen als UvA, HvA, winkeliersverenigingen en ziekenhuizen (B. Maas, persoonlijke communicatie, 28-05-2013). Ten slotte dienen vanuit de four-track approach burgers betrokken te worden bij het proces. In de MRA is dit op provinciaal en gemeentelijk niveau wel het geval.

Het aspect over het verbinden van de partijen door middel van synergie, consensus en samenwerking zien we terug in de casestudies. In beiden interviews komt naar voren dat er gefocust wordt op een goede samenwerking met alle betrokken partijen. Dit wordt gedaan door het organiseren van ateliers, het spel 'serious gaming' en bijeenkomsten (P. Chorus, B. Maas & C. Winnips, persoonlijke communicatie, 30-05-2013, 28-05-2013 & 03-06-2013).

Instrumentele rationaliteit

Voor het analyseren van instrumentele rationaliteit in de casestudie MRA wordt er gezocht naar instrumenten die de visie realistisch doen beoordelen. Wanneer er naar instrumentele rationaliteit wordt gezocht in de casestudie dan zien we dat er verschillende aspecten ontbreken. Dit is vergelijkbaar met het programma StedenbaanPlus. Dit zijn met name de aspecten die gekoppeld kunnen worden aan de middelen, expertise, samenwerking en proces. Met name het ontbreken van beleggers, financierde, woningbouwcorporaties en toekomstige exploitanten vormen een aandachtspunt.

Sub- conclusie instrumentele rationaliteit

Door de ontbrekende private partijen zijn er onvoldoende financiële middelen beschikbaar om het TOD in de MRA daadwerkelijk uit te voeren. Private partijen zijn op gemeentelijk niveau (in de gemeente Amsterdam) wel aanwezig. Door de ontbrekende partijen is er onvoldoende expertise in huis om daadwerkelijk de netwerkontwikkeling uit te voeren. Ontwikkelaar NS-poort is wel betrokken geweest bij gesprekken op regionaalniveau. Uit de interviews komt naar voren dat de NS zich vaker passiever opstelt wat een negatief effect kan hebben op de uitvoering van de visie (P. Chorus, B. Maas & C. Winnips, persoonlijke communicatie, 30-05-2013, 28-03-2013 & 03-06-2013). Uit de analyse kan niet direct gemeld worden dat uitvoerende private partijen vroeg betrokken dienen te worden in het proces.

Een concrete afstemming voor de uitvoering, daar moet aan gewerkt worden (P. Chorus, B. Maas & C. Winnips, persoonlijke communicatie, 30-05-2013, 28-03-2013 & 03-06-2013).

Samenvatting conclusie analyse

Als we beiden casestudies analyseren op basis van de geoperationaliseerde rationaliteiten dan zien we positieve en negatieve aspecten terugkomen. In eerste instantie worden de positieve aspecten in het kort beschreven. Vervolgens worden de negatieve aspecten beschreven die het proces van implementatie negatief doen beïnvloeden.

De positieve aspecten hebben betrekking op waarderationaliteit, strategische rationaliteit en communicatieve rationaliteit. Uit de analyse komen alle geoperationaliseerde aspecten terug in de casestudies. Het enige wat opgemerkt kan worden is dat waarden uit professionele beleidsdomeinen meer gefocust dienen te worden op kwalitatieve aspecten in plaats van kwantitatieve aspecten. Ook dienen alle waarden zo concreet mogelijk gekwantificeerd te worden. Dit bevordert het proces van monitoring en beoordeling.

Ook zijn er positieve aspecten te beschrijven als het gaat om strategische rationaliteit. Uit de analyse komt naar voren dat de deelnemende partijen over het algemeen bekend zijn met de bevoegdheden en rollen van de participerende partijen. De partijen zijn van elkaar afhankelijk waardoor een goede samenwerking noodzakelijk is. In de casestudie MRA kan de gemeente Amsterdam, via de democratische legitimatie van besluiten, invloed hebben op de focus op de polycentriciteit of monocentriciteit van de regio. Een ander aandachtspunt is de rol van de NS. Met een concessie op het personenvervoer op het hoofdnet hebben zij grote invloed op het implementeren van TOD in Nederland. Wanneer de NS zich passief opstelt kan dit negatieve gevolgen hebben voor netwerkontwikkeling (met betrekking op realiseren van nieuwe stations) en kwalitatief hoogwaardig ov (met betrekking op de frequentie van treinen).

Met betrekking tot communicatieve rationaliteit zijn er voornamelijk positieve aspecten te beschrijven. In beiden casestudies wordt er gefocust op een breed gedragen product door deelnemende partijen. Dit door middel van consensus, synergie en verknoping. Deze deelnemende partijen worden in een vroeg stadium betrokken. We zien daarom de operationalisatie van communicatieve rationaliteit sterk terug in de analyse. Echter, vormt hier het negatieve punt dat er geen uitvoerende private partijen betrokken worden. De vraag bij dit negatieve punt is: In hoeverre kunnen deze uitvoerende private partijen een positieve bijdrage leveren in een vroeg stadium bij het formuleren van de visie en korte- en lange termijn actiepunten? Er wordt gesteld dat uitvoerende private partijen belang hebben bij duidelijke geformuleerde doelstellingen. Een verschil tussen de casestudies is dat bij het formuleren van de visie van het programma StedenbaanPlus bewust geen burgers op provinciaal en regionaalniveau zijn betrokken. Dit gebeurt op gemeentelijkniveau. Er wordt gesteld dat burgers direct belanghebbende zijn en hierdoor weinig belang hebben bij provinciaal en regionaal overleg (P. van der Kooij & G. de Visser, persoonlijke communicatie, 27-05-2013 & 24-05-2013). Bij de MRA zijn bij het formuleren van de provinciale en gemeentelijke visie wel actief burgers betrokken.

Instrumentele rationaliteit is een onderwerp wat ondervertegenwoordigd is in de casestudies om TOD op netwerkniveau te implementeren. Hierdoor ontbreken verschillende aspecten uit 3.3 the four-track approach en rationaliteiten. Dit zijn de aspecten 'rekening houdend met budget en financiering' en 'een strategie voor implementatie'. Dit geldt voor beiden casestudies. Echter, alle geoperationaliseerde aspecten van instrumentele rationaliteit hebben betrekking op het ontbreken van uitvoerende private partijen. De vraag is of deze

uitvoerende private partijen in dit stadium van de casestudies wel betrokken konden worden.

Vergelijking casestudies

	StedenbaanPlus	MRA
Waarderationaliteit	De drie kenmerken van de operationalisatie van waarderationaliteit zijn terug te vinden in de casestudie. Er dient meer gefocust worden op kwalitatieve onderzoeken.	De drie kenmerken van de operationalisatie van waarderationaliteit zijn terug te vinden in de casestudie. Er dient meer gefocust worden op kwalitatieve onderzoeken.
Strategische rationaliteit	De partijen zijn bekend met de machtsinvloeden in het besluitvormingsproces. In een vroeg stadium worden partijen betrokken voor het creëren van synergie en consensus. De rol van de NS is belangrijk voor de implementatie van TOD op netwerkniveau.	De partijen zijn bekend met de machtsinvloeden in het besluitvormingsproces. In een vroeg stadium worden partijen betrokken voor het creëren van synergie en consensus. De rol van de NS is belangrijk voor de implementatie van TOD op netwerkniveau.
Communicatieve rationaliteit	Belangen worden meegenomen van alle betrokken partijen. Uitvoerende private partijen ontbreken. Burgers worden niet betrokken bij provinciaal en regionale visie.	Belangen worden meegenomen van alle betrokken partijen. Uitvoerende private partijen ontbreken. Burgers worden wel betrokken bij provinciale visie.
Instrumentele rationaliteit	Uitvoerende marktpartijen ontbreken.	Uitvoerende marktpartijen ontbreken.

(o.b.v. Structuurvisie Zuid-Holland, Structuurvisie Noord-Holland, StedenbaanPlusmonitor, Structuurvisie Amsterdam, persoonlijke communicatie met G. de Visser, P van der Kooij, P Chorus, C Winnip & B. Maas)
(Auteur, 2013)

7 Conclusie, aanbevelingen en reflectie

7.1 Conclusies

Met dit onderzoek is geprobeerd om een bijdrage te leveren aan de uitwerking van de four-track approach in zowel theorie als in de praktijk. Daarnaast had dit onderzoek als doel knelpunten met betrekking tot het implementeren van strategieën inzichtelijk te maken. Hoofdstuk 7 heeft als doel de conclusies van de deelvragen in het kort nogmaals te formuleren. Uiteindelijk kan de hoofdvraag beantwoord worden. Ten slotte worden aanbevelingen geformuleerd en wordt het onderzoek gereflecteerd.

Om deze vraag te kunnen beantwoorden zijn vier deelvragen formuleert

Vraag 1: Wat is TOD en hoe verankert dit zich theoretisch op lokaal en regionaal niveau?

Het concept TOD gaat er van uit dat het openbaar vervoerssysteem als ruggengraat en aanjager fungeert voor ruimtelijke ontwikkeling. Het concept TOD is gefocust op het concentreren van compacte ruimtelijke ontwikkeling met gemixte functies, gefocust op voetgangers- en fietsvriendelijkheid binnen een straat van 1200 meter rondom multimodale stations.

The land-use feedback cycle, het DUS en de knoop- en plaatswaarde theorie zijn modellen en/of theorieën die het verplaatsingsgedrag en de behoefte voor ruimtelijke ontwikkeling op regionaal en lokaalniveau kunnen voorspellen. The land-use feedback cycle en het DUS zijn belangrijke onderwerpen om voorspellingen te kunnen formuleren hoe TOD zich op regionaal niveau verankert en functioneert. De knoop- en plaatswaarde theorie geeft informatie hoe een bepaald knooppunt functioneert in het netwerk. Alle behandelde onderwerpen zijn van belang om lange termijn strategieën te formuleren.

Vraag 2: Hoe spelen rationaliteiten een rol in het strategisch te plannen via de four-track approach?

De producten van de four-track approach zijn gebaseerd op waarderationaliteit, strategische rationaliteit, communicatieve rationaliteit en instrumentele rationaliteit. Waarderationaliteit heeft als doel de producten visie en korte- en lange termijn actiepunten te laten baseren op waarden uit het toekomstbeeld, waarden uit professionele beleidsdomeinen en ruimtelijke kwaliteit. Strategische rationaliteit heeft als doel invloedfactoren van macht van de betrokken partijen inzichtelijk te maken. Strategische rationaliteit beïnvloed alle tracks van de four-track approach. Communicatieve rationaliteit focust op het betrekken van belangrijke partijen in het proces en om deze vervolgens te laten samenwerken. Communicatieve rationaliteit beïnvloed alle tracks van de four-track approach. Instrumentele rationaliteit heeft als doel de four-track approach dusdanig in te richten dat uitvoering gegarandeerd is. Instrumentele rationaliteit beïnvloed de visie en de korte- en lange termijn actiepunten

Vraag 3: In hoeverre komt de four-track approach terug in de praktijk?

Het antwoord op deze vraag is tweedelig. In eerste instantie als er gekeken wordt naar de literatuurstudie dan kan gesteld worden dat de four-track approach als strategische planningsmethode niet of nauwelijks in de praktijk terugkomt. Er zijn geen publicaties die de werking van de four-track approach in de praktijk beschrijven.

Wanneer de casestudies door middel van de four-track approach worden geanalyseerd dan zien we verschillende aanknopingspunten. De vier tracks van de four-track approach komen terug in de casestudie. Ook de geoperationaliseerde rationaliteiten komen sterk terug in de casestudies. Echter, wanneer er gekeken wordt 3.3 The four-track approach en rationaliteiten dan zien wij dat de aspecten 'rekening houdend met budget en financiering' en 'een strategie voor implementatie' in mindere maten terug komt in de casestudies. Wanneer strategieën volgens de four-track approach wordt geformuleerd dan dienen deze twee aspecten geformuleerd te zijn. Wanneer de casestudies beoordeeld worden op basis van de four-track approach dan kan gesteld worden dat beiden casestudies over een niet volledige strategie beschikken.

Vraag 4: In hoeverre kan de four-track approach een positieve bijdrage leveren voor de implementatie van TOD voor het programma StedenbaanPlus en in de MRA?

De four-track approach kan een positieve bijdrage leveren aan strategisch plannen voor ruimtelijke ontwikkeling. Uit de analyse komen zowel positieve als negatieve aspecten terug. Deze aspecten zijn dan ook door de four-track approach kenbaar gemaakt. Wanneer de four-track approach gehanteerd zou zijn als strategische planningsmethoden dan zouden deze aspecten beheersbaar kunnen worden gemaakt. Zo zou bijvoorbeeld de markt getriggerd kunnen worden of zouden gesprekken gevoerd kunnen worden met betrekking tot de scheiding van ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. Deze aspecten zouden dan een positieve bijdrage kunnen leveren aan de implementatie van TOD in de casestudies.

Nu de deelvragen zijn beantwoord kan de hoofdvraag van dit onderzoek beantwoord worden. De hoofdvraag van dit onderzoek luidde:

Hoeveer wordt er in de theorie en in de praktijk gebruik gemaakt van de four-track approach als strategische planningsmethode, en in hoeverre kan deze een positieve bijdrage leveren aan de implementatie van TOD voor het programma StedenbaanPlus en de MRA?

In de theorie komt de four-track approach in verschillende onderzoeken naar voren maar blijft deze informatie zo beperkt dat een uitwerking ontbreekt. Er wordt dus in de theorie weinig gebruik gemaakt van de four-track approach. Ook wordt er in de praktijk niet direct gebruik gemaakt van de four-track approach. Er zijn geen praktijkvoorbeelden waarbij strategieën op basis van deze strategische planningsmethoden zijn gerealiseerd. Echter, bij het analyseren van de casestudies op basis van de four-track approach dan kan wel gesteld worden dat de four-track approach terugkomt in de praktijk. Dit door middel van de tracks en de geoperationaliseerde rationaliteiten. Het antwoord is dus tweedelig.

De four-track approach kan een positieve bijdrage leveren aan de implementatie van TOD in het programma StedenbaanPlus en de MRA. De four-track approach is een strategische planningsmethode die verschillende aspecten bevat die noodzakelijk zijn voor het formuleren van implementeerbare strategieën in de ruimtelijke ontwikkeling. Dit kan gesteld worden om de analyse op basis van de geoperationaliseerde rationaliteiten

verschillende positieve en negatieve aspecten kenbaar heeft gemaakt. Wanneer de four-track approach als strategische planningsmethode was gehanteerd dan waren deze negatieve aspecten vroegtijdig kenbaar gemaakt en zouden hier maatregelen voor getroffen kunnen worden. Ook zouden positieve aspecten gepromoot kunnen worden voor andere soortgelijke projecten. Dit zou de implementatie van onder andere TOD in Nederland positief kunnen beïnvloeden.

7.2 Aanbeveling

Nu het onderzoek is afgerond en de hoofdvraag en deelvragen zijn beantwoord volgen nu de aanbevelingen. Deze aanbevelingen zijn onderwerpen waarbij een vervolgonderzoek interessant kunnen zijn. Deze aanbevelingen zijn gebaseerd op informatie uit de literatuurstudie, analyse en afgenomen interviews. De aanbevelingen zijn in eerste instantie gericht op aanbevelingen met betrekking tot implementatie van TOD in Nederland. Deze zijn verdeelt in markt en belemmeringen, publieke partijen en belemmeringen, politiek en belemmeringen en probleemeigenaar en verantwoordelijkheidsgevoel. Daarnaast zijn er aanbevelingen geformuleerd met betrekking tot de theorie van de four-track approach.

7.2.1 Aanbevelingen met betrekking tot de implementatie van TOD in Nederland

Markt en belemmeringen

Uit dit onderzoek komt naar voren dat private uitvoerende partijen nog niet voldoende betrokken worden in de casestudies. Dit heeft een negatief effect op de uitvoering van TOD. Echter, er kan niet direct gesteld worden dat het vroegtijdig betrekken van uitvoerende private partijen een positief effect kunnen hebben op het implementatie proces van TOD. Uitvoerende private partijen hebben namelijk behoefte aan duidelijkheid. Visies en korte- en lange termijn actiepunten zijn pas concreet wanneer er veel overleg is gepleegd tussen de betrokken partijen. Onderzoek naar dit onderwerp is dus relevant.

Uit de interviews komt naar voren dat het stimuleren van de markt een positief effect kan hebben op de implementatie van TOD in de casestudies. In het buitenland zijn er diverse projecten bekend waarbij de markt 'getriggerd' wordt om ontwikkelingen rondom stationslocaties te bevorderen. Dit kan bijvoorbeeld door het creëren van financiële voordelen of versnelde juridische procedures. Zo kunnen private partijen in Tokyo rondom stations hoger bouwen dan de wettelijk geldende bouwhoogte in ruil voor het realiseren van binnenstedelijk groen. Het ministerie van Economische Zaken beschrijft verschillende innovatieve financieringsconstructies. Echter, blijft de werkelijke toepassing van deze financiële constructies in Nederland gering. Een onderzoek naar de aspecten rondom dit onderwerp kunnen relevant zijn om de implementatie van TOD binnen Nederland te bevorderen.

Publieke partijen en belemmeringen

Uit dit onderzoek komt naar voren dat de publieke partijen verschillende bevoegdheden hebben. Met name de gemeentelijke bevoegdheid vormt een aandachtspunt. De gemeente heeft de bevoegdheid om af te wijken van provinciale en regionale visies. Daarnaast heeft de gemeente de bevoegdheid om bestemmingsplannen vast te stellen. Er kan gezegd worden dat gemeenten ruimtelijke ontwikkeling kunnen sturen die niet in lijn is met de 'bovenliggende' TOD gerelateerde visies. Een onderzoek kan uitgevoerd worden in hoeverre deze

bevoegdheid de implementatie van TOD negatief beïnvloedt. Een anders interessant onderwerp is hoe de publieke bevoegdheden efficiënter ingedeeld kunnen worden om zo de implementatie van TOD te vergemakkelijken. Bijvoorbeeld meer invloed van regio's op het vaststellen van gemeentelijke bestemmingsplannen.

Politieke invloeden en belemmeringen

Een aspect wat met name terugkomt uit de casestudie MRA is de invloed van politiek op het proces van strategieformulering. Als er gekeken wordt naar TOD-gerelateerde projecten in het buitenland dan zien we deze projecten over een consistente visie beschikken (zie Tokyo). Hiermee wordt bedoeld dat deze visie door de politiek voor een lange tijd gedragen wordt. In Nederland wordt het parlement eens in de vier jaar opnieuw gekozen. Dit kan leiden tot onduidelijkheid en onzekerheid voor marktpartijen wat de implementatie van TOD in Nederland negatief beïnvloedt. Onderzoek naar politieke invloeden op het implementatieproces van TOD in Nederland is daarom interessant.

Probleemeigenaar en verantwoordelijkheidsgevoel

Op provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau worden verschillende visies gemaakt. Echter, komt uit interviews naar voren dat knooppunten nog geen directe probleemeigenaar kennen. Hierdoor voelen partijen zich niet verantwoordelijk om daadwerkelijk de visie uit te voeren. Hierdoor kan gesteld worden dat tijd, geld en energie niet efficiënt benut worden. Onderzoek naar de efficiëntie van het formuleren van visies door verschillende partijen kan relevant zijn voor de implementatie van TOD in Nederland.

Scheiding bevoegdheden ruimtelijke ontwikkeling en ov.

In verschillende interviews komt naar voren dat er een scheiding is tussen de ruimtelijke inrichting en openbaar vervoer. Zo zijn publieke partijen verantwoordelijk voor de inrichting van ruimte en is de NS grotendeels concessiehouder voor het reizigersvervoer van het spoor. Omdat TOD een integrale benadering is voor ruimtelijke inrichting en openbaar vervoer leidt deze scheiding tot moeilijkheden. Een voorbeeld kan zijn een onevenredige verdeling van de baten en lasten die gemoeid gaan met investeringen voor TOD. Een integratie van openbaar vervoer met ruimtelijke ontwikkeling kan leiden tot o.a. waarde creatie, efficiencywinst en een beter én betaalbaarder ov (Staak, Geuting & Matthijse, 2013). Een onderzoek naar dit onderwerp kan daarom relevant zijn om de implementatie van TOD in Nederland te bevorderen.

7.2.2 Aanbevelingen met betrekking tot de theorie van de four-track approach

Nauwkeurigheid en beknopte uitwerking van de four-track approach

De four-track approach is een strategische planningsmethode die door de auteur L. Albrechts beknopt in wetenschappelijke literatuur is beschreven. Geruime tijd ik voor meer informatie en toelichtingen gezocht in gerelateerde artikelen, maar zonder bruikbaar resultaat. Ook als er gekeken wordt naar het theoretisch model van de four-track approach dan ontbreekt hier een toelichting. Deze toelichting is noodzakelijk omdat strategieën in tal van verschillende situaties geformuleerd worden wat de onderlinge relaties tussen tracks en rationaliteit erg kan beïnvloeden. Door het ontbreken van de toelichting heb ik op eigen inzicht de four-track approach uitgewerkt. Gezien de complexiteit van het onderwerp en de beperkte tijdsduur van dit onderzoek kan het relevant zijn om de theorie van de four-track approach

nauwkeuriger en uitgebreider te onderzoeken. Dit kan bijvoorbeeld door de onderlinge relaties van de four-track approach te onderscheiden op provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau.

Vergelijking four-track approach met andere strategische planningsmethoden

Dit onderzoek heeft als doel gehad om de four-track approach uit te werken in de literatuur en vervolgens te toetsen in de praktijk. Strategische plannen in de ruimtelijke ordening is complex en omvat veel verschillende onderwerpen. De four-track approach behandelt veel van deze onderwerpen, maar in mijn ogen niet alle. Echter, zijn er verschillende strategische planningsmethoden beschikbaar in de wetenschappelijke literatuur. In 3.2 Bouwblokken voor alternatieve strategische planning worden bijvoorbeeld de strategische methoden 'cycle scenario approach' en de 'design framework' geïntroduceerd. De cycle scenario approach focust bijvoorbeeld op het beheersen van externe effecten door middel van een scenario analyse. Dit aspect wordt in de four-track approach in mindere mate behandeld. Het kan daarom interessant zijn om meerdere methoden te onderzoeken in de literatuur, te vergelijken en vervolgens te toetsen in de praktijk. Uiteindelijk zouden de verschillende methoden vergeleken kunnen worden en zouden ze elkaar kunnen aanvullen wanneer dat nodig is.

7.3 Reflectie

Na het uitvoeren van mijn eerste wetenschappelijke onderzoek zal zowel het onderzoeksproces als het onderzoek als product gereflecteerd worden. Het eerste gedeelte van de reflectie heeft als doel het product te beoordelen op negatieve en positieve aspecten. Het tweede gedeelte van de reflectie heeft als doel positieve en negatieve aspecten van het onderzoeksproces in kaart te brengen waardoor toekomstige wetenschappelijke onderzoeken efficiënter en met minder risico's ingericht kunnen worden.

7.3.1 Reflectie op het onderzoek

Als ik mijn onderzoek als product objectief analyseer dan zijn er verschillende onderwerpen waarop aan- of opmerkingen over zijn te plaatsen.

Beperkte literatuur

Het eerste aspect betreft de beschikbaarheid van de wetenschappelijke literatuur. Bij het zoeken naar de juiste wetenschappelijke literatuur voor mijn onderzoeksplan ben ik tot de four-track approach gekomen. Als ik kijk naar het aanbod van beschikbare wetenschappelijke publicaties met betrekking tot de four-track approach, dan kan ik stellen dat deze zeer beperkt is. In verschillende onderzoeken wordt de four-track approach beschreven maar geven deze onderzoeken geen extra informatie dan het originele onderzoek 'Strategic (spatial) planning reexamined' (Albrechts, 2004). De uitwerking van de four-track approach, door middel van het operationaliseren van rationaliteiten is daarom uitgevoerd op eigen inzicht. Deze uitwerking kan dus niet getoetst worden op correctheid door deze te vergelijken met andere uitwerkingen.

Beperkt aantal (Nederlandse) casestudies

In het uitwerken van de theorie van de four-track approach heb ik veel tijd en energie gestoken. Ik ben in deze periode veel bezig geweest met het operationaliseren van de

rationaliteiten waardoor er minder tijd overbleef voor het praktisch gedeelte van dit onderzoek. Het praktisch gedeelte van mijn onderzoek bestaat onder andere uit het uitwerken van twee casestudies. Om meer betrouwbare uitspraken te doen zouden meerdere casestudies betrokken worden bij dit onderzoek.

Een ander aspect is de keuze voor Nederlandse casestudies. Omdat in het buitenland de implementatie van TOD zich in een verder stadium bevindt kan het onderzoeken van buitenlandse casestudies tot interessante informatie leiden. Casestudies over Tokyo of Portland zouden hiervoor interessant zijn.

Beperkt aantal interviews

Door de geringe beschikbare tijd heb ik zes interviews af kunnen nemen bij publieke partijen. Om meer betrouwbare uitspraken te doen zouden meerdere publieke partijen geïnterviewd kunnen worden. Interessante publieke partijen voor een interview zouden zijn het Stadsgebied Haaglanden en Stadsregio Rotterdam. Zij beschikken over een WGR+ status en hebben daarom wettelijke bevoegdheden.

Focus op publieke partijen

In dit onderzoek zijn diverse interviews afgenomen bij publieke partijen die betrokken zijn bij het onderwerp. Dit onderzoek heeft laten zien dat (uitvoerende) private partijen noodzakelijk zijn voor het implementeren van TOD in Nederland. Vanwege het tijdsaspect heb ik geen private partijen kunnen benaderen voor interviews. Echter, private partijen hebben een belangrijke rol in dit onderzoek. Zij zijn noodzakelijk om de strategie daadwerkelijk uit te voeren.

7.3.2 Reflectie op onderzoeksproces

Als ik mijn onderzoek als proces objectief analyseer dan zijn er verschillende onderwerpen waarop aan- of opmerkingen zijn te plaatsen.

Tijdplanning en taken

Het eerste aspect betreft de tijdplanning en taken. In mijn onderzoeksplan is er een planning opgesteld om dit onderzoek op een zo efficiënt mogelijke manier uit te voeren. Als ik de feitelijke uitvoering vergelijk met deze planning dan zie ik grote verschillen. Met name heeft de uitwerking van de operationalisatie van de four-track approach heeft mij veel tijd gekost waardoor er minder tijd overbleef voor het praktisch gedeelte van mijn onderzoek, de analyse en het formuleren van de conclusies en aanbevelingen. Het onderzoeksproces zal ik bij vervolgonderzoeken efficiënter inrichten.

Focus

Het tweede aspect is de focus binnen het onderwerp. Door de geringe beschikbare literatuur van de four-track approach heb ik literatuur gelezen van filosofen, sociologen en planologen over de essentie van bepaalde rationaliteiten. Als ik terugkijk op dit onderzoek dan zie ik dat deze ver van de doelstelling afstaan. Dit heeft de efficiëntie van het onderzoeksproces negatief beïnvloed. Echter, ik ben van mening dat ik dit onderzoek in alle tijden op een zo efficiënt en vernieuwend mogelijke manier heb proberen uit te voeren. Ik ben van mening dat de energie die ik gestoken heb in de operationalisatie van de four-track approach noodzakelijk was voor het formuleren van een juiste interviewgids, het op een juiste

manier beschrijven en analyseren van de casestudies en het formuleren van de conclusies en aanbevelingen.

- Bibliografie

- Albrechts, L. (2003). *Planning and power: towards an emancipatory planning approach*. Leuven: Environment and Planning C: Government and Policy.
- Albrechts, L. (2004). *Strategic (spatial) planning reexamined*. Leuven: Environment and Planning B: Planning and Design.
- Belzer, D., & Autler, G. (2002). *Transit Oriented Development: moving from rhetoric to reality*. n.b.: The brooking institute and the great american station foundation.
- Berge, J. t. (2012). *Metropoolregio Amsterdam in cijfers 2012*. Amsterdam: SDA Print + Media.
- Bertolini, L. (2009). *De Planologie van de mobiliteit*. Amsterdam: Universiteit van Amsterdam.
- Bonnemayer, L., & Woude, E. L.-V. (2008). *Regionaal openbaar vervoer verbinden van mobiliteit en ruimtelijke inrichting*. Gouda: Habiforum.
- Buunk, W. (2010). *Spontane orde of een Nieuw Jeruzalem Waardepluralisme in de praktijk van gebiedsontwikkeling*. Zwolle: Windesheim.
- Buzugbe, L., Kort, K., & Wijk, S. v. (2012). *Bouwen aan een bereikbaar Zuid-Holland. StedenbaanPlus*. Den Haag: Zinnebeeld.
- Cervero, R., Ferrell, C., & Murphy, S. (2002). *Transit-oriented development and joint development in the united states: a literature review*. Berkely: University of California.
- De Kort, I. (2009). *Designing a strategic plan development approach for integrated area development projects*. Den Haag: Gildeprint Drukkerij.
- Fard, F., & Roudsari, H. (2012). *The evaluation of Daily Urban System in the City of Rasht*. Bandar Anzali: Islamic Azad University.
- Graaf, J. d. (2009). *Gebiedsagenda Noordwest-Nederland Metropoolregio Amsterdam, Noord-Holland en Flevoland*. Amsterdam: MUST stedenbouw.
- Grunfeld, J. (2010). *De polycentrische stedeling cnetraal: een onderzoek naar het veranderende palet van plekken in een polycentrische stedelijke regio*. Amsterdam: Universiteit van Amsterdam.
- Koh, J. Van Kann, F. Stremke, S. (2012). *Integrated Visions (part 1): methodological framework for long-term regional design*. Wageningen University and Research, Environmental Sciences Group. Routledge Taylor & Francis Group.
- Kort, K., Reijnierse, J., & Wijk, S. v. (2011). *Stedenbaanplusnieuws*. Den Haag: De nieuwe Grafische
- Luijten, A. (2012). *OV-netwerken als drager van duurzame verstedelijking*. Opgeroepen op 03 02 2012, van www.gebiedsontwikkeling.nu:
<http://www.gebiedsontwikkeling.nu/artikel/2023-ov-netwerken-als-drager-van-duurzame-verstedelijking>

- Meier-Boschaart M. (2012). *Spelen in het daily urban system van het gezin*. Amsterdam: Motivaction.
- MRAnet. (2010). *MRAnet Het aantrekkelijk alternatief*. Opgeroepen op 26 02 2013, van [www.hovinhethetgooi.nl: www.hovinhethetgooi.nl/images/pages/file/eindrapport%20-%20MRANET.pdf](http://www.hovinhethetgooi.nl/images/pages/file/eindrapport%20-%20MRANET.pdf)
- Nijhoff, M. (2010). *Duurzame Gebiedsontwikkeling: een structurerend procesmodel voor een duurzame toekomst*. Eindhoven: TU/e.
- Overheid.nl. (2013). *Wet en regelgeving, Wet ruimtelijke ordening*. Opgeroepen op 03 02 2013, van www.overheid.nl: <http://wetten.overheid.nl/BWBR0020449/>
- Peek, G. J. (2006). *Locatiesynergie Een participatieve start van de herontwikkeling van binnenstedelijke stationslocaties*. Delft: Gert-Joost Peek.
- Peek, G.J., & Remmen, Y. v. (2012). *Investeren in gebiedsontwikkeling nieuwe stijl Handreikingen voor samenwerking en verdienmodellen*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu.
- Peijs, L. (2005). *Het Amerikaanse concept Transit Oriented Development als voorbeeld voor Nederland*. Amsterdam: Universiteit van Amsterdam.
- Platform31. (2007). *De kracht van ov-knooppunten*. Haarlem: Platform31.
- Pool, S. (2010). *Transformatieprojecten van een gesloten proces naar een open benadering*. Amsterdam: Amsterdam School of Real Estate.
- Puylaert, H., & Werksma, H. (2011). *Duurzame gebiedsontwikkeling: doe te tienkamp!* Oosterhoud: OCC dehoog media partners.
- Rutten, N. (2012). Benut bestaande stad en netwerk. *Rooilijn*, 201-205.
- Rutten, N., & Schrijnen, J. (2011). *Benut bestaande stad en netwerk - BESTNET*. Antwerpen: Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk.
- Staak, E. v., Geuting, E., & Matthijse, J. (2013). *Integratie van ov en ro biedt kansen in de crisis*. Wageningen: OV Magazine.
- StedenbaanPlus, P. (2012). *Stedenbaanplusmonitor 2012*. Rotterdam: Programmabureau StedenbaanPlus.
- Tordoir, P. (2009). *Global Gateway: ruimtelijke economische ontwikkeling voor de metropoolregio Amsterdam*. Amsterdam: Kamer van Koophandel.
- Van Bakel, M. (2001). *Stedelijke ontwikkeling van knooppunten in de Deltametropool*. Utrecht: Universiteit Utrecht.
- Verweijen, C., & Liemburg, R. (2010). Op weg naar een herkenbaar en samenhangend hoogwaardig openbaar vervoer in Zuid-Holland. *Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk* (pp. 1-20). Roermond: CVS-congres.

Weerd, R. v. (2007). *Organisatiemodellen voor gebiedsontwikkeling Analyse invloed op percepties van betrokken actoren*. Twente: Universiteit Twente.

Zuidvleugelpartijen. (2007). *Uitvoeringsovereenkomst Stedenbaan Zuidvleugel*. Leiden: Zuidvleugelpartijen.

Bijlage 0 Bijlageoverzicht

Bijlage 1 Interviewguides.....	59
Bijlage 1.0 methode interviewguide.....	59
Bijlage 1.1 Interviewguide StedenbaanPlus G. de Visser.....	60
Bijlage 1.2 Interviewguide provincie Zuid-Holland P. van der Kooij	62
Bijlage 1.3 Interviewguide gemeente Amsterdam B. Maas.....	64
Bijlage 1.4 Interviewguide Stadsregio Arnhem/Nijmegen J. Matthijsse.....	66
Bijlage 1.5 Interviewguide provincie Noord-Holland P. Chorus	68
Bijlage 1.6 Interviewguide Stadsregio Amsterdam C. Winnips.....	70

Bijlage 1 interviewguides

Bijlage 1.0 methode interviewguide

Om bruikbare informatie te garanderen is het noodzakelijk om het interview systematisch af te nemen. Het interview zal de volgende opbouw hebben:

1. De student zal zich voorstellen en een introductie geven over het doel van het interview. Hier kan naar voren worden gebracht naar welke informatie de student opzoek is.
2. De geïnterviewde zal worden gevraagd zich voor te stellen en informatie te geven over zijn/haar werkgever, zijn/haar functie en zijn/haar ervaring. Hierdoor wordt de deskundigheid van de geïnterviewde direct getoetst.
3. In de gehanteerde strategieën, gevonden door middel van de casestudie, worden door de geïnterviewde getoetst op correctheid en compleetheid. Er wordt gevraagd of er meerdere strategieën gehanteerd worden die de student niet heeft kunnen vinden.
4. De verschillende tracks worden gebruikt voor de opbouw van het interview. De tracks zullen in het kort globaal worden toegelicht zodat de geïnterviewde op de hoogte is van de betekenis van elke track.
5. Per track zal er gezocht worden naar onderdelen van de rationaliteit en de wisselwerkingen tussen de verschillende tracks. Deze zijn beschreven in het theoretisch hoofdstuk van het onderzoek.
6. Ten slotte zal de geïnterviewde gevraagd worden om positieve en negatieve punten te noemen. Daarbij zal er ook gevraagd worden naar aanbevelingen om het proces van visievorming naar implementatie te verbeteren (met uitzondering van het interview met G. de Visser, P. van der Kooij en B. Maas in verband met feedback begeleider).
7. Bij afsluiting zal gevraagd worden of de geïnterviewde naar aanleiding van dit onderzoek vragen heeft en of de geïnterviewde 'bruikbare' personen kent voor dit onderzoek.

Bijlage 1.1 interviewgide StedenbaanPlus G. de Visser

Naam: G. de Visser
Datum: 23-05-2013
Plaats: Den Haag

Cluster 0: Kennismaking en achtergrond

- Introductie student
- Introductie interviewde
- Algemene Informatie StedenbaanPlus

Cluster 1 track 1: lange termijn visie

- Waarom is het programma StedenbaanPlus eigenlijk noodzakelijk en waarom is er gekozen voor knooppuntontwikkeling (TOD)?
- In hoeverre wordt er bij het creëren van de visie rekening gehouden met de uitvoerbaarheid van de visie?
- Welke aspecten hebben invloed op het formuleren van deze visie?

Cluster 2 track 2: Het formuleren van korte- en lange termijn actiepunten

- Bij het formuleren van actiepunten, zijn deze actiepunten in lijn met de oorspronkelijke visie of is hier van afgeweken? Zo ja, welke aspecten zorgen voor deze afwijking?

Cluster 3 track 3: contact met key partijen / stakeholders

- Bij het ontwikkelen van de visie van StedenbaanPlus, welke partijen worden wel en niet betrokken bij het creëren van de visie en waarom? In hoeverre hebben deze key partijen invloed op het creëren van de visie?
- Wanneer de key partijen gaan samenwerken om de visie te realiseren, welke key partij neemt dan de leiding en welke key partij heeft het laatste woord?
- Bij het formuleren van actiepunten, in hoeverre worden partijen betrokken bij het formuleren van deze actiepunten? En in hoeverre hebben deze partijen invloed op het formuleren van deze actiepunten?
- Wanneer de key partijen bepaald zijn, hoe wordt er gezorgd dat partijen met elkaar gaan samenwerken? Hoe wordt er voorkomen dat er lang wordt gediscussieerd zonder dat er wat gebeurt?
- In hoeverre wordt het planproces gevormd door de leidinggevende partij?

Cluster 4 track 4: het proces van de burger

- Bij het ontwikkelen van de visie van StedenbaanPlus, in hoeverre worden burgers betrokken bij het ontwikkelen van deze visie? Zo ja, in hoeverre hebben deze ook invloed op het creëren van de visie?
- Bij het formuleren van actiepunten, in hoeverre wordt de burger betrokken bij het formuleren van deze actiepunten? Zo ja, heeft deze ook invloed op het creëren van de actiepunten?

Cluster 5: Afsluiting

- Heeft u naar aanleiding van dit interview vragen over dit onderwerp of onderzoek?
- Nu het interview is afgelopen. Kent u personen die interessant kunnen zijn voor een vervolg interview?

Bijlage 1.2 interviewgide provincie Zuid-Holland P. van der Kooij

Naam: Peter van der Kooij
Datum: 27-05-2013
Plaats: Den Haag
Zuid-Hollandplein
2509 LP Den Haag

Cluster 0 Kennismaking en achtergrond

- Introductie student
- Introductie interviewde
- Algemene Informatie StedenbaanPlus

Cluster 1 track 1: lange termijn visie

- De Provincie Zuid-Holland is een partner bij het programma StedenbaanPlus, wat is precies de rol van de provincie?
- Waarom is het programma StedenbaanPlus eigenlijk noodzakelijk en waarom is er gekozen voor knooppuntontwikkeling (TOD)?
- In hoeverre wordt er bij het creëren van de visie rekening gehouden met de uitvoerbaarheid van de visie?
- Welke aspecten hebben invloed op het formuleren van deze visie?
- In hoeverre had de Provincie Zuid-Holland zeggenschap in het creëren van deze visie?

Cluster 2 track 2: Het formuleren van korte- en lange termijn actiepunten

- Bij het formuleren van actiepunten, zijn deze actiepunten in lijn met de oorspronkelijke visie of is hier van afgeweken? Zo ja, welke aspecten zorgen voor deze afwijking?

Cluster 3 track 3: contact met key partijen / stakeholders

- Bij het ontwikkelen van de visie van StedenbaanPlus, welke partijen worden wel en niet betrokken bij het creëren van de visie en waarom? In hoeverre hebben deze key partijen invloed op het creëren van de visie?
- Wanneer de key partijen gaan samenwerken om de visie te realiseren, welke key partij neemt dan de leiding en welke key partij heeft het laatste woord?
- Bij het formuleren van actiepunten, in hoeverre worden partijen betrokken bij het formuleren van deze actiepunten? En in hoeverre hebben deze partijen invloed op het formuleren van deze actiepunten?
- Wanneer de key partijen bepaald zijn, hoe wordt er gezorgd dat partijen met elkaar gaan samenwerken? Hoe wordt er voorkomen dat er lang wordt gediscussieerd zonder dat er wat gebeurt?
- In hoeverre wordt het planproces gevormd door de leidinggevende partij?

Cluster 4 track 4: het proces van de burger

- Bij het ontwikkelen van de visie van StedenbaanPlus, in hoeverre worden burgers betrokken bij het ontwikkelen van deze visie? Zo ja, in hoeverre hebben deze ook invloed op het creëren van de visie?

- Bij het formuleren van actiepunten, in hoeverre wordt de burger betrokken bij het formuleren van deze actiepunten? Zo ja, heeft deze ook invloed op het creëren van de actiepunten?

Cluster 5 Afsluiting

- Heeft u naar aanleiding van dit interview vragen over dit onderwerp of onderzoek?
- Nu het interview is afgelopen. Kent u personen die interessant kunnen zijn voor een vervolg interview?

Bijlage 1.3 interviewgide gemeente Amsterdam B. Maas

Naam: Bas Maas
Datum: 27-05-2013
Plaats: Amsterdam

Cluster 0 Kennismaking en achtergrond

- Introductie student
- Introductie interviewde
- Algemene Informatie MRA

Cluster 1 track 1: lange termijn visie

- De visie van de gemeente Amsterdam is gebaseerd op zeven pijlers, waaronder het intensifiëren van de stad en het promoten van duurzame vormen van mobiliteit, waarom is dit noodzakelijk?
- Wordt er bij het creëren van deze visies rekening gehouden met de uitvoerbaarheid van de visie in de praktijk? Zo ja, welke aspecten hebben invloed op het formuleren van deze visie?

Cluster 2 track 2: Het formuleren van korte- en lange termijn actiepunten

- Bij het formuleren van actiepunten, zijn deze actiepunten in lijn met de oorspronkelijke visie of is hier van afgeweken? Zo ja, welke aspecten zorgen voor deze afwijking?

Cluster 3 track 3: contact met key partijen / stakeholders

- Bij het ontwikkelen van de visie in de MRA, welke partijen worden wel en niet betrokken bij het creëren van de visie en waarom? In hoeverre hebben deze 'key' partijen invloed op het creëren van de visie?
- Wanneer de key partijen gaan samenwerken om de visie te realiseren, welke key partij neemt dan de leiding en welke key partij heeft het laatste woord?
- Bij het formuleren van actiepunten, in hoeverre worden partijen betrokken bij het formuleren van deze actiepunten? En in hoeverre hebben deze partijen invloed op het formuleren van deze actiepunten? (track 3 en strategische & communicatieve rationaliteit)
- Wanneer de key partijen bepaald zijn, hoe wordt er gezorgd dat partijen met elkaar gaan samenwerken? Hoe wordt er voorkomen dat er lang wordt gediscussieerd zonder dat er wat gebeurt?
- In hoeverre wordt het planproces gevormd door de leidinggevende partij?

Cluster 4 track 4: het proces van de burger

- Bij het ontwikkelen van de visie van MRA, in hoeverre worden burgers betrokken bij het ontwikkelen van deze visie? Zo ja, in hoeverre hebben deze ook invloed op het creëren van de visie?
- Bij het formuleren van actiepunten voor het uitvoeren van deze visies, in hoeverre wordt de burger betrokken bij het formuleren van deze actiepunten? Zo ja, heeft deze ook invloed op het creëren van de actiepunten?

Cluster 5 Afsluiting

- Heeft u naar aanleiding van dit interview vragen over dit onderwerp of onderzoek?
- Nu het interview is afgelopen. Kent u personen die interessant kunnen zijn voor een vervolg interview?

Bijlage 1.4 interviewgide Stadsregio Arnhem/Nijmegen J. Matthijse

Naam: Jorn Matthijse

Datum: 29-05-2013

Plaats: Amsterdam

Cluster 0 Kennismaking en achtergrond

- Introductie student
- Introductie interviewde
- Algemene Informatie stadsregio Arnhem/Nijmegen

Cluster 1 track 1: lange termijn visie

- In het regionaalplan komt naar voren dat 'netwerk denken' de grondslag vormt het regionaalplan, waarom is netwerk denken eigenlijk zo belangrijk?
- Wordt er bij het creëren van deze visie direct rekening gehouden met de uitvoerbaarheid van de visie in de praktijk? Of zijn het als het ware twee gescheiden processen?
- Zo ja, welke aspecten hebben invloed op het formuleren van deze visie?

Cluster 2 track 2: Het formuleren van korte- en lange termijn actiepunten

- Bij het formuleren van actiepunten, zijn deze actiepunten in lijn met de oorspronkelijke visie of is hier van afgeweken? Zo ja, welke aspecten zorgen voor deze afwijking?
- Hoe verhoudt de stad regionale visie zich met de provinciale visie en de gemeentelijke visie? Hoe worden deze op elkaar afgestemd? Welke rol heeft de Stadsregio hierin?
- Welke partijen worden er bij het ontwerpen van de visie, actiepunten en concrete projecten? Welke zeggenschap hebben zij hierin?
- Waar liggen de moeilijkheden bij het implementeren van de actiepunten en het formuleren van de strategische projecten? Wat gaat er goed, wat kan er verbeterd worden?
- Hoe wordt hiërarchie in het prioriteren van deze strategische projecten (strategische knopen) gerealiseerd?

Cluster 3 track 3: contact met key partijen / stakeholders

- Bij het ontwikkelen van de visie in de stadsregio Arnhem/Nijmegen, welke partijen worden wel en niet betrokken bij het creëren van de visie en waarom? In hoeverre hebben deze 'key' partijen invloed op het creëren van de visie?
- Wanneer de key partijen gaan samenwerken om de visie te realiseren, welke key partij neemt dan de leiding en welke key partij heeft het laatste woord?
- Wie zou de leiding in uw ogen moeten nemen?
- Bij het formuleren van actiepunten, in hoeverre worden partijen betrokken bij het formuleren van deze actiepunten? En in hoeverre hebben deze partijen invloed op het formuleren van deze actiepunten? (track 3 en strategische &
- Wanneer de key partijen bepaald zijn, hoe wordt er gezorgd dat partijen met elkaar gaan samenwerken? Hoe wordt er voorkomen dat er lang wordt gediscussieerd zonder dat er wat gebeurt?

- In hoeverre wordt het planproces gevormd door de leidinggevende partij?

Cluster 4 track 4: het proces van de burger

- Bij het ontwikkelen van de visie van stadsregio Arnhem / Nijmegen, in hoeverre worden burgers betrokken bij het ontwikkelen van deze visie? Zo ja, in hoeverre hebben deze ook invloed op het creëren van de visie?
- Bij het formuleren van actiepunten voor het uitvoeren van deze visies, in hoeverre wordt de burger betrokken bij het formuleren van deze actiepunten? Zo ja, heeft deze ook invloed op het creëren van de actiepunten?

Cluster 5 Afsluitende vragen

- Als het planproces opnieuw zou mogen worden ingericht, met daarbij nieuwe rollen en bevoegdheden van partijen. Hoe zou u dit inrichten?
- Als u kijkt naar de implementatie binnen de stadsregio Arnhem / Nijmegen, kunt u onderwerpen aangeven die bijzonder goed of slecht gaan?
- Heeft u naar aanleiding van dit interview vragen over dit onderwerp of onderzoek?
- Nu het interview is afgelopen. Kent u personen die interessant kunnen zijn voor een vervolg interview?

Bijlage 1.5 interviewgide provincie Noord-Holland P. Chorus

Naam: Paul Chorus
Datum: 30-05-2013
Plaats: Amsterdam Centraal Station

Cluster 0 Kennismaking en achtergrond

- Introductie student
- Introductie interviewde
- Algemene Informatie

Cluster 1 track 1: lange termijn visie

- De algemene visie van de provincie Noord-Holland, de MRA en de gemeente Amsterdam is om OV een te promoten, waarom eigenlijk?
- Wordt er bij het creëren van deze visies rekening gehouden met de uitvoerbaarheid van de visie in de praktijk? Zo ja, welke aspecten hebben invloed op het formuleren van deze visie?
- Uit uw promotie onderzoek komt naar voren dat de Randstad, waaronder ook de MRA, niet beschikt over een 'duurzame' visie (een langdurige visie), wat is hiervoor de oorzaak? Welke moeilijkheden brengt dit met zich mee voor de implementatie?

Cluster 2 track 2: Het formuleren van korte- en lange termijn actiepunten

- Uit uw promotieonderzoek komt naar voren dat strategieën onvolledig uit de visie worden geformuleerd, wat is volgens u de oorzaak en het gevolg hiervan? Wat gaat er goed, wat kan er verbeterd worden?
- Bij het formuleren van actiepunten, zijn deze actiepunten in lijn met de oorspronkelijke visie of is hier van afgeweken? Zo ja, welke aspecten zorgen voor deze afwijking?
- Hoe verhoudt de stad regionale visie zich met de provinciale visie en de gemeentelijke visie? Hoe worden deze op elkaar afgestemd? Welke rol heeft de provincie Noord-Holland hierin?
- Welke partijen worden er bij het ontwerpen van de visie, actiepunten en concrete projecten? Welke zeggenschap hebben zij hierin?
- Hoe wordt hiërarchie in het prioriteren van deze strategische projecten (strategische knopen) gerealiseerd?

Cluster 3 track 3: contact met key partijen / stakeholders

- Bij het ontwikkelen van de visie van de provincie Noord-Holland, de MRA en de gemeente Amsterdam, welke partijen worden wel en niet betrokken bij het creëren van de visie en waarom? In hoeverre hebben 'key' partijen invloed op het creëren van de visie?
- Wanneer de key partijen gaan samenwerken om de visie te realiseren, welke key partij neemt dan de leiding en welke key partij heeft het laatste woord?
- Wie zou de leiding in uw ogen moeten nemen?

- Bij het formuleren van actiepunten, in hoeverre worden partijen betrokken bij het formuleren van deze actiepunten? En in hoeverre hebben deze partijen invloed op het formuleren van deze actiepunten?
- Wanneer de key partijen bepaald zijn, hoe wordt er gezorgd dat partijen met elkaar gaan samenwerken? Hoe wordt er voorkomen dat er lang wordt gediscussieerd zonder dat er wat gebeurt?
- In hoeverre wordt het planproces gevormd door de leidinggevende partij?

Cluster 4 track 4: het proces van de burger

- Bij het ontwikkelen van de visie van de provincie Noord-Holland, MRA en gemeente Amsterdam, in hoeverre worden burgers betrokken bij het ontwikkelen van deze visie? Zo ja, in hoeverre hebben deze ook invloed op het creëren van de visie?
- Bij het formuleren van actiepunten voor het uitvoeren van deze visies, in hoeverre wordt de burger betrokken bij het formuleren van deze actiepunten? Zo ja, heeft deze ook invloed op het creëren van de actiepunten?

Cluster 5 Afsluiting

- Als het planproces opnieuw zou mogen worden ingericht, met daarbij nieuwe rollen en bevoegdheden van partijen. Hoe zou u dit inrichten?
- Als u kijkt naar de implementatie binnen de MRA, kunt u onderwerpen aangeven die bijzonder goed of slecht gaan?
- Heeft u naar aanleiding van dit interview vragen over dit onderwerp of onderzoek?
- Nu het interview is afgelopen. Kent u personen of onderwerpen die interessant kunnen zijn voor een vervolg interview?

Bijlage 1.6 interviewgide Stadsregio Amsterdam C. Winnips

Naam: Constance Winnips
Datum: 30-05-2013
Plaats: Amsterdam
Weesperstraat 111
1018 VN Amsterdam

Cluster 0: Kennismaking en achtergrond

- Introductie student
- Introductie interviewde
- Algemene informatie

Cluster 1 track 1: lange termijn visie

- De algemene visie van de provincie Noord-Holland, de MRA en de gemeente Amsterdam is om OV een te promoten, waarom eigenlijk?
- Wordt er bij het creëren van deze visies rekening gehouden met de uitvoerbaarheid van de visie in de praktijk? Zo ja, welke aspecten hebben invloed op het formuleren van deze visie?
- Hoe verhoudt de stad & regionale visie zich met de provinciale visie en de gemeentelijke visie? Hoe worden deze op elkaar afgestemd? Welke rol heeft de SRA hierin?

Cluster 2 track 2: Het formuleren van korte- en lange termijn actiepunten

- Bij het formuleren van actiepunten, zijn deze actiepunten in lijn met de oorspronkelijke visie of is hier van afgeweken? Zo ja, welke aspecten zorgen voor deze afwijking?
- Welke partijen worden er bij het ontwerpen van de visie, actiepunten en concrete projecten? Welke zeggenschap hebben zij hierin?
- Hoe wordt hiërarchie in het prioriteren van deze strategische projecten (strategische knopen) gerealiseerd?

Cluster 3 track 3: contact met key partijen / stakeholders

- Bij het ontwikkelen van de visie van de provincie Noord-Holland, de MRA en de gemeente Amsterdam, welke partijen worden wel en niet betrokken bij het creëren van de visie en waarom? In hoeverre hebben 'key' partijen invloed op het creëren van de visie?
- Bij het formuleren van actiepunten, in hoeverre worden partijen betrokken bij het formuleren van deze actiepunten? En in hoeverre hebben deze partijen invloed op het formuleren van deze actiepunten?
- Wanneer de key partijen gaan samenwerken om de visie te realiseren, welke key partij neemt dan de leiding en welke key partij heeft het laatste woord?
- Wie zou de leiding in uw ogen moeten nemen?
- Als u kijkt naar de rol van de SRA op het implementeren van TOD, wat is dan de kracht van de SRA?

- Wanneer de key partijen bepaald zijn, hoe wordt er gezorgd dat partijen met elkaar gaan samenwerken? Hoe wordt er voorkomen dat er lang wordt gediscussieerd zonder dat er wat gebeurt?
- In hoeverre wordt het planproces gevormd door de leidinggevende partij?

Cluster 4 track 4: het proces van de burger

- Bij het ontwikkelen van de visie van de provincie Noord-Holland, MRA en gemeente Amsterdam, in hoeverre worden burgers betrokken bij het ontwikkelen van deze visie? Zo ja, in hoeverre hebben deze ook invloed op het creëren van de visie?
- Bij het formuleren van actiepunten voor het uitvoeren van deze visies, in hoeverre wordt de burger betrokken bij het formuleren van deze actiepunten? Zo ja, heeft deze ook invloed op het creëren van de actiepunten?

Cluster 5 Afsluiting

- Als het planproces opnieuw zou mogen worden ingericht, met daarbij nieuwe rollen en bevoegdheden van partijen. Hoe zou u dit inrichten?
- Als u kijkt naar de implementatie binnen de MRA, kunt u onderwerpen aangeven die bijzonder goed of slecht gaan?
- Heeft u naar aanleiding van dit interview vragen over dit onderwerp of onderzoek?
- Nu het interview is afgelopen. Kent u personen of onderwerpen die interessant kunnen zijn voor een vervolg interview?

Bijlage 2 Tabellen analyse interviewguides

Analyses MRA	Provincie Noord-Holland p. Chorus		
Track 1 Lange termijn visie	<p>De provincie die willen ook met OV knooppunten wat doen dus dat sluit wel aan op onze structuurvisie.</p> <p>Je ziet uitleg locaties zijn leuk en aardig maar er moeten allemaal nieuwe infrastructuur komen maar wij willen liever dat de bestaande infrastructuur / ruimte zo efficiënt mogelijk worden benut</p> <p>En daarvoor kun je beter inzetten op knooppunten die goed bereikbaar zijn. Juist binnen het bestaande bebouwde gebied, daar ontwikkelingen realiseren.</p>	Waard eration aliteit	<p><u>Toekomstvisie / Ruimtelijke kwaliteit.</u> We willen ook de landschappen open houden en sparen. En daarvoor kun je beter inzetten op knooppunten die goed bereikbaar zijn. Juist binnen het bestaande bebouwde gebied.</p> <p><u>Toekomst visie.</u> Een visie moet nooit een blauwdruk zijn. Je moet genoeg flexibiliteit bieden. Dat werkt nu gewoon niet meer. Het moet ruimte bieden om enige manoeuvreer te hebben</p> <p><u>Onderzoeken uit professionele domeinen.</u> Het vlindermodel is daarop toegepast van L. Bertolini en dat hebben ze een normering opgehangen om zo de kansrijke profielen bij station bepaald waar liggen nu per station de kansen en ja wat ons ook helpt is dat er een onderzoek is geweest 'vraag gestuurd bouwen door Kompanen' die hebben gekeken wat is de woningbehoefte binnen de provincie Noord Holland.</p> <p><u>Onderzoeken uit professionele domeinen.</u> Uit eigen onderzoek is gebleken dat het corridor niveau een geschikt niveau is op regionaal vlak als het gaat om afstemming van verstedelijking en mobiliteit. En juist omdat je dan met een beperkt aantal partijen te maken hebt.</p>
Track 2 Korte en lange termijn actiepunten	<p><u>Actiepunt.</u> De provincie die willen met OV knooppunten wat doen.</p> <p><u>Uitvoeringsprogramma.</u> Dus zeg maar we hebben een structuurvisie 60 stations aangewezen. De knooppunten zijn alle NS stations plus 4 busstations en daar hebben we gezegd daar, die horen thuis bij een uitvoeringsprogramma en aan een structuurvisie opgehangen en dat heet het uitvoeringsprogramma verdichting ov knooppunten. Die wordt nu gebundeld. Dan komt er ook een strategieën met 10 punten wat een soort</p>	Strateg ische rationa liteit	<p><u>Politiek.</u> Het is belangrijk dat de politiek het ook wilt. Dan wordt er gezegd dat in de woningbouw opgaven dat minimaal 50% van de nieuwe woningen rondom de knopen worden gerealiseerd. De vraag is of de gemeente dit ook wilt.</p> <p><u>Politiek.</u> De visie in Nederland is minder constituent. Er worden heel vaak plannen gemaakt en 4 jaar later kwamen er nieuwe bezuinigen en gingen veranderde het.</p> <p><u>Gemeenten.</u> Een belangrijk aspect is of de gemeente überhaupt de ontwikkeling</p>

	<p>ambitie voor de provincie moet zijn. Ja daar is de uitvoerbaarheid in meegenomen. En dat wordt een soort handboek voor gemeenten van kijk dit zijn de kansen en je zou hier wat moeten doen.</p> <p><u>Revisie actiepunten op visie.</u> Ik kan mij voorstellen dat gedurende het proces de dat accenten worden gewisseld. De ambities worden geformuleerd. Die komen uit de visie. Dat mag ik hopen dat die actiepunten ook in lijn zijn met de visie. Ik kan mij voorstellen dat hier en daar wat dingen wijzigen.</p> <p><u>Actiepunten in lijn met de visie en vice versa.</u> Ja, we maken elk jaar een werkplan. Daar staan onze actiepunten, en die zijn allemaal verbonden aan de visie. En dan stellen we de visie bij als we merken dat het niet werkt, dan moeten we de visie bijstellen.</p>		<p>wilt. Wij kunnen het allemaal zeggen maar als de gemeente dat niet willen. Wij kunnen ze in feiten niet dwingen, het kan wel maar doorzettingsmacht. GS noemt het doorzettingskracht, maar dan wordt de relatie verzwaaard. De bestuurlijke ambitie en urgentie is heel belangrijk.</p> <p><u>Gemeenten.</u> Gemeenten heeft ook grond. En zij geven ook de vergunningen. Zij hebben eigenlijk de regie. En bij ons gaat het meer om een afgestemde lijn.</p> <p><u>Provincie.</u> Wij gaan eerst het gesprek aan en als het dan echt niet werkt en dan hebben we als eind middel een stok achter de deur.</p>
Track 3 Stakeholders	<p><u>Stakeholders.</u> Stakeholders. Dat is de provincie, wij zijn opdrachtgever, met gemeenten.</p> <p><u>Private partijen.</u> Het speelt dat daar NS betrokken is, maar dat ze altijd klagen dat ze pas betrokken worden wanneer er al beslist is. En soms worden betrokken van waar heb je ons nu precies voor nodig. En ook ProRail. ProRail is het wel lastig om daar de juiste mensen te kunnen vinden.</p> <p><u>Het betrekken van private partijen.</u> Hier is discussie over. Het is vaak dat provincies of gemeenten eerst een eigen visie hebben voordat marktpartijen aan tafel komen. Want ook zeggen marktpartijen dat zij het fijn vinden dat de gemeenten en provincie een eigen duidelijke visie hebben. Mijn onderzoek heeft dat ook bevestigd. Zij willen duidelijkheid hebben. Om zo blanco het proces in gaan met marktpartijen dat zien de meeste ook niet zitten.</p> <p><u>Uitvoerende partijen.</u> Ja, dat is een lastig punt. Die moet je er goed bij betrekken. En niet zo zeer ontwikkelaars maar ook mogelijke</p>	Comm unicati eve rationa liteit	<p><u>Consensus / synergie.</u> Wij zijn met publieke partijen een leidraad op aan het stellen met iedere gemeenten met een station en zijn we bij de gemeenten langs geweest.</p> <p><u>Consensus / synergie.</u> We hebben drie keer een sessie met experts die bezig houden met knooppunten ontwikkeling. Mensen van adviesbureaus zaten er bij en zat iemand van ROVER bij. Ze hebben de eerste resultaten laten toetsen van wat vinden jullie er van. En strak in december wordt er een bestuurlijke conferentie gehouden. Wat dat betreft wordt daar wel wat sturing aan gegeven. En zelf ga ik 12 juni nog bij dat RAAM overleg een keer praten met maatschappelijke groeperingen voor presentatie van de visie. Zij willen graag wat over knooppunten horen.</p> <p>Daar zijn ze dus ook al verder, Stedenbaan, er zijn al alliantiegesprekken. Den Haag, Laan van NOI, Gouda etc. Ja om te kijken. Er zijn verschillende partijen die willen wat maar hoe brengen we dat verder. En de rol van StedenbaanPlus is dan meer om die partijen en gesprekken op gang te brengen.</p> <p><u>Consensus /synergie.</u> Hoe wordt er voor gezorgd dat ze op 1 lijn liggen? Door vroegtijdig te onderhandelen wordt er voor gezorgd dat partijen op 1 lijn zitten.</p>

	<p>eindgebruikers. Die zijn ook belangrijk. En daar komen simpele oplossingen uit.</p> <p><u>Partners</u> Wij hebben gewoon onze tien partners. NS, Prorail, 2 gemeenten, 5 regio's en de provincie. Die worden allemaal betrokken bij onze actiepunten/werkplan en het is voor beïnvloed meer door gesprekken door marktpartijen en ontwikkelaars.</p>		<p>Doen jullie dat te weinig dan? Ja dat doen wij nu nog niet. Maar dan zouden wij daar wel serieus naar moeten kijken. Volgens mij gaat dat wel goed. Wij hebben al een platform voor bedrijven / kantoren. En daar worden afspraken gemaakt.</p> <p><u>Consensus</u>. Deze visie is opdracht van de provincie. Je hebt overleg met allerlei partijen en dat wordt dan ook meegenomen. Het is dan niet zo van wij zijn het er niet mee eens dus jammer dan. Het is toch een afstemming met het idee dat er een gedragen product is want anders hebben wij er ook niets aan.</p> <p><u>Consensus</u>. Dat wordt eigenlijk voorkomen door in een vroeg stadium met partijen te gaan praten. En kijk die zaanridor hebben met de sprintstad gespeeld. Serious gaming. Dat is een soort platform om de discussie aan te gaan met de gemeente.</p> <p><u>Inspraak van burgers op visie</u>. Ja volgens mij bij de provinciale structuurvisie van 2010 wel. Niet zo als in Amsterdam, met een panel waar mee je kunt reageren. En dat is niet zo bij deze lijn. Het is officieel geen beslis document. Het heeft een andere status. Dus dat is wel anders. ROVER, reizigersorganisatie, die behartigd belangen van de reiziger. Vanuit die hoek komt er wel inspraak.</p> <p><u>Inspraak van burgers op gemeentelijke visie</u>. Ja misschien, heb ik zelf niet zo'n zicht op. Ik kan mij wel voorstellen. Je moet altijd antwoord geven op de inspraak en wat ze daar mee hebben gedaan. Ik kan mij best voorstellen dat daar wat punten zijn terug gekomen.</p> <p><u>Inspraak van burgers op gemeentelijke visie</u>. Ja Als iemand zegt dit ontbreekt of dit klopt niet. Ze moeten altijd laten zien wat er met de inspraakreacties zijn gebeurt. De gemeente moet dan antwoorden. Dus in die zin kun je wel zien als burger of vertegenwoordiger van wat is er met je reactie gedaan. Dat is de formele weg.</p>
Track 4 Burgers	<u>Invloed van burger op de visie van belangenorganisatie</u> . Ja je kunt zeggen. ROVER, reizigersorganisatie, die komt daar in terug. Vanuit die hoe kan het	Instru mentel	<u>Proces van uitvoering</u> . De vervolg stap is dan oké hoe kun je dit dan samen doen? Dat brengt echt in beeld van ja waar zijn.

	<p>een en ander nog worden ingebracht.</p> <p><u>Betrekken burger gemeenten.</u> Ja volgens mij bij de provinciale structuurvisie wel. Die van 2010 daar wel. Dat gaat een heel project in. En de regio en dus daar wel. Niet zo als in Amsterdam, met een heel panel. Dat je met internet kunt reageren. Dat was toen niet zo. Maar dat durf ik niet met zekerheid te zeggen maar dat was wel met een hele inspraakproces. Het is ook uitgelegd in de regiopresentaties dus dat wel. En dat is niet zo bij deze lijn. Het is officieel geen beslis document. Het heeft een andere status. Dus dat is wel anders.</p> <p><u>Betrekken van burgers.</u> Je ziet wel vaak dat de burger wordt betrokken als de belangrijkste besluiten zijn gevallen. Dan denken ze van ja hoezo worden wij hier nog bij betrokken. Dat is ook wel een discussie en die blijft enigszins.</p> <p><u>Invloed van de burger.</u> Dat is nog vrij beperkt hoor. Niet zoveel hoor.</p>	<p>e rationa liteit</p>	<p><u>Probleemeigenaar.</u> Dat is een punt wat terecht wordt opgemerkt. Ook door gemeenten. Jullie noemen allemaal die kansen van knooppunten maar wat vindt de markt er überhaupt van. Daar moet nog met de markt over gesproken worden. Dat is een vervolg stap wat wij moeten maken.</p> <p><u>Proces van uitvoering.</u> Wij hebben natuurlijk in de leidraad nauw contact gehad met de gemeente Amsterdam ... Want die zijn cruciaal en moeten zich kunnen vinden in het verhaal. Daar wordt intensief contact mee gehouden.</p> <p><u>Proces van uitvoering.</u> Wat zijn concrete kansen en welke strategie gaan we het uitvoeren om het verder te kunnen ontwikkelen.</p> <p><u>Proces van uitvoering.</u> We zijn nog aan de visie, de puntjes worden op de i gezet en nu zijn we bezig als provincie van de implementatie plannen van hoe gaan we het verder. Stedenbaan is wat dat betreft al verder. Daar wordt t allemaal gedragen en is er min of meer die visie wordt omarmt.</p> <p><u>Proces van uitvoering.</u> Een goede concrete afstemming. Dat doen wij te weinig. Daar dan zouden wij daar wel serieus naar moeten kijken. Volgens mij gaat dat nog wel goed. Wij hebben al een platform voor bedrijven / kantoren. En daar worden afspraken gemaakt.</p>
--	--	---------------------------------	---

Analyses MRA		Stadsregio Amsterdam C. Winnips	
Track 1 Lange termijn visie	<p>Wij hebben als Stadsregio hebben ook een mening, die is ook overgenomen, dat is al sinds 2006 hoor en dat is dat we op zich niet sturend willen zijn. Dat mensen met de auto of met ov willen. Maar in een stedelijke regio die steeds stedelijke wordt en steeds aantrekkelijker wordt, dan kan het op een moment niet meer. Mensen kunnen wel met de auto komen, maar we kunnen bijna niet meer facilitairen. Dus je moet wel over op ov. We proberen nu door heel goed ov aan te bieden.</p>	<p>Waardera tionaliteit</p>	<p><u>Ruimtelijke kwaliteit.</u> In dit deel van de regio, het Amsterdamse, dan kun je beter voor het ov kiezen. Mensen mogen kiezen, maar in deze regio zijn de nadelen qua congestie, parkeergelegenheid en luchtvervuiling zo groot.</p> <p>Je ziet dat er steeds meer gefietst wordt. Dat is heel duidelijk een trend. Ja, de stedelijke structuur de ligging van de woon- werk locaties. De noopt daar eigenlijk tot het kiezen tot het ov, en daarmee het goed aanbieden van goed ov.</p> <p>En met die wegen daar kom je er gewoon niet meer. We hebben de ruimte niet meer. We hebben ook bijna geen ruimte om de steden uit te breiden.</p> <p><u>Ruimtelijke kwaliteit</u> We proberen nu te kijken van kunnen we het niet beter spreiden. Dat mensen op Amsterdam CS aankomen en dat zij dan op een boemeltrein naar Amsterdam Zuid gaan. Dan ben je een half uur langer onderweg</p> <p><u>Ruimtelijke kwaliteit</u> Maar ook openbaar vervoer en nabijheid hebben veel met elkaar te maken. Wat wil je nog meer, als je uitstapt van de halte en je kunt direct ergens heen.</p> <p><u>Professionele domeinen</u> Onderzoeken naar trends over mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling worden meegenomen bij het formuleren van de 'visie' en de actiepunten. De beleidsmakers hebben die op hun netvlies.</p>
Track 2 Korte en lange termijn actiepunten	<p><u>Invloed uitvoerbaarheid van actiepunten op de visie</u> De Stadsregio heeft niet echt een visie. Als er gesproken wordt over onze visie, dan dateert deze van langer geleden. Deels wel, maar deels ook niet. Soms.</p>	<p>Strategisc he rationalit eit</p>	<p><u>Invloed van de NS.</u> Zeker nu met ov kijken we goed naar de polycentriciteit van de stad. Je ziet de planning van de NS heel erg focust is op Amsterdam Centraal. Dat je tegelijkertijd ziet dat heel veel mensen van Amsterdam-Centraal naar de Zuidas gaan reizen.</p> <p><u>Passiviteit NS.</u> NS heeft zich meer passiever opgesteld, ze vonden het niet meer zo belangrijk. Ze waren meer van het vastgoed, ze gingen meer met het beleid bezighouden. En de NS reizigers die blijven wel komen.</p>

			<p><u>Machtsinvloed</u> Iedereen had zijn mening die kon meegenomen worden. Het is ook niet zo dat de NS lijnrecht tegenover een andere mening stond. We zijn wel, in wat groter verband, met de NS in contact. Want de NS maakt voornamelijk afspraken met het Rijk. Dus we gaan nu met de Randstad overheden samen met de NS die link proberen te leggen. Wat er wordt gebouwd, en hoe gaat de NS rijden voor dienstregeling, dat gaat de komende tijd ook wel gebeuren.</p> <p><u>Leidinggevende partij</u> Je ziet wel dat provincie bezig is met iets. Die hebben dan, zijn dan vrij actief in. Maar eigenlijk heeft de gemeente het laatste woord. Dit is eigenlijk heel lastig, want er is eigenlijk helemaal niemand die het laatste woord heeft. Er zijn er meerdere. Het is een actie met verschillende partijen. Je moet altijd op een punt zeggen die heeft dit en die heeft dat. Welke partij doet dit of dat. Maar nu heeft de provincie met de Zaan Corridor een centrale rol ingenomen.</p>
Track 3 Stakeholders	<p><u>Partijen actiepunten</u> Ik heb een uitwerking op knooppunten getrokken op MRA niveau. Met verschillende partijen als de provincies en de gemeente Amsterdam. En dan hebben we gekeken welke kansen der nog waren voor welke knooppunten. Daar zat ook de NS aan tafel. Onze eigen vervoerders niet zozeer want dat zijn in feite de gemeente.</p> <p><u>Private partijen.</u> De NS Poort en wat marktpartijen hebben we gevraagd. Dat zijn wel uitvoerende partijen.</p>	Communicatieve rationaliteit	<p><u>Samenwerking.</u> Maar dit project doen we heel nadrukkelijk in samenwerking met publieke en private partijen.</p> <p><u>Private partijen</u> De NS en wat marktpartijen hebben we gevraagd om onze 'visie' te maken. Dat zijn wel uitvoerende partijen.</p> <p><u>Rol van de NS.</u> De NS had geen prominente rol, want gaande weg zei de NS eigenlijk vinden wij het niet meer zo belangrijk' Toen trokken ze ook terug. De NS reiziger bleef wel komen.</p> <p><u>Verknoping/synergie</u> Als wij zelf zo'n plek zo goed vinden, dan moeten wij er zelf ook in gaan investeren Ik heb nu het idee dat we heel erg zitten te wachten totdat marktpartijen wat gaan doen. Maar we moeten laten zien dit is een plek die gaan we maken. En dat kost dan wat. Ik denk dat er dan</p>

			wel iets uit komt. Maar het kost tijd. Ik denk dat. Het zelfvertrouwen in je eigen stad en je eigen plekken. En niet van het is allemaal gratis. Je moet ook als overheid daarin investeren.
Track 4 Burgers	<p><u>Geen burgers</u>. Bij het formuleren van de actiepunten worden geen burgers bij betrokken.</p> <p><u>Geen burgers/geen visie</u>. Nu is het heel moeilijk. Dat openbaar vervoer, wat ik vind heb getrokken. Dat is niet echt een visie, dat is meer een ambtelijke exercitie van waar liggen de mogelijkheden. Daar zijn geen burgers bij betrokken.</p> <p>Als we echt een officiële visie zouden maken dan moet je gewoon burgers erbij betrekken middels de procedure van het formele planproces en daar zit altijd samenwerking met burgers in. Daar zit ook officieel inspraak bij.</p>	Instrum ntele rationalit eit	<p><u>Passiviteit NS</u>. Nee, want gaande weg zei de NS van eigenlijk vinden wij het niet meer zo belangrijk. En dat was ook meer terugtrekken. Ze waren meer van het vastgoed, ze gingen meer met het beleid bezighouden. De NS reizigers, die blijven wel komen.</p> <p><u>Instrumentele rationaliteit StedenbaanPlus</u> Zij hebben wel een heel mooi verhaal dat in de marketing ligt dat hebben ze heel goed gedaan. Maar bij de feitelijke uitvoering zie ik daar ook wel allerlei kinken in de kabel. Ook door de markt.</p> <p>Maar dat hebben wij ook. En wat ook het verschil maakt zijn afspraken en intenties en de feitelijke uitvoering. En zij hebben de afspraak intenties dat is daar misschien wat mooier. En iets strakker vastgelegd. Maar in de feitelijke uitvoering dat wij ook heel veel hebben aan de afspraken met kantoren en woningbouw.</p>
Analyse gemeente Amsterdam		Bas Maas	
Track 1: Lange termijn visie	<p><u>Visie</u>: we kijken naar hoe we bepaalde gebieden kunnen verbeteren en ruimte en ov beter met elkaar kunnen verbinden</p> <p><u>Uitvoerbaarheid van de visie</u>. Nee, ik denk dat je een visie met heel veel verschillende partijen en het wijst elkaar erop of er iets mogelijk is of onmogelijk is.</p>	Waardera tionaliteit	<p><u>Visie</u>: het op een juiste manier de ruimte benutten rondom een station. Als ik kijk naar andere plekken in Amsterdam dan zie ik dat het bijna niet het geval is.</p> <p><u>Onderzoeken professionele domeinen</u>: En wij hebben daar gewoon regionaal mee bezig. Maken wij daar afspraken over en doen wij gezamenlijk onderzoeken.</p> <p><u>Schaalniveaus</u> Toen ik bij de DRO zat, toen zat ik in het regionale team en dan houd ik mijn bezig met de kleinere schaalniveaus. De 400 meter cirkel van wat daar in gebeurt. Het actiegebied binnen een stationsgebied.</p> <p>Dan heb je de stad zelf. Hoe zit het station verweven in het OV netwerk en wat is de ligging in de stad.</p>

			<p>En dan heb het hele regionaal verhaal dan heb je het over samenwerkingspartners en alles stadsregio, provincie Noord Holland, die ook bezig zijn met een knooppunt onderzoek</p> <p><u>Onderzoeken professionele domeinen</u> Er worden verschillende monitoren gebruikt. Dat doet de MRA die maakt eens in de zoveel tijd. Eens in de twee jaar volgens mij, voor de stadsregio voor verkeer en vervoer houden ze ook bij hoever zijn we bij bepaalde projecten. Hoe zijn we met ambities. Dat is een termijn van 10 jaar. Gaan we het halen ja of nee. Moet er ergens een tandje bij? Nee op zich loopt dat wel binnen die tijdsmarge.</p> <p><u>Onderzoeken professionele domeinen</u> De stadsregio zijn er ook mee bezig om een goed overzicht te krijgen van waar is het echt nodig en waar niet. Dan zijn ze daar dan de trekker in.</p>
Track 2: Lange en korte termijn actiepunten	<p><u>Actiepunten</u>: Almere heeft een bepaalde ambitie om te groeien. Er is altijd gezegd wij kunnen niet groeien als de verbinding met de randstad niet beter wordt. Dat is terecht en logisch dat zij zo beredeneren.</p> <p><u>Uitvoerbaarheid van de visie</u> Nee, ik denk dat je een visie met heel veel verschillende partijen en het wijst elkaar erop of er iets mogelijk is of onmogelijk is.</p>	Strategische rationaliteit	<p><u>Invloed burgers op gemeentelijke visie</u>: En een deel van die input, volgens mij is dat een beetje meegenomen en daar zijn ook een aantal partijen bij uitgenodigd.</p> <p><u>Zeggenschap</u> De vervoerders en dus ontzettend belangrijk. Dan heeft het te maken met hoeveel treinen stoppen er op het station en de winkeltjes en ProRail gaat meer om niet alleen de infrastructuur maar ook de fietsenstallingen enzo. Als dat allemaal goed is aangesloten, zijn er potjes geld beschikbaar.</p> <p><u>Financiële middelen</u> En stadsregio is een partij die heel veel geld heeft. Die ook laat zien van we hebben hier bepaalde budgetten voor, voor de routing en de bewegwijzering. Die maken dat natuurlijk bekend en er zijn allerlei partijen die daar gebruik van willen maken.</p> <p><u>Wie betaalt bepaald</u> Het laatste woord is het origineel 'wie betaalt bepaalt'. Ja het verschilt per scenario.</p> <p><u>Focus NS</u>: De NS gaat het puur om de reizigers en omzet op stations.</p>

			<u>ProRail</u> De focus ProRail is dat veiligheid.
Track 3: Stakeholders	<p><u>Samenwerkingspartners</u> Provincie Noord-Holland, de stadsregio's de ambtelijke belangrijkste partijen en dan heb je dan nog andere gemeenten waar je kennis mee kan delen. En dan heb je de vervoerspartijen, als de NS en ProRail</p> <p><u>Private partijen</u> Nee die zitten daar nog niet bij. We hebben wel eens gedacht 'is het niet interessant om private partijen daar veel meer inhaken'.</p> <p><u>Private partijen binnen de ring.</u> We hebben bijvoorbeeld bij mensen interviews gehouden met private partijen, maar ook bijvoorbeeld ziekenhuizen of de UvA die heel veel grond heeft in Amsterdam. Jongens wat zijn jullie van plan de komende jaren en wat vinden we van deze en deze ideeën. Daar wordt wel naar geluisterd.</p> <p><u>Stakeholders op lokaalniveau.</u> Dat is dus het regionale verhaal. Maar als je echt hebt over contact met bedrijven dan is het echt lokaal niveau. Bijvoorbeeld we hebben knooppuntdiscussie gehad over Weesperplein daar hebben we echt de UvA uitgenodigd en de HvA en daar is een winkeliersvereniging (vertegenwoordiger) bij uitgenodigd.</p> <p>Kijk ze zijn de vervoerders en dus ontzettend belangrijk. Dan heeft het te maken met hoeveel treinen stoppen er op het station en de winkeltjes en ProRail gaat meer om niet alleen de infrastructuur maar ook de fietsenstallingen enzo. Als dat allemaal goed is aangesloten, zijn er potjes geld beschikbaar. En stadsregio is een partij die heel veel geld heeft. Die ook laat zien van we hebben hier bepaalde budgetten voor, voor de routing en de bewegwijzering. Die maken dat natuurlijk bekend en er zijn allerlei partijen die daar gebruik van willen maken. Maar ze zijn er ook mee bezig om een goed overzicht te krijgen van waar is het echt nodig en waar niet. Dan zijn ze daar dan de trekker in.</p>	Communi cative rationalit eit	<p><u>Betrokken burgers bij gemeentelijke structuurvisie:</u> Heel veel mensen hebben daar imput aan gegeven. En een deel van die imput, volgens mij is dat een beetje meegenomen en daar zijn ook een aantal partijen bij uitgenodigd.</p> <p><u>Snel in gesprek gaan met private en uitvoerende partijen</u> Vanuit de Amsterdam proberen we zoveel mogelijk met dat soort partijen in gesprek te blijven. Als er iets gewijzigd wordt dan of de NS geeft aan dat we voorlopig geen investeringen in fietsenstallingen op station X. Dat je wel als gemeente wel direct met hun gaat praten van wat gaan we dan doen. Als ze hele harde afspraken willen maken en daar dan op wijzen. Maar wel gewoon altijd met iedereen om de tafel ook op tijd aangeven wat je als stad graag wilt doen. En dus wat gezamenlijk willen doen.</p> <p><u>Zorg voor vertrouwen</u> Dit heeft met vertrouwen te maken. Dat je op elkaar aan kunt. Dat je niet op eens je beleid in een keer verspringt.</p>
Track 4: Proces	<u>Gemeentelijke Structuurvisie:</u> Bijvoorbeeld voor de structuurvisie. Die is	Instrume	<u>Probleemeigenaar / uitvoering</u> Het is vaak kennis uitwisselen en ideeën.

<p>met burgers</p>	<p>natuurlijk heel breed. Daar waren wel burgers bij betrokken. Daar is best wel wat energie en geld ingetrokken. Daar is een website voor opgezet. En dan kun je aangeven waar je woont of welke plek je belangrijk vindt en dan kun je toevoegen waar de plek een bepaalde waarden heeft.</p> <p><u>Invloed via politiek</u> Ik denk dat daar eigenlijk de politiek. De burgers stemmen. En stel dat VVD stemmen krijgt, en dat zij het belangrijk vinden dat auto's voor de moeten parkeren. Op gemeentelijk niveau wel op provinciaalniveau niet.</p> <p><u>Provinciale structuurvisie:</u> Nee dat is ook helemaal logisch. Ja, ze zijn onderdeel van de provincie natuurlijk. Maar ik vraag mij of ze wel echt interessant vinden of niet.</p> <p><u>Regionale visie:</u> Voor echte regionale visie dan denk ik echt niet.</p>	<p>ntele rationalit eit</p>	<p>Maar uiteindelijk het uitvoeren is heel erg lastig. Alleen de NS en ProRail zitten daar bij maar geen vastgoed partijen zitten daarbij.</p> <p><u>Uitvoering</u> Nee, we komen vaak tot goede ideeën. Maar als het er echt op aan komt dan laat de partij het toch vaak afweten omdat ze dan weer een andere agenda hebben etc. Of als bestuurders het in een keer minder belangrijk vinden. De bestuurder van een gemeente moet het natuurlijk ook aangeven, priorisering en het geld beschikbaar stellen, dat moet ook de puzzel allemaal. Dat de NS en ProRail er op tijd bij zijn. Dat de gemeente op het juiste moment wilt gaan mee investeren.</p>
--------------------	---	-------------------------------------	--

<p>Casestudie StedenbaanPlus</p>		<p>Provincie Zuid Holland</p>	
<p>Track 1: Visie</p>	<p><u>Doel</u> Het naast de visie vanuit het programmabureau StedenbaanPlus het doel een product te ontwikkelen wat voldoet aan de metronormen, spoorboekje loos reizen.</p>	<p>Waarder ationalit eit</p>	<p><u>Visie:</u> En zelf maak ik graag onderscheid omdat als wij praten over knooppuntontwikkeling dan hebben wij het over brede ruimtelijke ordeningsconcepten die tegenwoordig eigenlijk weer terug aan het komen zijn want die zijn cyclisch in wat wij noemen de netwerkstad benadering</p> <p><u>Visie</u> En in agglomeratiekracht. Je hebt een stedelijk netwerk, en hoe benut je nu de potenties die stedelijke netwerken oplevert, plus de incentives die je er in kunt aanbrengen als overheid, maar ook als Stakeholders. Wij zijn de overheid dus wij kijken naar onze eigen incentives. Hoe kun je die ter versterking van je agglomeratiekracht inzetten. Maar wat is dan agglomeratiekracht. En dan kom je terug bij, een samenstel van, knooppunten en verbindingen.</p> <p><u>Visie</u> De eerste generatie knooppunten zijn knooppunten, punt. De tweede generatie is verbindingen, de derde generatie is knooppunten, verbindingen en toevoerlijnen. En dan komen we nu bij agglomeratie krachten en TOD. En nu is het hele brede concept en</p>

			<p>elk van deze onderdelen heeft zijn eigen doelstellingen set. <u>Professionele beleidsdomeinen</u> Het tweede door het consulteren van beleidsmakers van uitvoerende partijen weet je dat je niet in eerste instantie met onzin bezig bent maar je weet nog niet dat het uitvoerbaar is. Dus als wij consulteren makelaars voor kantoren.</p> <p><u>Professionele beleidsdomeinen</u> Nee daar worden nieuwe potenties besproken. Een nieuwe manier van benaderen van de potentie van een knoop. Van Bertolini met die vliedertjes. Het is een geeft prima weer de onderliggende verhoudingen van al die verhoudingen van die stations, waar de potenties liggen, waar je wat kunt doen en zo beter functioneert en hoe je dat onderling weer kunt vergelijken en er voor zorgen dat het niet onderling concurreert.</p>
<p>Track 2: Korte en lange termijn actiepunten</p>	<p><u>Visie door de tijd heen met daarbij de focus:</u> De eerste generatie knooppunten zijn knooppunten, punt. De tweede generatie is verbindingen, de derde generatie is knooppunten, verbindingen en toevoerlijnen. En dan komen we nu bij agglomeratie krachten en TOD. En nu is het hele brede concept en elk van deze onderdelen heeft zijn eigen doelstellingen set.</p> <p><u>Strategie vs programma</u> De strategie kan zijn het verbeteren van de ketenmobiliteit en de programma kan zijn meer fietsenstallingen. En het is belangrijk om die uit elkaar te halen. Het programma is de invulling van die strategie. Maar het is niet direct te beantwoorden.</p>	<p>Strategische rationaliteit</p>	<p><u>Verantwoordelijkheid provincie</u> Uhm, en in zo'n structuurvisie heb je een visie nodig waar die ruimtelijke ordening kant die de provincie. Wij zijn daar verantwoordelijk voor, ook wettelijk, wij zijn ook de eerste beleidsmatige laag die verantwoordelijk.</p> <p><u>Bevoegdheid provincie</u> Dat betekent dat je altijd werkt vanuit het ruimtelijke concept, wij sturen de gemeenten daarop. Dat zijn er nu een stuk of 70 hier. En die vragen altijd, als de een iets mag en de andere niet, dan is de vraag waarom niet ik. Dus dat komt omdat wij prioritaire projecten aangeven in die streekplannen.</p> <p><u>Contact met uitvoerende partijen</u> Dus want het is heel moeilijk om van een gemeente de toestemming te krijgen om de gebiedsontwikkeling rondom station in een gemeente te gaan praten met burgers en direct belanghebbende want dan zit je helemaal in het gemeente belang en de gemeentelijke autoriteit.</p> <p><u>Macht en zeggenschap</u> Niet elke regio heeft evenveel macht. Dus als je de stadsregio Rotterdam neemt, dat is een WGR+ regio. Zij hebben wettelijke taken. Dus als de stadsregio WGR+ zegt tegen de gemeente</p>

			<p>Rotterdam 'er moet iets gebeuren' dan moet dat ook gebeuren. Ze hebben dit ook wettelijk afgesproken en afgedekt. Een regio als, wij noemen midden Holland, dat is de regio rondom Gouda is een lichte gemeentelijke regeling van gemeente. Deze hebben tegen elkaar gezegd 'onze regio mag niet meer doen dan een overzicht bieden van wat alle gemeenten van plan zijn'. Punt.</p> <p><u>Macht gemeenten/provincie</u> Dat staat in de PSV, willen zij daar van afwijken, van wat hun voorgangers hebben afgesproken dan ligt de bewijslast bij de gemeente. Dus zij moeten verklaren waarom zij niet willen meewerken. Wij hoeven het niet te verklaren. De bewijslast ligt bij de gemeente.</p> <p><u>Provincie</u> We hebben het laatste woord in de beoordeling van de bewijslast. Als het helemaal fout gaat dan gaan wij het bestemmingsplan afkeuren.</p> <p>Doorzettingsmacht Dan kan de provincie het bestemmingsplan uitwerken. Dat brengt grote versnellingen met zich mee. Maar wat wij dan niet in de hand hebben is bezwaar maken tegen bestemmingsplannen. Dat heeft zijn eigenlijk proces. Wij hebben ook een uitvoerder erbij die zegt nu gaan wij het uitvoeren. Er zijn kleine dingen die je kunt versnellen. Wij kunnen voornamelijk overheid partijen aanspreken om snelheid en medewerking.</p>
Track 3: Stakeholders	<p><u>Bestuursgroep</u> De bestuurlijke bestuursgroep die heeft ook een projectbureau (Programmabureau StedenbaanPlus), daar betalen wij aan met zen alle. Daar leveren we ook allemaal mensen aan toe. En dat project gaat die ambitie verder uitwerken, verder uitgewerkt naar een programma.</p> <p><u>Stakeholders</u> Het grootste gedeelte zitten daar publieke partijen bij. Maar in het atelier verband zitten ook private partijen bij. Geen burgers en beleidsmakers van private partijen. Geen private partijen van de uitvoering.</p>	Communicatieve rationaliteit	<p><u>Ateriervorm</u> Het tweede punt wat de provincie gedaan heeft het concept stedenbaan gelanceerd maar niet door het op te leggen. Het eerste praat ik over prioriteiten opleggen en verbieden. Het bestemmingsplannen goed of afkeuren. Bij het concept stedenbaan heeft de provincie de ruimtelijke ateliers georganiseerd. En dat is een hele andere benadering. Heeft dit concept waarden voor stakeholders zit die zitten erbij en die mogen mee formuleren. Facilitair dat er deskundige zijn. Een jaar lang in ateliervorm. Dat</p>

	<p>Wel de NS en PorRail. <u>Scheiding indirect en direct belanghebbende</u> Private partijen moet je in de voorzeden, dus de ambitie, scheiden in direct en niet direct belanghebbende in de uitvoering.</p>	<p>betekent dat elk idee door ieder aan de tafel zit goed is en uitgewerkt wordt en met elkaar vergeleken wordt. Er wordt dan 1 ambitiedocument gemaakt.</p> <p><u>Gedragen product:</u> Dus je hebt verschillende manieren om met wethouders van gemeenten en bazen van regio's te praten. Dus zo'n ambitie die door heel veel mensen en stakeholders en deskundige geformuleerd wordt gaat het politieke circuit in. Dat wil niet zeggen dat hetzelfde eruit komt. Dat wil zeggen dat er een bestuurlijk gedragen document uit komt.</p> <p><u>Draagvlak</u> vanaf het begin ervoor gezorgd wordt dat bestuurlijk geen van de betrokkenen op dat moment dat je met elkaar de ambitie afspreekt en getekend wordt, van plan is een spaak tussen het wiel te steken.</p> <p><u>Consensus/synergie</u> wij vaak bij het begin staan bij het organiseren van de club die zo'n ambitie maakt en anders gebeurt het niet. En dat zijn gemeenten, regio's, experts en die beleidsmakers van marktpartijen. Die zitten in ons netwerk. Die roepen wij bij een. Dat betekent niet direct dat wij het daar staan dicteren van zo moet het eruit zien. Zo werkt het niet. Iedereen draagt zijn eigen in een vrij open planproces in atelier die pas later tot 1 geheel wordt gemaakt waardoor de ambitie, zoals die uit zo'n atelier komt, niet meer direct toe te schrijven is naar het primaat van een van de partijen. Het ambitie document gaat een bestuurlijke ronden in. Dat komt wat bij en daar gaat wat af. Dan wordt het een ambitie document, als het gesteund wordt, dan nemen wij het eind resultaat op in ons PSV.</p> <p><u>Zeggenschap</u> Nee ik heb net onderscheid gemaakt tussen de atelier vorm die kiest voor iedereen gelijk de zeggenschap. Dan heb je de stuurgroep vorm en daar is ook iedereen gelijk. Daar spreek je af. Anders is er geen stuurgroep.</p> <p><u>Zeggenschap van burgers</u> Maar ook weten wij niet wat wij de</p>
--	---	---

			woonbond voor functie moeten geven in dit proces.
Track 4: Burgers	<p><u>Burgers worden niet betrokken bij de visie formulering</u> Omdat deze directe belangen hebben. Bij het maken van het concept op het niveau van de provincie, daar moet je het ook, onze concepten zijn heel grootschalig. Vraagt de burger, hier woon ik? Wat gebeurt er met mijn huis en uitzicht?</p> <p><u>Burgers bij de visie</u> Nee, nee dat is er niet. Niet bij Stedenbaan concept niet. Nu moet ik niet helemaal liegen. Ik heb pas iemand gezien bij ROVER. Dat is reizigers en openbaar vervoer. Wat langzamerhand tevoorschijn komen zijn koepels van burgers. Maar wij hebben bijvoorbeeld ook de woonbond wat dan wel geen burger is maar een koepel</p>	Instrum entele rationali teit	<p><u>Ontbreken uitvoerende partijen</u> Het zijn de niet de private partijen die uitvoeren op het knooppunt. De NS en Prorail zijn hierbij betrokken geweest. Maar weet niet de stations ontwikkelaar.</p> <p><u>Van visie naar realiteit</u> Dat is zo in het begin van het proces Want iedereen zet onder die afspraken onder die afspraken op 1 moment dat alles klopt. En de dag daarna begint de uitvoeringswerkelijkheid het in te halen. In dit geval de crisis ging het inhalen. En dat voorzie je niet.</p> <p><u>Geen uitvoering</u> Maar als je op dit moment aan een ontwikkelaar vraag. Ga je bouwen? Dan nee, de eerst komende 3 tot 4 jaar niet. Dus wat is de directe uitvoerbaarheid. Hebben we het over uitvoerbaarheid op termijn of hebben wij als overheid randvoorwaarden geschapen om die uitvoerbaarheid op termijn beter te maken. Dat is het enige wat wij gedaan hebben.</p> <p><u>Ontbreken uitvoerende partijen</u> Maar er staan nog geen uitvoerende partijen als banken en projectontwikkelaars die zeggen 'wat een prachtig nieuwe concept'</p> <p><u>Direct belanghebbende niet betrekken</u> Dus de meerwaarde van het betrekken van die twee partijen is vanwege het direct belang gering.</p>
Casestudie Stedenbaan Plus			Programmabureau StedenbaanPlus G. de Visser
Track 1 Visie	<u>Visie:</u> Vanuit Stedenbaanplus is het 'Het verbeteren van de bereikbaarheid per regionaal OV inde brede Zuidvleugel door het realiseren van een voor de inwoner en reizigers aantrekkelijk netwerk van OV verbinding'. Dat komt uit de literatuur.	Waarder ationalit eit	<u>Visie & ruimtelijke kwaliteit</u> 'Het verbeteren van de bereikbaarheid per regionaal OV inde brede Zuidvleugel door het realiseren van een voor de inwoner en reizigers aantrekkelijk netwerk van OV verbinding'.

	<p><u>Aanscherpen visie</u> Die visie is ook aangescherpt en bijgepunt op basis van de uitvoerbaarheid</p>		<p><u>Professionele domeinen</u> Dat zijn de kwaliteitseisen die gesteld worden om onder het HOV- netwerk te kunnen vallen.</p>
Track 2 Korte en lange termijn actiepunten	<p><u>Actiepunten Stedenbaan vs Zuidvleugel</u>, ik heb hier het vergroten van P&R voorzieningen, het aanbod van fietsenstallingen vergroten, veiligheid rondom stations vergroten, focussen op fiets en loop routes, bebouwingsdichtheid bij stations, 80% van bebouwing binnenstedelijk waarvan 40% rondom stations.</p> <p>De eerste paar dat is ketenmobiliteit afspraken, 80% binnenstedelijk is geen Stedenbaan ambitie want dat is de Zuidvleugel ambitie en die 40% nabij stations ook. Stedenbaan ambitie, zijn die cijfers die ik net noemde. Voor wonen 25 tot 40.000 en van de Zuidvleugel in zijn geheel hiervan 60 tot 80%. Dit is 80% van die 80%. En voor kantoren zijn daar ook vierkante meter bij genoemd.</p> <p><u>Bestemmingen en vertrekpunten</u> En in ons netwerk zijn bestemmingen heel erg belangrijk. Rotterdam CS en Blaak, Alexander en Maxima, dat zijn hele belangrijke bestemmingen. Maar Apelle en Barendrecht, nou ja, dat zijn belangrijke vertreklocaties. Er stappen heel veel mensen in om naar bestemmingen toe te gaan.</p>	Strategische rationaliteit	<p><u>Invloed partijen op visie</u> Is het dan ook dat het al partijen bij worden betrokken, die dan zeggen, de regio zegt 'dit zijn we sowieso niet van plan' dus stel je visie maar bij. Ja, dus stel je visie maar bij, ja. Deze visie is dan ook niet al 2007 zo op papier. Volgens mij is die, niet vorig jaar, met het jaar daarvoor even bijgepunt</p> <p><u>Platform voor belangen behartigen</u> Wij zijn de partners, sterker nog ik ben in dienst van de stadsregio en gedetacheerd hier naar toe. Dat is trouwens bij al onze mensen die hier werken, het zijn allemaal mensen die in dienst zijn bij onze partners, en hier zijn neergezet.</p> <p><u>Burgers</u> Dus niet zo zeer dat burgers er buiten worden gehouden want het is allemaal openbaar en open toegankelijk. Het is alleen maar verwarrend.</p> <p><u>Gemeenten met het vaststellen van het bestemmingsplan</u> Ze hebben wel regionaal, is er een regionaal structuurplan dus daar moeten zij wel aan voldoen. Dus regionaal structuurplan van Haaglanden is in gezamenlijkheid vastgesteld. En Delft kan niet zomaar iets heel anders gaan doen als het niet in de RSP staat. En de RSP moet weer voldoen wat in de PSV staan. Dus er zit wel een hiërarchie.</p> <p><u>Goedkeuring provincie</u> En de provincie moet die goedkeuren volgens mij.</p> <p><u>Verantwoordelijkheden</u> De hiërarchie zit 'm op bepaalde onderdelen, dus niet... op sommige onderdelen heeft de gemeente het laatste woord. Op andere dingen heeft de provincie het laatste woord, toezichhoudend en financieel. Maar ze hebben toch wel eindverantwoordelijkheid.</p> <p><u>Sleutelrol</u> Ik denk provincie is een hele belangrijke sleutelspeler. Een andere grote partij, sterke aanhanger van de visie en concept, en het</p>

			<p>laatste woord heeft, tja, de gemeente en de provincie de belangrijkste spelers zijn.</p> <p><u>Positie NS</u> Dus de NS kijkt gewoon puur hoeveel minuten kosten het om daar te stoppen en past dan het hele rooster nog in elkaar. Het gaat echt om minuten. Drie minuten tijd om ergens te stoppen en dan past het rooster niet meer in elkaar. En dus moeten er dan wel voldoende mensen in en uit stappen. Dus er zit een vervoerswaarden aan verbonden en pas als er een vervoerswaarden is dan willen wij wel stoppen en het past in het rooster.</p> <p><u>NS en ProRail</u> Nee NS en ProRail hebben toch zeggenschap op de visie en actiepunten, en ja. De NS die praat wel weer met burgers. Maar wij bepalen niet waar een station komt. We hebben een hele sterke lobby met het Rijk. Uiteindelijk bepaald de NS we stoppen wel of we stoppen niet omdat er te weinig vervoerswaarden is.</p>
Track 3 Stakeholders		Communicatieve rationaliteit	<p><u>Breed gedragen product</u> Visie heeft geen nut als je er niets mee kunt en het is ook direct wel lastigste. De visie wordt door iedereen onderschreven en onze ambitie op het TOD is bestuurlijk vinden ze het prachtig,</p> <p><u>Inspraak</u> Ik vind van wel. Ik vind wel wat wij meenemen van wat hier gebeurt.</p> <p><u>Synergie</u> Consensus is het. Voor mij. Waar. Je werkt helemaal vanuit de theorie. Ik ben even de draad kwijt. Waar ikzelf heel erg mee bezig ben is niet zo zeer het bereiken van consensus maar het creëren van meerwaarde. Het creëren van meerwaarde betekent niet door blijft discussiëren tot dat iedereen van ellende maar toegeeft en allemaal de helft hebt. Want dat is consensus. Maar dat je doelgericht opzoek gaat naar de achterliggende belangen van de standpunten. En dan</p>

			<p>kan je meerwaarde creëren.</p> <p><u>Meerwaarde</u> Hoe wij daar mee bezig zijn, naja ik denk dat het hele verhaal van de alliantie gesprekken is het creëren van meerwaarde. En niet het koersen op consensus.</p>
Track 4 Burgers	<p><u>Betrokken burgers</u> Nee. Niet door ons. Wij hebben geen contact met burgers. Sterker nog de regio's hebben geen contact met burgers. Dat zijn de gemeenten. Dit hebben we gewoon zo met elkaar afgesproken Misschien ook nog even over die burgers, de burgers hebben weinig te maken met dat gemeenten met elkaar dienen, hoe ze dat organiseren. Dus niet zo zeer dat burgers er buiten worden gehouden want het is allemaal openbaar en open toegankelijk. Het is alleen maar verwarrend. Burgers hoeven niet overal bij betrokken te zijn.</p> <p><u>Burger</u> Ja burgers hebben natuurlijk invloed hebben natuurlijk invloed op gemeenten en regio's. En de goed openbaarvervoer systeem is natuurlijk voor de burger. Maar dat zijn een paar treden omlaag. Maar als we het heel koud houden, wat wij hier zitten doen, de visie die we hebben, en de actiepunten die wij hebben, hebben niets of niet direct beïnvloed de burgers.</p> <p><u>Burgers</u> Nee dat ook niet. Geen contact met burgers. We hebben contact met overheden en private partijen die communiceren met burgers.</p>	Instrum entele rationali teit	<p><u>Proces</u> Het is noodzakelijk omdat is bedacht dat voor het stimuleren van TOD dat je daar energie op moet zetten, het gaat niet vanzelf, het programmabureau met monitoring en die monitoring agenderen, het geen wat ik net al heb verteld, dat nodig is om tussen die disciplines en die verschillende lagen, die motor wel op gang te houden. Maar dat is geen, er vindt nu een evaluatie plaats of dit wel de manier is om die motor op gang te houden.</p> <p><u>Tool instrumentele rationaliteit</u> MGA, Mutual Gains Approach. Op zoek naar gedeelde belangen. Oké, dat is in ieder geval waar ik mij heel erg mee bezig hou. Het vraagt veel tijd aan de voorkant, maar het resulteert tot een beter resultaat dan consensus. Consensus dollen aan elkaar tot iets verandert. Dan denkt iedereen. Aah daar kan ik misschien iets meer uit slepen. Mutual Gains Approach is het zoeken van belangen achter standpunten en daarmee heb je een stevig gedragen eindresultaat.</p> <p><u>Expertise</u> Op de uitvoerbaarheid. Het wordt besproken met onze partners. We bespreken het met onze ambtelijke partijen. En je houdt gewoon bij als het lukt. En daar worden wij ook op afgerekend, wij moeten aan het einde van het jaar gewoon laten zien wat we hebben kunnen doen in relatie met wat we in gedachte hadden. Daar worden wij op afgerekend en terecht.</p>
Casestudie Arnhem/Nijmegen		Stadsregio Arnhem/Nijmegen Jorn Matthijsen	

Track 1 Visie	Die krijg ik uit het regionale plan van stadsregio Arnhem/Nijmegen. En dat is dan “Het verbeteren van de bereikbaarheid in het regionale kernnet van (snel)wegen en OV, waarbij de mobiliteit per auto, trein, bus en de fiets beter met elkaar worden geïntegreerd.”	Waarder ationalit eit	<p><u>Professionele domeinen</u> De term daily urban system zou je denk ik kennen. Heel veel mensen in de regio. 740.000 begeven zich op een veel groter schaalniveau dan alleen de eigen woonplaatsen. Dus wij werken vaak ergens anders dan waar we wonen. En recreëren ook</p> <p><u>Netwerkstad</u> Op een groot schaalniveau. Dus eigenlijk deze regio fungeert op heel veel fronten. Op wonen , op bedrijvigheid. Eigenlijk als een netwerk stad. En die relaties die zijn sterker tussen Arnhem en Nijmegen, dan tussen wiegen en Zevenaar bijvoorbeeld. In zekere zin fungeert de regio als een netwerk stad.</p> <p><u>Lange termijn visie</u> Dat wordt rekening mee gehouden. Maar daar wordt ook vooral vanuit visies gedacht. Als je alleen maar kijkt naar wat is makkelijk haalbaar, wat gaat lukken en wat niet. Dat kan. Maar ik denk dat bij het regionaal plan dat er naar een bepaalde tip op de horizon, waar willen we naar toe, is gekeken. En het een is makkelijker te realiseren dan het andere.</p> <p><u>Lange termijn visie</u> Ik denk vooral het eerste. De actiepunten zijn in lijn met die visie. Die visie is niet bijgesteld.</p>
Track 2 Korte en lange termijn actiepunten	Exact. Daarmee is de basis gelegd met de knooppunt ontwikkeling in de regio. Regionaal plan 2005-2020 is in 2006 vastgesteld. Toen is het eigenlijk allemaal begonnen. Het beter integreren en verknopen van modaliteit en mobiliteit en ruimte.	Strategis che rationali teit	<p><u>Bevoegdheden</u> Ik weet niet of jij bekend met mijn wgr+ regio. Wij hebben op dit moment geen bevoegdheid om regionale plannen op te stellen.</p> <p><u>Bevoegdheden</u> Ja we hebben een aantal taken/bevoegdheden van het Rijk opgelegd gekregen die normaal bij de provincie hebben gelegen. De hele positie van wgr+ staat op dit moment op het spel. De plus gaat eraf. Wij zullen weer als regulieren wgr regio's gaan fungeren. Daar zijn er veel van in NL.</p>

		<p><u>Bevoegdheid</u> Wij gaan rechtstreeks over woningbouwprogrammering. Mobiliteit is een hele belangrijke. Wij hebben eigenlijk qua ov autonomie over waar wij ons brede doel, ons budget zeg maar aan besteden. En andere wgr die gaan daar helemaal niet over. Die zijn geen concessie verlener voor openbaar vervoer. Daar is het de provincie die dat doet. Dat is een hele belangrijke. Daar gaat ook veel geld in om. Dat zijn twee belangrijke kerntaken.</p> <p><u>Verplichting</u> de zijn het verplicht om het te laten doorwerken in het gemeentelijke beleid. Als zij een plan hebben wat strijdig is met ons regionaal plan. Dat is nu niet meer. We hebben nu die bevoegdheid niet meer. Maar dan werd daar over gesproken, met elkaar. Dus impliciet is dat regionaalplan leidend voor die gemeenten geweest. Nu ligt die bevoegdheid bij de provincie. Die waakt over de belangen van het regionaal plan.</p> <p><u>Hiërarchie</u> Dat is een hele lastige. Je noemde net heel even voor duidelijkheid, ons regionaal plan is een streekplan, maar dat is inmiddels de provinciale structuurvisie. Die je net ook even noemde. Maar, het is door dialogen. Je hebt te maken met een stadsregio raad, het algemene bestuur waar iedere gemeenten 1 of meerdere zetels heeft afhankelijk van de grote van de gemeenten. Arnhem en Nijmegen hebben samen de meerderheid in die raad. En besluiten moeten daar genomen worden.</p> <p><u>Doorzettingsmacht</u> Dus wij hebben eigenlijk niet een hele harde doorzettingsmacht. We staan ook niet boven die 20 gemeenten, we zijn van die 20 gemeenten.</p> <p><u>Invloed van macht</u> Of denk je dat er iets van zeggenschap of macht invloed heeft op het formuleren van de visie. Zeker. De ene partij heeft veel doorzettingskracht of hindermacht dan de ander. Dat maakt twee keer uit.</p>
--	--	--

		<p><u>Macht door ProRail en NS</u> Maar in het begin in het ambitieus gebiedsontwikkeling van het oosten van Zevenaar. Daar zou een station moeten komen. Dus echt een geïntegreerd ro ontwikkeling. Maar daar blijkt inpasbaarheid heel lastig en prorail is dus eigenlijk een partij die daar primair over gaat. Is het inpasbaar en veilig? Kan dat uit? Je hebt ook de vervoerders dan dat is dan niet de NS maar zijn het Hermes die onder de brengvlag (?) dat is weer ons merknaam en arriva rijden. Die hebben daar ook wat over te zeggen. Dat zijn in deze hele erge belangrijke partijen. Als prorail zegt en als uit een planstudie blijkt het kan niet dan moeten wij het heel serieus nemen.</p> <p><u>Eindverantwoordelijke</u> jij bedoelt welke partij is eigenlijk verantwoordelijk voor het oppakken wat in de visie is vastgelegd. Dat is een interessante. Dat verschilt per beleidsveld. Ik spreek nu ff over mijn project, ov ro knooppunt ontwikkeling. Dat daar gaan wij als stadsregio niet zelf over. Dat is iets voor de gemeenten. Wij kunnen hoogstens aanjagen en facilitairen en/of afraden. Maar wij hebben niet de instrumentarium van dat gaan jullie bouwen en dat niet, daar kan je niet over dwingen. Dat zijn dan toch de gemeenten. Als jij je beperkt tot gebiedsontwikkeling op knooppunten dan de gemeente wel.</p> <p><u>Provincie heeft macht.</u> We hebben geen goedkeuringsbevoegdheid of iets in die geest. Zoals ik aangaf onze regionaal plan is sinds 2008 al opgenomen bij de provincie bij de provinciale structuurvisie. En eigenlijk is de provincie die bewaakt de belangen van het traject naar plan wat is opgenomen. Dat zou de provincie zijn, die wij als stok achter de deur inschakelen. En als we het dan over wonen hebben, dan heeft de provincie instrumentarium om echt te sturen. Daar mag zoveel gebouwd worden en daar zoveel gebouwd worden. Bouw je meer dan grijpt de provincie in. In die zin zou je kunnen zeggen dat is de provincie.</p>
--	--	---

			<p><u>Wie zou meer macht moeten krijgen</u> ik denk dat stadsregio, ik werk ik namelijk ook. En wij krijgen ipv meer krijgen we minder invloed. En ik denk om echt succesvol je beleid te realiseren zou het prettig zijn als je ook zelf invloed op kan uitvoeren. Zelf instrumentarium hebt en macht kan uitvoeren om zo je beleid gerealiseerd te zien. Maar dat ben ik. Dat is persoonlijk opvatting.</p> <p><u>Bij het regionaalplan geen burger</u> dat is heel direct. Burgers kiezen gemeenteraadsleden in hun regio. Wij hebben een stadsregioraad waar die zijn niet rechtstreeks gekozen door burgers. Gemeenteraadsleden maar ook wethouders en burgemeesters, burgermeesters zijn meestal niet democratisch gekozen ook. Die krijgen een zetel in de stadsregioraad. Dus eigenlijk kunnen ze nauwelijks invloed op uitoefenen. Burger Wel inspraak via wettelijke aspecten.</p>
Track 3 Stakeholders	<p><u>Publieke partijen</u> De stadsregio is een samenwerkingsverband van 20 gemeenten. Op heel veel beleidsvelden fungeert de regio als 1 regio.</p> <p><u>Private partijen</u> In het voortraject worden er dan gemeenten bij betrokken, provincie, ook bij knooppunt ontwikkeling dan ook de NS. Ja, partijen als NS en ProRail die betrokken worden.</p> <p><u>Private partijen bij de actiepunten</u> Uit mijn hoofd alleen publieke partijen, wel met een provincie, rijks overheid is daar ook bij betrokken geweest. Dat is ook alweer wat ouder. Toen was het iets minder gangbaar dan nu. Echt met kennisinstellingen en het bedrijfsleven er bij betrekken. Het was toen nog niet het geval geweest maar daar werken we nu wel naar toe.</p> <p><u>Private partijen bij uitvoering</u> Nee, je zou dit kunnen zien als een</p>	Communicatieve rationaliteit	<p><u>Consensus</u> Je hebt te dealen met 20 gemeenten die willen daar ook een graantje van meepikken. Dus eigenlijk is het altijd de dialoog en toch het beetje consensus wat voor besluiten zorgt. Dus wij hebben eigenlijk niet een hele harde doorzettigmacht. We staan ook niet boven die 20 gemeenten, we zijn van die 20 gemeenten.</p> <p><u>Besluitvorming vaststellen</u> We proberen al zaken te verankeren. Er zijn bestuurlijke overeenkomsten gesloten over verstedelijking en mobiliteit. Met ieder van die 20 gemeenten.</p> <p><u>Compromissen vóór de raad.</u> Maar wij hadden ook allerlei, voorafgaand aan zo'n raad. We hebben ambtelijke overleggen met ambtenaren die over wonen gaan. Of afhankelijk van het beleid. Dat het daar besproken wordt. Dus gaande weg wordt dat eigenlijk</p>

	<p>voortvloei van het regionaal plan. Maar dan het thematisch en specifiek voor knooppunt ontwikkeling. En dit weer als een voortvloei daaruit, en hier worden echt private partijen bij betrokken.</p>		<p>bijgesteld. Wij hebben een visie, zij ook. En daar proberen we samen uit te komen. En dat heb je ambtelijk. Maar ook portefeuille houders overleg met bestuurders met bepaalde beleidsvelden. Dus eigenlijk voorafgaand aan die raad kom je tot compromissen.</p> <p><u>Voorkomen dat er te lang wordt gediscussieerd</u> Dat is eigenlijk in het voortraject. Vroegtijdig met gemeenten in overleg gaan. Afstemmen al in de voorkant.</p> <p><u>Consensus</u> nee, wij proberen/werken steeds beter samen met provincie die zetten we in als stok achter de deur. Het is niet dat we rechtstreeks door verwijzen naar de provincie. We hebben vaak te dealen met onze regio gemeenten. Uhm maar komen we daar niet uit dan schakelen we de provincie.</p> <p><u>Burger</u> Wel inspraak via wettelijke aspecten.</p>
Track 4 Burgers	<p><u>Betrokkenheid burger</u> soms, zeker. Als er georganiseerde burgers worden wel eens betrokken bij het opstellen bij van een notitie. Dat is eigenlijk meer uitzondering dan regel. We hebben een aparte positie als stadsregio. Een gemeenten natuurlijk hebben rechtstreeks met burgers te maken. Provincie ook. Wij hebben geen democratisch gekozen bestuur. Dus eigenlijk de burger beslist niet heel erg over ons bestaan en ons functioneren. Dus wij zijn niet de gene die contact legt met de burger het is gemeente die dat doet bij verschillende plannen.</p> <p><u>Bij het regionaalplan geen burger</u> dat is heel direct. Burgers kiezen gemeenteraadsleden in hun regio. Wij hebben een stadsregioraad waar die zijn niet rechtstreeks gekozen door burgers. Gemeenteraadsleden maar ook wethouders en burgemeesters, burgermeesters zijn meestal niet democratisch gekozen ook. Die krijgen een zetel in de stadsregioraad. Dus eigenlijk kunnen ze nauwelijks invloed op uitoefenen.</p>	Instrum entele rationaliteit	<p><u>Afwezigheid uitvoerende partijen</u> Nou echte aannemers niet. Dat is wel een stap later. Maar projectontwikkelaar en woningbouwcorporaties en institutionele beleggers in een gebied die worden wel betrokken als er een ontwikkeling. We hebben een knooppunt notitie.</p> <p>En voor heel veel individuele knooppunten hebben we partities laten opstellen en daar brengen wij stakeholders bij het gebied bij.</p>

