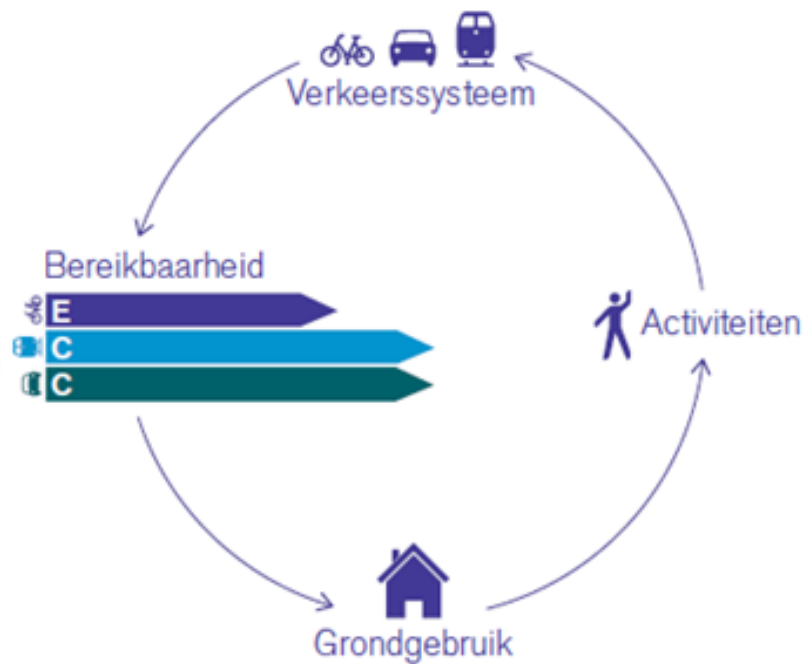


Financiële barrières tijdens de samenwerking bij ov-knooppuntontwikkeling

Een onderzoek naar het verband tussen de financiële barrières en de problemen tijdens de samenwerking bij geïntegreerde ontwikkeling van mobiliteit en ruimte in de omgeving van ov-knooppunten



Astrid Stemkens

Bachelor thesis Geografie, planologie en milieu (GPM)

Faculteit der Managementwetenschappen

Radboud Universiteit Nijmegen

Augustus 2013

Figuur omslag

Land-use transport feedback cycle van Michael Wegener & Franz Fürst (Venhoeven, 2012)

Onderzoeksopzet *Financiële barrières bij de ontwikkeling van ov-knooppunten*

Versie *Definitieve versie*

Classificatie *Openbaar*

Datum *16 augustus 2013*

Auteur *Astrid Stemkens
s4260473*

E-mail

*astrid.stemkens@student.ru.nl
astridstemkens@hotmail.com*

Universiteit *Radboud Universiteit*



Faculteit *Managementwetenschappen*

Opleiding *Pre-master Planologie*

Begeleider *MS ir. Hetty van der Stoep*

Informatie **Algemeen adres**
*Comeniuslaan 4
6525 HP NIJMEGEN*

Postadres
*Postbus 9102
6500 HC NIJMEGEN*

Telefoon
(024) 361 61 61



Voorwoord

Dit onderzoek is geschreven in het kader van mijn bachelor scriptie ter afronding van de pre-master Planologie aan de Radboud Universiteit Nijmegen. In dit onderzoek zijn de financiële aspecten bij ontwikkelingen in de omgeving van openbaar vervoersknooppunten in Limburg bestudeerd. TOD (Transit-Oriented Development) is het overkoepelend begrip van openbaar vervoersknooppunten en is kort gezegd de geïntegreerde ontwikkeling van mobiliteit en ruimte. In Nederland komt deze geïntegreerde ontwikkeling bij openbaar vervoersknooppunten moeilijk van de grond. Daarom is de laatste jaren veel over TOD geschreven, maar hierbij ontbreekt de verklaring over de rol van financiële aspecten en het verband met de problemen bij openbaar vervoersknooppunten. Ik heb doormiddel van literatuurstudie en kwalitatief onderzoek het probleem bij ov-knooppuntontwikkeling goed in kaart gebracht en daarmee een bijdrage geleverd aan de uitvoering van ov-knooppuntontwikkeling in Limburg.

Simone de Boer (tutor bij het Academisch Schrijfcentrum) heeft mij ondersteund bij het schrijven van deze scriptie. Daarvoor wil ik haar bedanken, omdat zij mij geleerd heeft kritisch te kijken naar mijn eigen teksten. Voor de inhoudelijke begeleiding van deze scriptie wil ik mijn begeleidster Hetty van der Stoep bedanken. Zij heeft mij sturing gegeven aan het onderzoek, waardoor ik zelfstandig dit onderzoek heb kunnen uitvoeren. Daarnaast wil ik de tien geïnterviewde bedanken die de tijd en moeite hebben genomen om mij te woord te staan. Als laatste wil ik de personen die met een kritische blik naar mijn tussenproducten hebben gekeken bedanken.

Astrid Stemkens

Roermond, augustus 2013

Inhoudsopgave

Voorwoord	I
Inhoudsopgave	II
Samenvatting	IV
1. Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Doelstelling en vraagstelling	3
1.3 Leeswijzer	4
2. Theoretisch kader	6
2.1 Transit-Oriented Development	6
2.2 Barrières	7
2.3 Financiële barrières	8
2.3.1 Fases van gebiedsontwikkeling	9
2.3.2 Financiering	10
2.3.3 Financiële barrières	11
2.4 Samenwerking	14
2.5 Perspectieven	16
2.5.1 Frames en framing	16
2.5.2 Context	17
2.6 Conceptueel model	18
3. Methodologie	20
3.1 Onderzoeksstrategie	20
3.2 Data verzameling	21
3.2.1 Literatuurstudie	21
3.2.2 Interviews	21
3.3 Onderzoeksmodel	23
4. Resultaten en analyse	25
4.1 Case provincie Limburg	25
4.1.1 Stakeholders	25

4.1.2 Demografische situatie Limburg	27
4.1.3 Openbaar vervoer Limburg.....	28
4.2 Resultaten.....	29
4.3 Analyse.....	33
4.3.1 Rol.....	33
4.3.2 Motivatie.....	34
4.3.3 Afhankelijkheid	35
4.3.4 Financiële barrières.....	36
4.3.5 Barrières.....	38
5. Conclusie.....	43
5.1 Conclusies	43
5.2 Reflectie.....	45
5.3 Aanbeveling	47
5.3.1 Aanbevelingen voor vervolg onderzoek	47
5.3.2 Aanbevelingen voor de praktijk.....	48
Literatuurlijst	49
Bijlage I – Interviewopzet.....	52
Bijlage II – Lijst van geïnterviewde personen.....	54

Samenvatting

In deze bachelor scriptie is onderzoek gedaan naar de financiële barrières bij ov-knooppuntontwikkeling. Ov-knooppuntontwikkeling is een onderdeel van TOD, hierbij worden mobiliteitsontwikkelingen en ruimtelijke ontwikkelingen samen opgepakt. Kenmerkend voor TOD is dat ontwikkelingen in de omgeving van ov-knooppunten efficiënt en multifunctioneel zijn en dat de ontwikkelfasen geïntegreerd worden aangepakt. De noodzaak voor ov-knooppuntontwikkeling is ontstaan door de toenemende mobiliteit en verandering van het stedelijk gebied. Tevens hebben ov-knooppunten een aantal voordelen, namelijk de bereikbaarheid verbetert, de leefbaarheid neemt toe en de economische groei stijgt. Ondanks de noodzaak en voordelen van ov-knooppuntontwikkeling komt dit in Nederland moeilijk van de grond. Dat is de reden voor verder onderzoek naar ov-knooppunten.

De verdieping voor financiële barrières bij ov-knooppunten is ontstaan doordat in het onderzoek van Tan en Bertolini (2010) is aangegeven dat in Nederland kritische factoren (juridische, financiële, organisatorische, politieke en technologische) ontbreken bij ov-knooppuntontwikkeling in vergelijking met succesvolle ov-knooppunten in het buitenland. Uit hetzelfde onderzoek blijkt dat stakeholders het gebrek aan financiële middelen bij ov-knooppuntontwikkeling als grootste probleem ervaren. Bij deze uitspraak over het gebrek aan financiële middelen ontbreekt toelichting over wie gebrek heeft aan financiële middelen, wat dit gebrek inhoudt voor de verschillende stakeholders en hoe dit gebrek is ontstaan. Hieruit volgt de volgende centrale vraag: *Wat zijn de oorzaken en gevolgen van financiële barrières die verband houden met de problemen bij de samenwerking van ov-knooppuntontwikkeling gezien vanuit de perspectieven van stakeholders?*

Om de centrale vraag te beantwoorden is een casestudy uitgevoerd waarbij de provincie Limburg als case dient. Vervolgens zijn twee manieren van data verzameling toegepast namelijk literatuurstudie en interviewtechniek.

Aan de hand van literatuurstudie is het theoretisch kader opgebouwd. Allereerst is ingegaan op het begrip TOD en ov-knooppunten in relatie met de ruimtelijke- en mobiliteitsdimensie. Dat is tevens de reden dat een samenwerking gevormd moet worden, omdat één stakeholder alleen niet alle deskundigheid, middelen en bevoegdheden heeft om ov-knooppunten succesvol te ontwikkelen. Dat heeft tot gevolg dat stakeholders afhankelijk van elkaar zijn. Uiteindelijk zijn veel verschillende stakeholders betrokken die ieder een eigen motivatie hebben om samen te werken bij ov-knooppuntontwikkeling.

De tweede relatie is tussen TOD en de financiële barrières die ov-knooppuntontwikkeling belemmeren. Vervolgens is vanuit literatuuronderzoek gezocht naar financiële aspecten die negatief van invloed kunnen zijn op de financiële haalbaarheid van ov-knooppuntontwikkeling. Uit het literatuuronderzoek zijn de volgende 10 aspecten gekomen, die mogelijk een financiële barrière kunnen vormen bij ov-knooppuntontwikkeling:

- Grondprijs
- Bestemming
- Dichtheid
- Grondeigenaren
- Aantal stakeholders
- Kapitaal intensiteit
- Gebrek aan financiële middelen
- Nationaal beleid
- Prioritering
- Crisis

De data voor de case Limburg is verzameld middels negen interviews bij overheidsorganisaties, vervoerders en ontwikkelaars. In tabel 1 zijn de resultaten uit de interviews verwerkt en samengevat. Vervolgens zijn de uitkomsten uit de interviews geanalyseerd, hier kunnen een vijftal conclusies worden getrokken.

Allereerste bevinding is dat de hoge kosten, crisis en prioritering de grootste financiële barrières zijn voor stakeholders. Toch vormen volgens de stakeholders de financiële barrières niet de hoofdoorzaak waarom ov-knooppuntontwikkeling niet van de grond komt in Limburg. Tevens vormen de financiële barrières geen specifiek probleem van ov-knooppuntontwikkeling, omdat momenteel bij alle ontwikkelingen financiële barrières aanwezig zijn.

Het tweede probleem bij ov-knooppuntontwikkeling is dat geen van de stakeholders initiatief wil nemen. Daarboven op komt dat ze naar elkaar wijzen als gevraagd wordt wie initiatief moet nemen. Uiteindelijk zorgt het feit dat niemand initiatief neemt ervoor dat ov-knooppunten niet de positie krijgt die nodig is om een samenwerking aan te gaan.

De derde bevinding heeft betrekking op de motivatie van stakeholders. Geen van de stakeholders geeft prioriteit aan ov-knooppuntontwikkeling, maar ze zien wel de voordelen van ov-knooppuntontwikkeling in.

Het vierde probleem, elke stakeholder heeft zijn eigen rol bij ov-knooppuntontwikkeling en brengt zijn eigen deskundigheid, middelen of bevoegdheden in. Dat zorgt ervoor dat ov-knooppunten alleen gerealiseerd kunnen worden doormiddel van samenwerking.

De laatste bevindingen hebben betrekking op de samenwerking, demografische situatie en noodzaak. Deze aspecten worden door stakeholders beschouwd als het grootste probleem. De samenwerking in Limburg laat te wensen over, dit bleek ook uit de eerdere bevindingen. Vooral het aantal stakeholders vormt een grote barrière, dat heeft tot gevolg dat

stakeholders snel irritaties ten opzichte van elkaar ervaren. De demografische situatie is specifiek voor Limburg. Doordat Limburg een krimp regio is, zijn nieuwe ontwikkelingen niet gewenst, dus ook geen ov-knooppuntontwikkeling. In Limburg is de noodzaak om ov-knooppunten te ontwikkelen niet hoog genoeg. Dat zorgt ervoor dat ov-knooppunten de concurrentie met de snelweg niet aankunnen.

Kortom de financiële barrières zijn in Limburg niet het grootste en enige probleem bij ov-knooppuntontwikkeling.

1. Inleiding

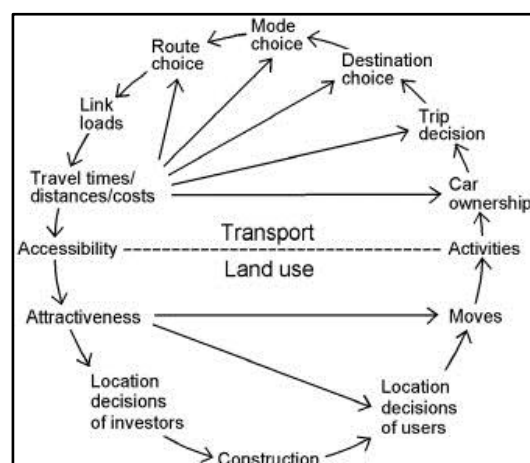
1.1 Aanleiding

In Nederland leven we in een mobiele samenleving, want zo zeggen Winsen, Klarus, Cornellisen & Scheltens (2010) dat het dagelijks leven van veel mensen een steeds grotere verscheidenheid aan activiteiten omvat op steeds meer locaties. Tevens is de stedelijke structuur aan het veranderen door de toenemende mobiliteit, want de traditionele kenmerken van stedelijkheid zoals de pleinen en straten moeten tegenwoordig hun functie delen met nieuwe functies die voortkomen uit de mobiele stad (Winsen et al., 2010). Deze twee aspecten, toenemende mobiliteit en verandering van het stedelijk gebied, hebben ervoor gezorgd dat in Nederland een verandering in het planologisch denken is opgetreden. Dat heeft ertoe geleid dat beleidsmakers steeds vaker van mening zijn dat gebiedsontwikkeling geïntegreerd moet worden met mobiliteitsontwikkeling. Kortom in Nederland bestaat dus de noodzaak om op een innovatieve manier de ontwikkeling van infrastructuur samen te brengen met de ontwikkeling van ruimte.

Het samenbrengen van mobiliteitsontwikkelingen en ruimtelijke ontwikkelingen wordt veelal aangeduid met de term Transit-Oriented Development (TOD) en in Nederland ook vaak met de term openbaar vervoersknooppuntontwikkeling (ov-knooppuntontwikkeling). Voor de term TOD bestaat in de literatuur geen eenduidige definitie, maar kenmerkend voor TOD in dit onderzoek is: het nastreven van ontwikkelingen in de omgeving van ov-knooppunten die efficiënt en multifunctioneel zijn (Cervero et al., 2004). Met andere woorden, ontwikkelingen van ov-knooppunten die doelmatig zijn ingericht en in meerdere functies voorzien zoals wonen, werken en recreëren. Daarnaast is van belang dat de ontwikkelfasen, zoals planvorming, financiering en exploitatie geïntegreerd worden aangepakt (Straatemeier, 2013). Op basis van de kenmerken van TOD zijn stationslocaties uiterst geschikt voor een geïntegreerde ontwikkeling van mobiliteit en ruimte, want deze locaties zijn goed bereikbaar en trekken een grote hoeveelheid mensen aan.

Het belang van een geïntegreerde ontwikkeling van mobiliteit en ruimte is door

Wegener & Fürst samengebracht in de land-use transport feedback cycle (figuur 1). Dit



Figuur 1: Land use transport feedback cycle van Wegener & Fürst (Te Brömmelstroet, 2010).

model geeft aan dat ruimtelijke ontwikkelingen medebepalend zijn voor de keuze waar mensen activiteiten verrichten zoals wonen, werken en recreëren. De verplaatsingen tussen deze verschillende activiteiten is mogelijk door het vervoerssysteem. Uiteindelijk maakt dit vervoerssysteem locaties meer of minder goed bereikbaar en daardoor meer of minder aantrekkelijk voor de vestiging van activiteiten (Bertolini, 2009).

De samenwerking is van groot belang bij de ontwikkeling van ov-knooppunten, want één stakeholder alleen kan geen ontwikkeling bij ov-knooppunten uitvoeren. Dat wordt veroorzaakt doordat geen stakeholder alle deskundigheid, middelen en bevoegdheden heeft om alleen ov-knooppunten te ontwikkelen. Daarboven op komt dat TOD complexe projecten zijn waarbij meerdere stakeholders betrokken zijn en dat stakeholders vaak tegenstrijdige en onverenigbare doelen hebben (Belzer & Autler, 2002). Het is dus van belang om inzicht te krijgen in de samenwerking bij ov-knooppunten, omdat samenwerking essentieel is bij ov-knooppuntontwikkeling.

Ov-knooppunten hebben het voordeel, dat het goed bereikbare gebieden zijn. Dit voordeel zorgt ervoor dat ov-knooppunten een belangrijke culturele en sociale functie hebben, waardoor daar veel commerciële activiteiten plaatsvinden en de vastgoedwaarden hoog zijn (Kuijpers, Noy, Buck, & Ongering, 2010). Daarom zijn stedelijke regio's met een kenmerkend en goed bereikbaar ov-knooppunt, zoals een station, aantrekkelijk voor onder andere woon-, werk- en recreatiedoeleinden (Van de Coevering, Van Hoorn, & Hilbers, 2009). Kortom de multifunctionaliteit van ov-knooppunten door de veelvoud aan functies zorgt ervoor dat de leefbaarheid van een stad vergroot wordt.

Ondanks de groeiende consensus over het belang van de integratie van ruimtelijke- en mobiliteitsontwikkeling, komt dit in de praktijk moeizaam tot stand (Te Brömmelstroet, 2010). Tot op heden zijn in Nederland geen succesvolle TOD projecten gerealiseerd, waarbij mobiliteit en ruimte zijn geïntegreerd en blijven veel stationsgebieden of delen daarvan leeg liggen. (Tan, Bertolini, & Janssen-jansen, 2011; Kuijpers et al., 2010). Tan & Bertolini (2010) stellen dat bij TOD in Nederland diverse belemmeringen aanwezig zijn zoals: complexe wettelijke regels, onduidelijkheid over wie verantwoordelijkheid is en het 'slechte' imago van openbaar vervoer. Dit leidt voor Tan & Bertolini (2010) tot de volgende hypothese: "kritische factoren (juridische, financiële, organisatorische, politieke en technologische) of zelfs een combinatie van kritische factoren ontbreken bij TOD projecten in Nederland in vergelijking met succesvolle TOD projecten in het buitenland". Hieruit is afgeleid dat in Nederland behoefte is om kennis te vergaren over de barrières die aanwezig zijn bij een geïntegreerde ontwikkeling, want dit blijkt een complexe aangelegenheid te zijn.

Over de verklaring waarom ov-knooppuntontwikkelingen in Nederland niet van de grond komt is slechts beperkte kennis aanwezig. Bovendien is de aanwezige kennis voornamelijk afkomstig uit internationale literatuur. In de beperkt aanwezige literatuur wordt vooral geschreven over het bestaan van (hoofdzakelijk financiële) barrières als oorzaak voor het moeizaam tot stand komen van ov-knooppuntontwikkeling. Maar hierbij ontbreekt toelichting over wat die barrières inhouden en waardoor ze veroorzaakt worden.

Zo beweren Tan & Bertolini (2010) bijvoorbeeld, dat één van de kritische barrières het gebrek aan financiële middelen is. Tevens geven Tan & Bertolini hierbij aan dat de meeste stakeholders dit als belangrijkste oorzaak van de problemen bij TOD ervaren. Mogelijk houdt dit verband met de bevinding van Switzer (2011), hij geeft in zijn onderzoek aan dat bij TOD de kosten hoog zijn en investeringen een lange terugverdientijd hebben. Volgens het Planbureau voor de Leefomgeving (2010) zijn de kosten zo hoog doordat ingewikkelde en dure voorzieningen voor verkeer nodig zijn, zoals parkeervoorzieningen onder de grond. Bij deze beweringen ontbreekt de toelichting over wie gebrek heeft aan financiële middelen, wat dit gebrek inhoudt voor de verschillende stakeholders, wat zorgt voor de lange terugverdientijd en welke aspecten zorgen buiten verkeersvoorzieningen voor de hoge kosten. Kortom het is van belang om meer inzicht te krijgen in de financiële belemmeringen die stakeholders ervaren bij ov-knooppuntontwikkeling in Nederland.

Concluderend, in Nederland bestaat een kennistekort over de geïntegreerde ontwikkeling van ruimte en mobiliteit in de omgeving van ov-knooppunten. Daarom tracht dit onderzoek inzicht te geven in een gedeelte van dit kennistekort, namelijk in de financiële barrières die tijdens de samenwerking de uitvoering van ov-knooppuntontwikkeling belemmeren. Dit moet ervoor zorgen dat toekomstige samenwerkingen bij ov-knooppuntontwikkeling kunnen inspelen op de barrières die voorheen aanwezig waren. Uiteindelijk moet dit onderzoek ervoor zorgen dat de uitvoering van ov-knooppuntontwikkeling beter en sneller verloopt, zodat in Nederland meer ov-knooppunten succesvol kunnen worden ontwikkeld tot efficiënte en multifunctionele locaties.

1.2 Doelstelling en vraagstelling

Met dit onderzoek wordt kennis vergaard die een bijdrage levert aan het oplossen van een deel van de problemen bij ontwikkelingen rondom ov-knooppunten. De centrale vraag luidt:

*Het doel van dit onderzoek is inzicht te krijgen in de oorzaken en gevolgen van **financiële barrières** tijdens de **samenwerking** bij ov-knooppunten gezien vanuit de **perspectieven** van stakeholders door het analyseren van de financiële problemen die de stakeholders ervaren.*

De centrale vraag die tot beantwoording van de doelstelling moet leiden luidt:

*Wat zijn de oorzaken en gevolgen van **financiële barrières** die verband houden met de problemen bij de **samenwerking** van ov-knooppuntontwikkeling gezien vanuit de **perspectieven** van stakeholders?*

Om deze vraag beter te kunnen beantwoorden, is deze opgesplitst in onderstaande deelvragen.

1. *Welke **financiële barrières** beschouwen stakeholders als belangrijkste probleem bij de uitvoering van ov-knooppuntontwikkeling en wat zijn de oorzaken en gevolgen van deze financiële barrières?*
2. *Welke stakeholders zijn betrokken bij de **samenwerking** bij de ontwikkeling van ov-knooppunten?*
 - a. *Wat is de **rol** die de verschillende stakeholders innemen tijdens de samenwerking bij ov-knooppuntontwikkeling?*
 - b. *Wat is de **motivatie** van een stakeholder om betrokken te zijn tijdens de samenwerking bij ov-knooppuntontwikkeling?*
 - c. *Van welke stakeholders is de samenwerking bij ov-knooppuntontwikkeling **afhankelijk** en waarom is ov-knooppuntontwikkeling afhankelijk van een bepaalde stakeholder?*

Om tot een antwoord te komen op de centrale vraag wordt gebruik gemaakt van casestudy en wordt het fenomeen ov-knooppuntontwikkeling bestudeerd binnen de case provincie Limburg. In hoofdstuk 3 is de gehele methodologie voor het onderzoek toegelicht en onderbouwd.

1.3 Leeswijzer

Dit onderzoek bestaat uit 5 hoofdstukken. Na deze inleiding volgt in hoofdstuk 2 het theoretisch kader, hierin zijn de begrippen TOD, barrières en specifiek financiële barrières geoperationaliseerd. Vervolgens is ingegaan op theorieën over samenwerking en perspectieven van stakeholders. Dit levert een viertal punten op die centraal staan voor dit onderzoek, namelijk: de rol van de stakeholder, de motivatie van een stakeholder, de mate van afhankelijkheid van stakeholders en de financiële barrières. Vervolgens is in hoofdstuk 3 dieper ingegaan op de gebruikte methodologie, hierin is de keuze voor casestudy met interviewtechniek onderbouwd. Hierin is ook beschreven waarom de provincie Limburg als case is gekozen en is bepaald welke organisaties geïnterviewd moeten worden. In hoofdstuk 4 is allereerst de case Limburg beschreven, vervolgens zijn de resultaten uit de interviews beschreven zoals de rol, motivatie, afhankelijkheid van stakeholders, de algemene barrières

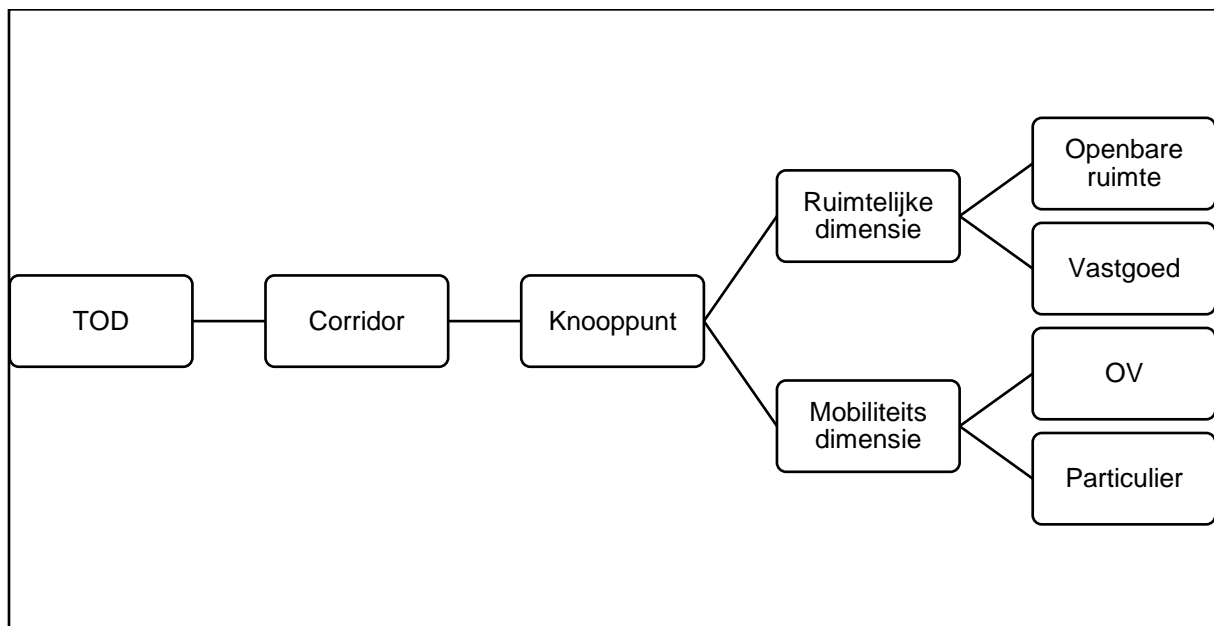
en specifiek de financiële barrières die stakeholders als probleem beschouwen. Vervolgens zijn de resultaten van het literatuuronderzoek (uit hoofdstuk 2) en de resultaten van de interviews samengebracht. Hierin wordt ingegaan op de perspectieven van de stakeholders ten opzichte van de financiële barrières. Als laatste is in hoofdstuk 5 de conclusie vermeld, hierin wordt de hoofdvraag beantwoord, reflectie op het onderzoek gedaan en aanbevelingen voor vervolg onderzoek gegeven.

2. Theoretisch kader

In dit hoofdstuk zijn de verschillende begrippen uit de aanleiding die voor dit onderzoek relevant zijn met elkaar in verbinding gebracht. Allereerst zijn TOD, barrières die de uitvoering van ov-knooppunten belemmeren en specifiek de financiële barrières die de uitvoering belemmeren geoperationaliseerd aan de hand van literatuur. Daarna is ingegaan op de samenwerking omdat stakeholders afhankelijk van elkaar zijn om ov-knooppunten succesvol te ontwikkelen. Vervolgens is beschreven met behulp van de theorie over frames en framing waarom perspectieven van stakeholders van belang zijn voor dit onderzoek. Ten slotte is door middel van het conceptueel model de onderlinge samenhang tussen de begrippen en theorieën weergegeven, zoals die in deze thesis wordt onderzocht.

2.1 Transit-Oriented Development

In de aanleiding werd al aangegeven dat TOD voor de Engelse benaming Transit-Oriented Development staat waarbij mobiliteitsontwikkelingen samengebracht worden met ruimtelijke ontwikkelingen. In Nederland wordt vaak het begrip ov-knooppuntontwikkelingen gebruikt voor deze samenkomst van ontwikkelingen, maar het begrip TOD is ruimer dan het begrip ov-knooppuntontwikkeling. TOD bestaat namelijk uit knooppunten en maken deel uit van een groter schaalniveau, namelijk een corridor, zoals in figuur 2 is weergegeven (De Vastgoedrapportage: Stadsregio Arnhem Nijmegen, 2013).



Figuur 2: Begripsuitsplitsing TOD. Eigen model, 2013

Corridors zijn bundels van infrastructuur die twee of meer knooppunten met elkaar verbinden doormiddel van bijvoorbeeld wegen, spoorverbindingen en fietspaden (Priemus &

Zonneveld, 2003). Terwijl een knooppunt een punt van samenkomst is, waar verkeersstromen zoals wegen en spoorwegen samenkomen (Van Dale, 2013). Dat leidt ertoe dat de knooppunten met elkaar worden verbonden doormiddel van corridors.

Vervolgens kunnen **knooppunten** opgesplitst worden in een ruimtelijke en een mobiliteitsdimensie. Door de samenkomst van beide dimensies ontstaat een probleem bij de samenwerking tussen verschillende stakeholders om ontwikkelingen bij ov-knooppunten te initiëren. Dat komt doordat de stakeholders vanuit verschillende perspectieven naar de werkelijkheid kijken en ze gebruik maken van verschillende definities. Zo zijn mobiliteitsplanners geïnteresseerd in het optimaliseren van het vervoerssysteem, terwijl ruimtelijke planners geïnteresseerd zijn in het structureren van het proces. Het gevolg is dat ruimtelijke planners verwachten dat mobiliteitsplanners de vraag naar verplaatsing regelen. Echter de mobiliteitsplanners verwachten dat de ruimtelijke planners de inrichting van de ruimte aanpassen aan de kansen die het mobiliteitssysteem biedt (Te Brömmelstroet, 2010).

De **ruimtelijke dimensie** betreft het bodemgebruik en de verdeling van verschillende activiteiten zoals wonen, werken, onderwijs en ontspanning. Deze activiteiten vinden plaats in de openbare ruimte of in gebouwen. De **openbare ruimte** is voor iedereen toegankelijk, zoals pleinen, parken en wegen. Terwijl **vastgoed** alleen toegankelijk is voor specifieke gebruikers, die activiteiten uitvoeren die binnen de bestemming van het vastgoed vallen.

De **mobiliteitsdimensie** gaat over de verplaatsing tussen activiteiten. Deze verplaatsing is mogelijk door gebruik te maken van verschillende vervoersmodaliteiten. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden tussen **openbaar vervoer** en eigen **particulier vervoer**. Het openbaar vervoer zijn de vervoersmiddelen die het publiek de gelegenheid geven tot verplaatsing, zoals trein, tram en bus (Van Dale, 2013). Hiertegenover staat het eigen particulier vervoer, hierbij is het vervoersmiddel in eigenbezit of kan op eigen gelegenheid gereisd worden, zoals auto, taxi, fiets en wandelen.

2.2 Barrières

Ondanks de vele voordelen die ov-knooppuntontwikkeling kan bewerkstelligen, zoals de goede bereikbaarheid van de belangrijke culturele en sociale omgeving en grote hoeveelheid commerciële functies, komen dit soort ontwikkelingen moeilijk van de grond. Zoals aangegeven is in de aanleiding zijn in Nederland barrières aanwezig die de uitvoering van ov-knooppuntontwikkeling belemmeren.

Tan & Bertolini (2010) hebben een eerste aanzet gemaakt om de barrières die de uitvoering van TOD belemmeren op een rij te zetten. Hierbij maken zij allereerst onderscheid tussen interne en externe perspectieven van barrières. De interne perspectieven zijn de barrières vanuit de stakeholders en zij geven aan dat organisatorisch de processen lang en

gecompliceerd zijn. De externe perspectieven zijn de barrières vanuit de gebruikers en zij geven aan dat ze niet tevreden zijn over de kwaliteit en de efficiëntie van het openbaar vervoer.

Vervolgens hebben Tan & Bertolini (2010) onderscheid gemaakt tussen de volgende factoren: juridisch, financieel, organisatorisch, politiek en technisch. Als conclusie komt uit het onderzoek van Tan & Bertolini (2010) allereerst naar voren dat de veelheid van stakeholders en onduidelijkheid over de rollen die stakeholders innemen ervoor zorgen dat de betrokkenheid van stakeholders bij TOD daalt. Het gebrek aan betrokkenheid wordt versterkt door gebrek aan kennis en onwetendheid van stakeholders over de mogelijkheden die het openbaar vervoer kan bieden. Tevens wordt de kennis over TOD onvoldoende uitgewisseld tussen de betrokken stakeholders. Als laatste wordt toegevoegd dat gebrek aan financiële middelen de directe oorzaak is, waardoor TOD in Nederland niet van de grond komt.

De internationale literatuur onderschrijft de barrières die Tan & Bertolini (2010) vinden in hun onderzoek. Zo geven Belzer & Autler (2002) aan dat TOD complexe projecten zijn waarbij meerdere stakeholders betrokken zijn en stakeholders vaak tegenstrijdige en onverenigbare doelen hebben. Tevens geven Belzer & Autler (2002) aan dat rondom TOD nog steeds een gebrek aan kennis is over de mogelijkheden, de uitdagingen en de instrumenten die nodig zijn voor het succesvol uitvoeren van TOD. Tenslotte geeft Cervero (2004) aan dat de hoge bouwkosten, ontwikkelkosten en aanwezige risico's bij TOD een aanzienlijk financiële obstakel vormen.

2.3 Financiële barrières

In de bovenstaande paragraaf over de barrières bij TOD is al aangegeven dat financiële barrières aanwezig zijn. Volgens het onderzoek van Tan & Bertolini (2010) is vooral het gebrek aan financiële middelen een bepalende barrière voor het niet van de grond komen van TOD in Nederland. Deze barrière wordt versterkt doordat volgens Cervero (2004) de kosten en risico's voor TOD hoog zijn.

In deze paragraaf zijn alle belangrijke financiële barrières toegelicht die de uitvoering van TOD mogelijk belemmeren. Deze lijst met financiële barrières vormt een basis van waar uit de resultaten verzameld en getoetst worden aan de situatie die in dit onderzoek onderzocht wordt.

Voordat de financiële barrières zijn toegelicht is er eerst ingegaan op de ontwikkelingsfasen en financiering bij ov-knooppunten, zodat een compleet beeld ontstaat van ov-knooppuntontwikkeling. Dit heeft als voordeel dat de financiële barrières geen losstaande elementen zijn, maar geplaatst kunnen worden in een fase van ontwikkeling en

een onderdeel van de financiering vormen. Hierbij is gekozen om een algemene gebiedsontwikkeling en financiering toe te lichten, omdat ov-knooppuntontwikkeling divers is en ieder project specifiek en locatie gebonden is.

2.3.1 Fases van gebiedsontwikkeling

Gebiedsontwikkeling bestaat uit vier fasen, namelijk initiatief, haalbaarheid, realisatie en beheer (Ministerie van infrastructuur en milieu, 2013).

De eerste fase is de initiatieffase, tijdens deze fase wordt onderzocht of gebiedsontwikkeling gewenst is (Ministerie van infrastructuur en milieu, 2013). Tevens wordt gekeken of alternatieven aanwezig zijn die financiële voordelen hebben, duurzamer zijn of beter in spelen op de vraag van de markt. Om alternatieven te vergelijken worden allereerst uitgangspunten van nieuwe ontwikkeling op hoofdlijnen vastgesteld. Dit is een schematisch plan waarin de functies worden beschreven.

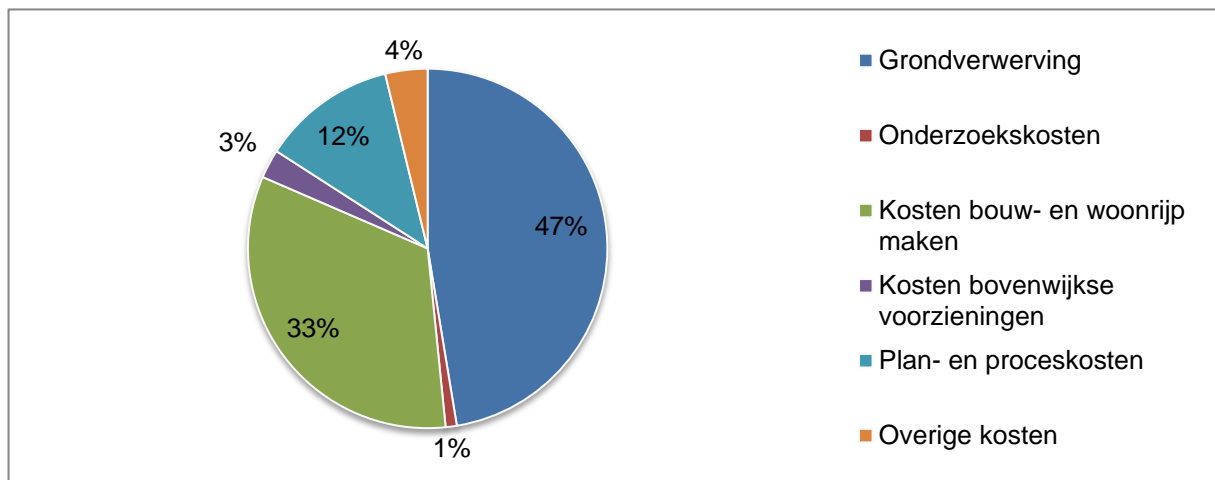
De tweede fase is de haalbaarheidsfase, deze fase is onder te verdelen in definitie, ontwerp en voorbereiding (Ministerie van infrastructuur en milieu, 2013). Tijdens de definitiefase wordt in een programma van eisen de randvoorwaarden opgesteld. Hierin worden uitgangspunten opgesteld op basis van het geldende beleid, de huidige ruimtelijke situatie en de omgevingsaspecten. Concreet wordt hierin opgesteld wat de programmatische uitgangspunten (aantal eenheden en functies), ruimtelijke uitgangspunten (zichtlijnen en relatie omliggende bebouwing) en omgevingsuitgangspunten (eisen ten aanzien van bijvoorbeeld geluid, geur en externe veiligheid) zijn. Vervolgens wordt in de ontwerpfase het stedenbouwkundigontwerp opgesteld, hierin worden de functies en bouwmassa's uitgewerkt in een plankaart. Tijdens deze fase is het van belang om het ontwerp regelmatig te toetsen aan het bestemmingsplan. Als laatste wordt in de voorbereidingsfase het definitieve ontwerp opgesteld en wordt een omgevingsvergunning aangevraagd.

In de derde fase, de realisatiefase, wordt het ontwerp daadwerkelijk uitgevoerd (Ministerie van infrastructuur en milieu, 2013). Bij grote complexe plannen wordt de realisatie gefaseerd uitgevoerd. Dit houdt in dat verschillende deelprojecten ontstaan en het plan ook gefaseerd wordt opgeleverd.

De laatste fase is de beheerfase, ook wel de exploitatie genoemd. Deze fase is erop gericht om het vastgoed en de openbare ruimte in stand te houden en te onderhouden (Ministerie van infrastructuur en milieu, 2013).

2.3.2 Financiering

Het opstellen van een financieringsplan voor nieuw te ontwikkelen projecten vindt plaats tijdens de haalbaarheidsfase. Kenmerkend voor de financiering is dat deze bestaat uit drie onderdelen namelijk grondexploitatie, vastgoedexploitatie en eventueel een beheerexploitatie. Dit laatste onderdeel is voor dit onderzoek buiten beschouwing gelaten, omdat de beheerexploitatie geen inzicht geeft in kosten en opbrengsten van ov-knooppunten op korte termijn. De beheerexploitatie geeft namelijk inzicht in de kosten voor het instant houden van ov-knooppunten, nadat een ontwikkeling is afgerond. Tijdens de financiering wordt wel rekening gehouden met de beheerexploitatie, maar de keuze om een ov-knooppunt te ontwikkelen wordt gebaseerd op de grond- en vastgoedexploitatie.



Figuur 3 samenstelling grondexploitatiekosten (Buitelaar & Witte, 2011).

De grondexploitatie wordt opgesteld om de kosten en opbrengsten van het bouwrijp maken van de grond in kaart te brengen. Met andere woorden, ervoor zorgen dat de grond 'klaar' is voor het realiseren van het vastgoed. Voor het bouwrijp maken van grond moeten verschillende activiteiten verricht worden, in figuur 3 is te zien welke kosten hierbij gemoeid zijn. De grootste kostenpost in de grondexploitatie is de grondverwerving.

De belangrijkste relatie tussen de grondexploitatie en vastgoedexploitatie is dat de grondopbrengsten uit de grondexploitatie als grondkosten dienen voor de vastgoedexploitatie, dat komt doordat de bouwrijpe grond een waarde vertegenwoordigt (Wortman, 2008). De waarde waarvoor grond in de vastgoedexploitatie wordt opgenomen is meestal residueel bepaald (Buitelaar & Witte, 2011). Dit houdt in dat de opbrengsten verminderd worden van alle kosten, dus de verkoopprijs min bouw- en ontwikkelkosten min de kosten voor het bouwrijp maken van de gronden. Door gebruik te maken van deze methode ontstaat een dynamische exploitatie, wat inhoudt in dat veranderingen in de kosten en opbrengsten van invloed zijn op de grondwaarde.

De vastgoedexploitatie geeft inzicht in de kosten en opbrengsten voor het realiseren van opstallen. De kosten worden gevormd door bouwkosten, bijkomende kosten en grondkosten uit de grondexploitatie. De prijs die de aannemer ontvangt voor het realiseren van vastgoed zijn de bouwkosten. De bijkomende kosten zijn alle kosten die nodig zijn om het project gerealiseerd te krijgen. Hierbij moet gedacht worden aan kosten voor architect, constructeur, makelaar, leges (kosten die gemeenten vragen voor een bouwvergunning) en ontwikkelkosten (personeelskosten, winst en risico). De opbrengsten bestaan uit de verkoop van vastgoed aan een particulier, woningbouwcorporatie of een belegger.

2.3.3 Financiële barrières

Zoals uit eerdere paragrafen is gebleken komen de ontwikkelingen in de omgeving van ov-knooppunten moeilijk tot stand. Een oorzaak hiervan is dat ontwikkelingen worden belemmerd doordat financiële aspecten een barrière vormen. Daarom zijn in deze paragraaf tien verschillende financiële aspecten toegelicht die van invloed kunnen zijn op de financiële haalbaarheid van een project. Vervolgens wordt getoetst welke barrières stakeholders als probleem beschouwen en waarom zij bepaalde aspecten beschouwen als barrière.

Gebrek aan financiële middelen

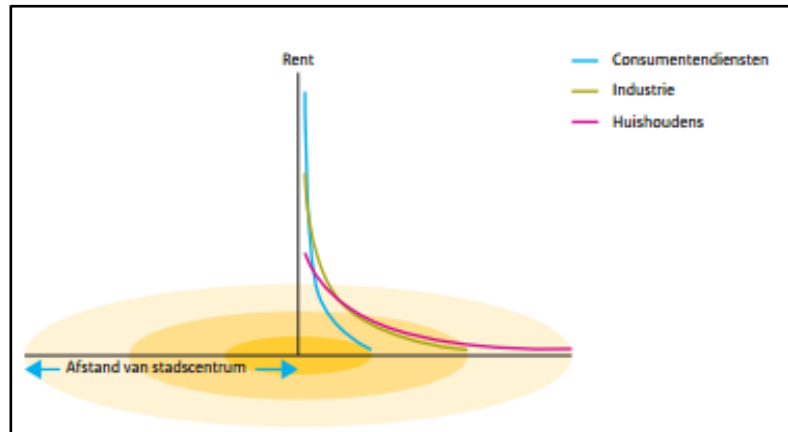
Tan & Bertolini (2010) hebben een eerste aanzet gegeven om de barrières, die de uitvoering van ov-knooppuntontwikkeling in Nederland verhinderen, in kaart te brengen. Hierbij beweren zij dat een gebrek aan financiële middelen een van de kritische barrières is. Dit kan veroorzaakt worden doordat geld al toegezegd is aan andere projecten (Sobel, et al., 2013). Een tweede mogelijkheid is dat binnen gemeenten een overprogrammering aanwezig is, waardoor geen ruimte meer is voor nieuwe plannen.

Kapitaal intensiteit

Investerings in ov-knooppunten zorgen voor hoge kosten, omdat kosten voor de aanleg van spoorinfrastructuur hoog zijn en daar niet voldoende opbrengsten tegenover staan. Dit wordt door Cervero et al. (2004) onderschreven, zij geven namelijk aan dat de hoge bouw- en ontwikkelingskosten een groot risico vormen en daardoor een aanzienlijk financiële obstakel zijn. Daarom is het moeilijk partijen te vinden die de financiële mogelijkheid en de bereidheid hebben om mee te investeren. Kortom volgens Cervero et al. (2004) heeft de kapitaal intensiteit grote invloed op het succes bij de ontwikkeling van ov-knooppunten.

Grondprijs

Grond heeft een waarde omdat deze specifieke kenmerken heeft en beperkt beschikbaar is (Buitelaar & Witte, 2011). De grondprijs die mensen bereid zijn te betalen, is afhankelijk van de afstand tot het centrum van een stad (Buitelaar & Witte, 2011). De



Figuur 4 bid-rent-curve (Buitelaar & Witte, 2011).

relatie van grondwaarde en afstand tot het centrum kan in een curve worden uitgedrukt en ziet eruit als een L-vorm, zoals aangegeven in figuur 4. Hierbij geldt dat naarmate de afstand tot het centrum afneemt, de waarde van grond toeneemt.

Ov-knooppunten zijn vaak stations en liggen dus ook vaak in het centrum, met als gevolg dat de gronden rondom het station een hoge grondwaarde hebben. Deze hoge grondwaarde zorgt ervoor dat de kosten voor grondverwerving aanzienlijk toenemen.

Bestemming

Tevens is de waarde van grond afhankelijk van het gebruik van die grond (gebruikswaarde) of van het te realiseren gebruik in de toekomst (residuele waarde) (Planbureau voor de leefomgeving, 2013). Het gebruik van grond wordt in een bestemmingsplan vastgelegd. De bestemming van grond is van invloed op de waarde van grond, omdat verschillende bestemmingen andere opbrengsten opleveren (Buitelaar & Witte, 2011). Bij het onderdeel financiering is aangegeven dat grondwaarde residueel berekend wordt, dus hoe groter het verschil tussen de kosten en de opbrengsten, hoe meer overblijft voor de verwerving van grond. Om een voorbeeld te noemen: maatschappelijk doeleinden leveren minder op dan commerciële doeleinden, omdat het verschil tussen kosten en opbrengsten kleiner is.

Tevens zitten tussen commerciële doeleinden nog grote verschillen, voor luxe appartementen is de grondwaarde hoger dan voor kleine flatjes. Kortom de keuze voor een bepaalde bestemming heeft grote gevolgen voor de opbrengsten van een project.

Dichtheid

De dichtheid kan ook in de bid-rent-curve (figuur 4) uitgedrukt worden, omdat grond en kapitaal ten dele elkaars substituut zijn en dat zorgt ervoor dat in het centrum de dichtheden hoger zijn (Buitelaar & Witte, 2011). Dat houdt in dat als de grondprijs stijgt de vastgoedprijs ook stijgt en visa versa. Hierdoor hebben grondeigenaren in het centrum minder grond in

eigendom en moeten grondeigenaren deze grond intensiever gebruiken. Ruimtelijk komt dit erop neer dat in het centrum de percelen kleiner zijn en daarom hogere bebouwing plaatsvindt. Dat zorgt ervoor dat de dichtheid van ov-knooppunten belangrijk is voor de opbrengsten van een project, want uit eerdere studies is gebleken dat tijdens de planvorming vaak met dichtheden en woningtypen wordt geschoven om de grondopbrengsten te optimaliseren (Buitelaar & Witte, 2011).

Grondeigenaren

Versnippering van grondeigendommen kan gebiedsontwikkeling belemmeren en leidt tot kostenverhoging en kan daardoor nieuwe ontwikkelingen belemmeren (Buitelaar & Witte, 2011). Voordat een ontwikkeling start, is de grond vaak in eigendom van verschillende eigenaren. Door het grote aantal grondeigenaren is het moeilijk alle gronden in eigendom te krijgen of alle partijen te laten participeren in het project (Buitelaar & Witte, 2011). Dus het grote aantal grondeigenaren zorgt ervoor dat de verwerving van grond complex en financieel ongunstig is.

Aantal stakeholders

Een project met veel verschillende stakeholders is complex, omdat ze allemaal andere doelen en visies kunnen hebben (Belzer & Autler, 2002). De ontwikkeling van ov-knooppunten heeft vaak met een groot aantal actoren te maken omdat twee disciplines samen komen, namelijk mobiliteit en ruimtelijke ordening. Tevens liggen stations vaak in stedelijke gebieden waardoor de hoge dichtheid en versnipperd grondeigendom ervoor zorgen dat veel belanghebbende aanwezig zijn. Dus door het grote aantal stakeholders is het moeilijk iedereen te laten participeren en samen een financieringsplan op te stellen.

Nationaal beleid

Een van de investeringsagenda's voor infrastructuur van het Rijk is het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) (Interprovinciaal Overleg, 2012). De nationale investeringsagenda wordt voorzien van geld vanuit voornamelijk het Infrastructuurfonds en Fonds Economische Structuurversterking (FES). Met het vaststellen van het regeerakkoord is bepaald dat niet vastgelegde FES-middelen terugvloeien naar de schatkist van het Rijk (Interprovinciaal Overleg, 2012). Dit houdt in dat voor het ruimtelijke deel na 2014 geen financiële middelen meer beschikbaar zijn.

Prioritering

Gemeenten willen volgens Sobel et al. (2013) geen lange termijn investeringen doen in mobiliteit en laten deze projecten daarom liggen. De keuze om geen lange termijn investeringen te doen wordt veroorzaakt door prioritering van gemeenten. Momenteel hechten gemeenten meer waarde aan projecten die op korte termijn tot uitvoering worden gebracht en projecten waarin gemeenten financiële belangen hebben. De ontwikkeling van ov-knooppunten gaat altijd over investeringen op lange termijn. Hierdoor wordt gekozen om niet te investeren in ov-knooppunten, maar in andere projecten.

Crisis

De afgelopen decennia werd de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland alleen bepaald door groei (Interprovinciaal Overleg, 2012). Deze groei zorgde ervoor dat veel mogelijk was in Nederland. Vervolgens heeft de financiële crisis hier een abrupt einde aan gemaakt. Het gevolg is dat geld lenen bij banken moeilijker is geworden. Hierdoor is de financiering van kapitaal intensieve projecten moeilijker geworden.

2.4 Samenwerking

Bij de ontwikkeling van ov-knooppunten zijn meerdere stakeholders betrokken die verschillende rollen innemen en verschillende motivaties hebben om betrokken te worden, maar wel genoodzaakt zijn om samen te werken omdat ze van elkaar afhankelijk zijn. Deze samenwerking wordt theoretisch verklaard door netwerken. Een netwerk is op te vatten als een verzameling van persoonlijke en groepsrelaties, die voortdurend veranderen (Bax, 1978). In een netwerk nemen stakeholders een bepaalde rol in, omdat ze gemotiveerd zijn om samen te werken. De samenwerking is aan verandering onderhevig omdat er in de loop van de tijd stakeholders kunnen wegvallen of bijkomen.

De theorie over netwerken gaat ervan uit dat samenwerking tussen stakeholders ontstaat op basis van wederzijdse afhankelijkheid (Aarts, Van Woerkum, & Vermunt, 2004). Met wederzijdse afhankelijkheid wordt bedoeld dat stakeholders ervoor kiezen samen deel te nemen aan een samenwerking, omdat de ene stakeholder zijn doelen niet kan verwezenlijken zonder medewerking van de andere stakeholder (Hoogerwerf & Herweijer, 2008). Bedrijven zijn bijvoorbeeld afhankelijk van de overheid voor het verkrijgen van subsidies of vergunningen. Het is de vraag waardoor stakeholders gemotiveerd worden om een samenwerking aan te gaan, oftewel waar is de afhankelijkheid op gebaseerd. Motivatie om deel te nemen aan een samenwerking zijn: gemeenschappelijk ideaal of gedeeld probleembesef.

Een gemeenschappelijk ideaal leidt eenvoudig tot een samenwerking (Aarts, Van Woerkum, & Vermunt, 2004). Doordat verschillende stakeholders met verschillende rollen betrokken zijn is het noodzakelijk een eenduidige visie op te stellen die binnen de samenwerking gehanteerd wordt. Het gezamenlijk opstellen van deze visie is een van de factoren voor de mate van motivatie en betrokkenheid (Aarts, Van Woerkum, & Vermunt, 2004). Indien stakeholders zich niet kunnen vinden in de gezamenlijk geformuleerde visie zal de samenwerking niet tot stand komen, omdat stakeholders dan onvoldoende gemotiveerd zijn. Tevens kunnen stakeholders gemotiveerd zijn om samen te werken vanuit een gedeeld probleembesef, dat ontstaat als stakeholders een gezamenlijk probleem onderkennen of een missie hebben (Aarts, Van Woerkum, & Vermunt, 2004). Dit is bijvoorbeeld van toepassing als een ov-knooppunt een sociaal onveilige locatie is waarbij door nieuwe ontwikkelingen de leefbaarheid kan worden verbeterd.

De afhankelijkheid kan eenzijdig zijn maar ook meerzijdig (Hoogerwerf & Herweijer, 2008). Bij eenzijdige afhankelijk heeft een van de stakeholders voordeel bij samenwerking. Een voorbeeld hiervan is het verkrijgen van subsidie, hierbij is de subsidievragers afhankelijk van de subsidiegever en niet omgekeerd. Bij meerzijdige afhankelijkheid zijn stakeholders afhankelijk van elkaar, omdat stakeholders verschillende werkzaamheden verrichten en elkaar nodig hebben om een gezamenlijk doel te kunnen bereiken. Hierbij hebben ze elkaars deskundigheid, middelen of bevoegdheden nodig. Dit zorgt ervoor dat stakeholders binnen een samenwerking verschillende rollen innemen. Door de integratie van de verschillende rollen en dus ook van de deskundigheid, middelen en bevoegdheden ontstaat een waardevol resultaat (Hoogerwerf & Herweijer, 2008). Het geïntegreerd aanpakken van ontwikkelingen gebeurt ook bij ov-knooppuntontwikkeling daarom is bij ov-knooppuntontwikkeling vaak sprake van meerzijdige afhankelijkheid.

Het functioneren van netwerken is afhankelijk van de motivatie van stakeholders en soms in het bijzonder van bepaalde stakeholders (Aarts, Van Woerkum, & Vermunt, 2004). Het is mogelijk dat bij het ontbreken van bepaalde stakeholders een netwerk niet tot stand kan komen, omdat bepaalde stakeholders een specifieke rol hebben omdat zij beschikken over bepaalde deskundigheid, middelen of bevoegdheden. Bijvoorbeeld de stakeholder ProRail heeft bevoegdheden over de railinfrastructuur die een andere stakeholder niet heeft, dat zorgt ervoor dat in sommige situaties ov-knooppuntontwikkeling afhankelijk is van ProRail.

Tevens is het mogelijk dat een netwerk niet afhankelijk is van bepaalde stakeholders, doordat meerdere stakeholders dezelfde rol kunnen innemen. Een voorbeeld hiervan is een projectontwikkelaar, als deze stakeholder geen grondpositie heeft kan een andere

projectontwikkelaar zijn rol overnemen of zelfs een ander type stakeholder zoals een woningcorporatie of een aannemer.

Uiteindelijk is het goed laten functioneren van een samenwerking gebonden aan de rol, motivatie en afhankelijkheid van stakeholders bij ov-knooppuntontwikkeling.

2.5 Perspectieven

Dit onderzoek geeft inzicht in de problemen bij ov-knooppuntontwikkeling door de perspectieven van stakeholders ten aanzien van de financiële barrières en samenwerking te analyseren. De perspectieven zijn middels interviewtechniek verzameld. Om deze perspectieven over financiële barrières zo goed mogelijk te interpreteren wordt gebruik gemaakt van theorieën over frames en framing en context. Aan de hand van de theorieën over frames en framing en context wordt namelijk verklaard dat stakeholders een bepaalde mening hebben en keuzes maken die ontstaan en beïnvloed worden door referentiekaders. Dat zorgt ervoor dat perspectieven van stakeholders in het goede verband verklaard kunnen worden.

2.5.1 Frames en framing

De theorie van frames en framing gaat uit van de gedachte dat stakeholders informatie interpreteren op basis van frames, ook wel referentiekaders genoemd (Gray, 2003). Deze frames ontstaan door het ordenen, categoriseren en selecteren van ervaringen uit het verleden, zodat uiteindelijk doelen bereikt kunnen worden (Van Lieshout & Aarts, 2005). Het gevolg van het ontstaan van frames is dat een mening zich vormt vanuit een perspectief. Dat zorgt ervoor dat stakeholders keuzes maken die het beste passen bij het nastreven van hun belangen, in dit geval ten aanzien van ov-knooppuntontwikkeling.

Kort gezegd zijn frames constructies van de werkelijkheid, die het mogelijk maken dat stakeholders informatie voorzien van een betekenis (Van Lieshout & Aarts, 2005). Dat zorgt ervoor dat stakeholders een mening vormen over een onderwerp of situatie en aan de hand daarvan beslissingen nemen. Een voorbeeld is de keuze van een stakeholder om te participeren bij ov-knooppuntontwikkeling, hierbij wordt namelijk een visie gevormd over een nieuwe ontwikkeling en wordt gekeken op welke manier die visie kan aansluiten bij de belangen van een organisatie. Kortom een frame geeft aan hoe een stakeholder ten opzichte van een onderwerp staat, wat daarbij zijn standpunt is en in welke context deze tot stand is gekomen.

Meestal worden frames onbewust gevormd, maar framing kan ook een manier zijn om juist op een bewuste manier met een situatie om te gaan. Vooral als het gaat om het maken van beleid spelen frames een grote rol in betekenisgeving (Rein & Schön, 1994).

Frames zijn geen constante constructies, maar zijn dynamisch waardoor een frame in de loop van de tijd kan wisselen. Een frame is namelijk opgebouwd uit componenten, zoals gedachten, gevoelens, associaties en waarnemingen van de situatie waarin men zich bevindt (Van Lieshout & Aarts, 2005). Dat zorgt ervoor dat in een bepaalde situatie verschillende componenten gestimuleerd worden die gezamenlijk een mening vormen over een onderwerp, situatie of ontwikkeling. Dat leidt ertoe dat in verschillende situaties verschillende componenten gestimuleerd worden, waardoor een mening in de tijd kan wisselen.

Het vormen van een frame is dus een proces waarin allereerst een referentiekader tot stand komt, vervolgens wordt dat referentiekader voorzien van nieuwe kennis en ten slotte wordt aan de situatie een betekenis gegeven, om uiteindelijk een mening te vormen of een beslissing te nemen.

2.5.2 Context

Het vormen van een frame heeft een wisselwerking met de context waarin stakeholders zich bevinden (Van Lieshout & Aarts, 2005). Een frame wordt namelijk beïnvloed door de context waarin stakeholders zich bevinden, want de componenten uit een frame, zoals gedachten, gevoelens, associaties en waarnemingen zijn gebaseerd op de context waarin men zich bevindt. Aan het begrip context kunnen verschillende aspecten onderscheiden worden, zoals: cultuur, historie, economische situatie, sociale omgeving, en fysieke ruimte (Van Lieshout & Aarts, 2005).

Het culturele aspect gaat over de manier waarop stakeholders met elkaar omgaan, welke taal gesproken wordt, welke gewoontes aanwezig zijn bij vergaderingen en dergelijke. Deze interacties zijn van invloed op de waarde en normen van een stakeholder. Uiteindelijk is dit van invloed op de meningen, opvattingen en gedragingen van een stakeholder bij samenwerking en communicatie met andere stakeholders.

Daarnaast speelt de historische context een rol bij communicatie en samenwerking met andere stakeholders. Hierbij gaat het voornamelijk om gebeurtenissen zoals afspraken, projecten en ervaringen uit het verleden. Deze kunnen van invloed zijn op het goed of slecht verlopen van de samenwerking.

De economische context verwijst naar de financiële situatie van een organisatie en de gewenste doelen die ze proberen te verwezenlijken. Aan de hand van die context maken stakeholders keuzes om wel of niet te investeren in nieuwe ontwikkelingen. Als blijkt dat de interne doelen van een organisatie moeilijk haalbaar zijn, worden de onderhandelingen feller en is de samenwerking stroever.

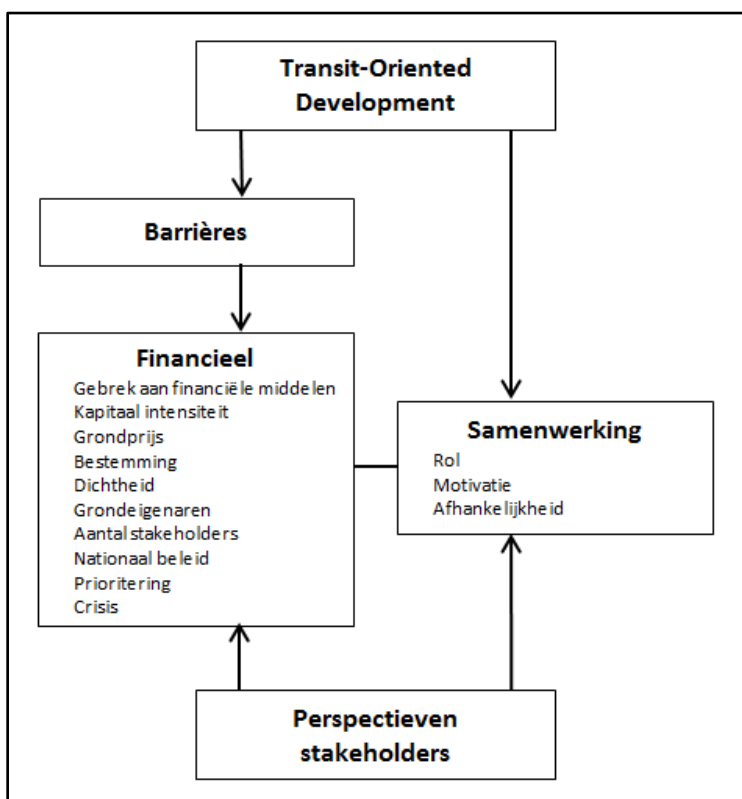
Het sociale aspect heeft betrekking op de relaties van stakeholders met andere stakeholders. In relaties spelen afhankelijkheden en machtsverhoudingen een grote rol. Hierbij gaat het om de functie die een stakeholder heeft, maar ook om zijn eigen karakter.

Deze aspecten geven het gezag van een stakeholder aan en dat is van invloed op de samenwerking, want een stakeholder met een directie functie heeft meer gezag waardoor zijn mening en keuzes eerder worden geaccepteerd.

Als laatste de fysieke context, de locatie waar een ov-knooppunt ontwikkeld wordt. Een locatie in het centrum heeft andere kenmerken dan een voorstad halte en daardoor verschillen ook de stakeholders. Voor verschillende locaties worden verschillende keuzes gemaakt, omdat de fysieke ruimte andere eisen stelt en een andere functie vervult.

Uiteindelijk kunnen al deze elementen frames beïnvloeden, waardoor stakeholders in iedere situatie een ander frame construeren en aan de hand daarvan beslissingen nemen.

2.6 Conceptueel model



Figuur 5 Conceptueel model. Eigen model, 2013.

In figuur 5 is de veronderstelling van de werkelijke situatie betreffend TOD weergegeven. Het overkoepelende begrip is TOD, vanuit hier is het onderzoek gestart, omdat TOD in Nederland moeilijk van de grond komt. Dit wordt veroorzaakt door de aanwezigheid van barrières, want die belemmeren de uitvoering van TOD. Deze barrières kunnen onderverdeeld worden in juridische, financiële, organisatorische, politieke en technische barrières. In dit onderzoek wordt verondersteld dat **financiële barrières** het grootste probleem vormen voor de uitvoering van ov-knooppunten. De financiële haalbaarheid is

namelijk alles bepalend voor nieuwe ov-knooppuntontwikkeling, omdat ontwikkelingen niet gerealiseerd worden zonder een financieel haalbaar plan.

Een tweede aspect wat van groot belang is bij ov-knooppuntontwikkeling is de samenwerking. Dit komt doordat samenwerking noodzakelijk is voor ov-knooppuntontwikkeling, omdat stakeholders allemaal een andere **rol** in nemen en ze allemaal andere deskundigheid, middelen en bevoegdheden hebben. Dat leidt ertoe dat stakeholders **afhankelijk** van elkaar zijn om ov-knooppunten succesvol te kunnen ontwikkelen. Uiteindelijk is de **motivatie** van een stakeholder bepalend of hij wil participeren in de samenwerking.

Tevens wordt in dit onderzoek verondersteld dat de financiële barrières een wisselwerking hebben met de samenwerking. Deze wisselwerking wordt mogelijk veroorzaakt doordat financiële barrières de samenwerking moeizamer laten verlopen. Zo kunnen financiële barrières ervoor zorgen dat stakeholders afhankelijk worden van elkaar. Tevens kunnen de keuzes die stakeholders maken in de samenwerking van invloed zijn op de financiële barrières. Zo kunnen de diverse motivaties van stakeholders ervoor zorgen dat er geen overeenstemming komt over de bestemming en dichtheid, maar kan er ook een gebrek aan financiële middelen ontstaan.

Om een diepgaand en compleet beeld te krijgen van de financiële barrières en samenwerking is het onvolledig om alleen aan te geven welke financiële barrières en samenwerkingsvormen aanwezig zijn en wat daar de gevolgen van zijn. Dit is onvolledig omdat niet elke stakeholder dezelfde aspecten als financiële barrière ervaart en niet elke stakeholder dezelfde rol, motivatie en afhankelijkheid heeft binnen de samenwerking. Dat komt doordat elke stakeholder vanuit een ander **perspectief** naar de situatie kijkt, daarom is het belangrijk om aan te geven welke stakeholder welke barrières als probleem ervaart en welke keuzes een stakeholder maakt binnen een samenwerking.

Uiteindelijk levert dit een viertal punten op die centraal staan voor dit onderzoek, namelijk: de rol van een stakeholder, de motivatie van een stakeholder, de mate van afhankelijkheid van een stakeholder en de financiële barrières. Deze vier punten worden vanuit de verschillende perspectieven van stakeholders belicht.

3. Methodologie

De keuze van toegepaste methodologie voor dit onderzoek is in dit hoofdstuk toegelicht. Achtereenvolgens worden de onderzoeksstrategie, de methode van dataverzameling en het onderzoeksmodel toegelicht.

3.1 Onderzoeksstrategie

De keuze voor een onderzoeksstrategie wordt volgens Doorewaard & Verschuren (2007) bepaald door drie kernbeslissingen: kwalitatief versus kwantitatief onderzoek, breedte versus diepgang en empirisch versus bureauonderzoek. Aan de hand van deze kernbeslissingen is gekozen voor casestudy. Een casestudy is een onderzoek waarbij de onderzoeker probeert een diepgaand en integraal inzicht te verkrijgen (Doorewaard & Verschuren, 2007).

Hieronder is aan de hand van de drie kernbeslissingen uitgelegd waarom voor casestudy gekozen is.

Casestudy

Kwalitatief onderzoek geeft inzicht in hoe mensen/organisaties denken over een bepaald onderwerp en wat hierbij hun visie, ervaring en afweging is. Het is voor dit onderzoek moeilijk middels een enquête hiernaar te bevragen, omdat het niet mogelijk is dieper in te gaan op antwoorden. Terwijl dit juist van uiterst belang is voor dit onderzoek. Bij kwalitatief onderzoek is dit mogelijk door middel van interviewtechniek waarbij doorgevraagd kan worden, zodat een duidelijk en gefundeerd beeld ontstaat.

Voor dit onderzoek staat als tweede kernbeslissing diepgang centraal, omdat het van belang is dat meer kennis ontstaat over het begrip financiële barrières bij ov-knooppuntontwikkeling. Tevens is getracht oorzaken en gevolgen inzichtelijk te maken zodat de gehele situatie wordt weergegeven. Bovendien is de casus in dit onderzoek uitgebreid bestudeerd vanuit verschillende perspectieven, wat aansluit bij diepgang en de casestudy methode.

De laatste kernbeslissing is empirisch. Dit is van toepassing omdat in dit onderzoek de gegevens daadwerkelijk zijn verzameld doormiddel van interviewtechniek. De verzamelde data zijn vervolgens geanalyseerd. Aan de hand van de analyse is een conclusie opgesteld over de huidige situatie van de financiële barrières bij ontwikkelingen in de omgeving van ov-knooppunten.

Case

De eerste afweging binnen casestudy is de bepaling welke methode van casestudy wordt toegepast, de mogelijkheden zijn enkelvoudige en vergelijkende casestudy's. Voor dit

onderzoek is de enkelvoudige casestudy toegepast. Dit houdt in dat slechts één case diepgaand is bestudeerd.

De case voor dit onderzoek is op geografische wijze vastgelegd en bestudeerd de provincie Limburg. Dit is bepaald in gezamenlijk overleg met zeven studenten die eveneens onderzoek doen binnen het onderwerp TOD. Iedere student heeft zijn eigen onderzoeksgebied, zodat de geïnterviewde zo min mogelijk overlap hebben met elkaar. In paragraaf 4.1 is de case provincie Limburg beschreven, hierin zijn de belangrijkste kenmerken van de provincie die voor dit onderzoek van belang zijn toegelicht.

3.2 Data verzameling

Bij het verzamelen van gegevens is gebruik gemaakt van verschillende bronnen, in verband met triangulatie. De data is verzameld door middel van literatuurstudie en interviewmethode. Beide methode van data verzamelen zijn hieronder kort toegelicht.

3.2.1 Literatuurstudie

De methode literatuurstudie is het systematisch verzamelen van data uit wetenschappelijke artikelen, brochures, beleidsdocumenten en dergelijke. Deze methode is toegepast om allereerst in kaart te brengen welke organisaties betrokken zijn bij ov-knooppuntontwikkeling. Daaruit is afgeleid welke organisaties van belang zijn om te interviewen. Als tweede, zijn de financiële barrières die mogelijk van invloed zijn in kaart gebracht doormiddel van literatuurstudie. Deze mogelijke financiële barrières zijn in paragraaf 2.3 vermeld en tijdens de interviews is getoetst wat de visie en ervaring van de stakeholders hierbij is. Als laatste is gekeken naar theorieën over perspectieven en samenwerking (paragraaf 2.4 en 2.5). Deze theorieën zorgen ervoor dat de financiële barrières in verband kunnen worden gebracht met de samenwerking en de antwoorden van geïnterviewde goed geïnterpreteerd kunnen worden.

3.2.2 Interviews

De data is verzameld middels interviews die face-to-face plaatsvinden per stakeholder. Hierbij is semigestructureerde methode toegepast, omdat bij deze methode tijdens het interview dieper kan worden in gegaan op relevante antwoorden. De semigestructureerde methode is een tussenvorm van gestructureerde en ongestructureerde interviews. Hierbij worden vragen gesteld aan de hand van een 'topic list'.

Een nadeel voor de keuze van interviewtechniek is dat een persoon namens de organisatie antwoordt en hierin mogelijk persoonlijke bevindingen en ervaringen meeneemt. Tevens wordt vaak vanuit ervaring uit specifieke projecten gesproken, waardoor mogelijk een incident in kaart wordt gebracht in plaats van 'de algemene gang van zaken'. Dit is

geprobeerd te voorkomen door voldoende interviews te houden, zodat meerdere incidenten in kaart worden gebracht en daaruit 'de algemene gang van zaken' kan worden afgeleid. Wegens de beperkte tijd voor dit onderzoek is het niet mogelijk het aantal geïnterviewde zodanig te vergroten, dat incidenten kunnen worden uitgesloten.

Het interviewplan is in bijlage 1 toegevoegd en hieronder is kort de aanpak van de interviews beschreven. Aan het begin van een interview worden vragen gesteld over de achtergrond van een stakeholder, zoals welke opleiding heeft hij genoten en wat zijn functie is. Dit is nodig om het interview in perspectief van de organisatie en persoon te kunnen analyseren en verklaren. Vervolgens zijn algemene vragen gesteld over de visie van de stakeholder ten aanzien van ov-knooppunten. Daarna zijn brede vragen gesteld over de ervaring en visie van financiële barrières bij de ontwikkeling van ov-knooppunten. Hierbij is van belang dat de geïnterviewde niet beïnvloed wordt door de kennis van de onderzoeker die opgebouwd is tijdens dit onderzoek. Vervolgens zijn de resultaten vanuit de literatuurstudie getoetst in de interviews. Ten slotte is tijdens de interviews ingegaan op het verband van financiële barrières en de samenwerking. Hierbij is van belang welke rol de stakeholder aanneemt, welke motivatie hij heeft en waarom ov-knooppuntontwikkeling afhankelijk is van de stakeholder. Uiteindelijk geeft dit een compleet beeld van de huidige situatie op het gebied van ov-knooppunten in Limburg.

Selectie van geïnterviewde

Gekozen is om verschillende personen van verschillende organisaties te interviewen, zodat zoveel mogelijk perspectieven worden belicht. In bijlage II is vermeld welke stakeholders wanneer zijn geïnterviewd. Allereerst is gekeken om ambtenaren interviewen omdat ontwikkelingen in de omgeving van stations vaak geïnitieerd en gefinancierd worden vanuit de overheid. Doordat Limburg voornamelijk kleine en middelgrote stations (zie paragraaf 4.1) heeft is de provincie Limburg geïnterviewd en niet de Rijksoverheid. Vervolgens zijn gemeenten geïnterviewd, omdat gemeenten altijd betrokken zijn bij ontwikkelingen rondom een ov-knooppunt. Gemeenten zijn betrokken om een drietal redenen: zij hebben vaak grondeigendommen in de omgeving van het station, zij zijn verantwoordelijk voor de publieke ruimte rondom het station en moeten zorgen voor goede en veilige toegangsroutes van en naar het station en gemeenten zijn vaak initiatiefnemer (Wortelboer et al., 2012). Gekozen is om de gemeenten Sittard-Geleen te interviewen, omdat zij bezig zijn met ontwikkelingen in de binnenstad en hierbij wordt de stationsomgeving betrokken. Tevens is de gemeente Maastricht geïnterviewd omdat zij een nieuw station hebben ontwikkeld.

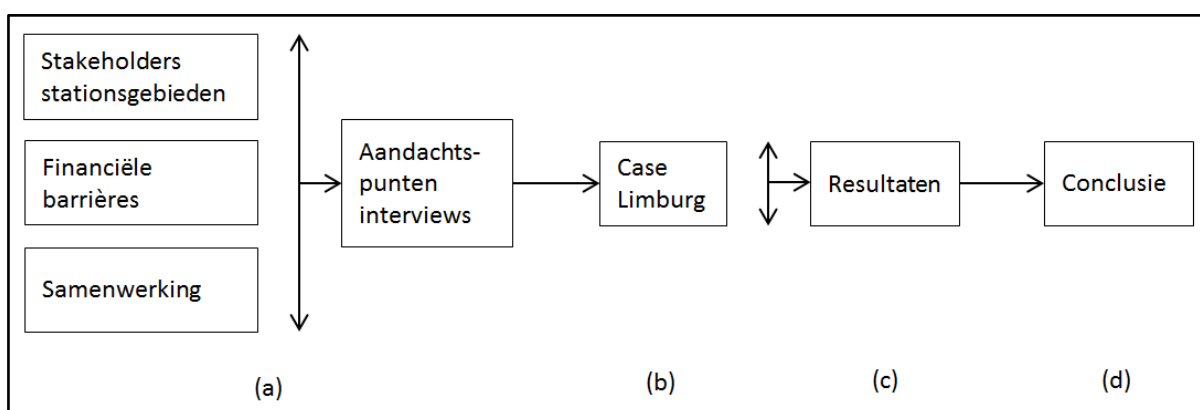
Vervolgens zijn stakeholders geïnterviewd die betrokken zijn bij het vervoersaspect van ov-knooppunten, namelijk de volgende stakeholders:

- NS, omdat zij eigenaar en beheerder zijn van de stationsgebouwen en de gebieden daar omheen.
- ProRail, omdat zij beheerder zijn van het railverkeers- en vervoersinfrastructuurdeel (RVVI) zoals het spoor, overwegen, bovenleidingen, wissels en het transfer gedeelte van reizigers op stations (Wortelboer et al., 2012).
- Veolia, omdat zij een concessie hebben met de provincie Limburg waardoor zij een deel van het openbaar vervoer regelen.

Als laatste zijn twee stakeholders geïnterviewd die in eerdere interviews naar voren kwamen. Deze methode heet sneeuwbal effect en heeft als voordeel dat de juiste personen geïnterviewd worden. De laatste twee stakeholders zijn een woningcorporatie en een projectontwikkelaar, die beide betrokken zijn bij ontwikkelingen in de omgeving van ov-knooppunten.

3.3 Onderzoeksmodel

Zoals in figuur 6 te zien begint dit onderzoek met de (a) bestudering van de wetenschappelijke literatuur. Hieruit zijn vervolgens aandachtspunten opgesteld die meegenomen zijn in de interviews tijdens de (b) casestudie. Door middel van een vergelijkende analyse (c) is getracht de verschillen en overeenkomsten tussen de perspectieven van stakeholders binnen de case Limburg te vinden. Het eindresultaat (d) is een overzicht van de financiële barrières bij ov-knooppunten vanuit de verschillende perspectieven gezien.



Figuur 6 Onderzoeksmodel. Eigen model, 2013

Ad (a)

In het eerste stadium is literatuur over een drietal onderwerpen gezocht. Als eerste is gekeken naar de aanwezige stakeholders. Vervolgens zijn de belangrijkste stakeholders

geselecteerd, omdat een interview met hun gewenst is en zij de informatiebron vormen. Tevens is gekeken hoe perspectieven van stakeholders geïnterpreteerd moet worden en waarom stakeholders samen moeten werken.

Ten tweede is vanuit de literatuur gekeken naar de financiële barrières bij de ontwikkeling van ov-knooppunten. Hierbij is vanuit de literatuur een tiental financiële aspecten opgesteld die mogelijk van invloed zijn op de ontwikkeling van ov-knooppunten.

Als laatste, over de samenwerking bij het opzetten van nieuwe ontwikkelingen. Hierbij is gekeken welke rol stakeholders innemen, wat daarbij hun motivatie is en waarom ov-knooppuntontwikkeling afhankelijk is van bepaalde stakeholders.

Ad (b)

De informatie uit de literatuurstudie is vervolgens in de case Limburg gebruikt. De case Limburg is de afbakening van het onderzoeksgebied, waarbinnen het fenomeen ov-knooppuntontwikkeling wordt bestudeerd. De betrokken stakeholders zijn de geïnterviewde en zij dienen als informatiebron.

Ad (c)

In het derde stadium zijn de verzamelde data geanalyseerd en zijn de resultaten beschreven. Per perspectief zijn de resultaten met elkaar vergeleken. Hierbij is gekeken naar de verschillen en overeenkomsten per stakeholder.

Ad (d)

In het laatste stadium is vanuit de analyse de conclusie opgesteld. Deze conclusie geeft de belangrijkste resultaten uit de analyse weer en beantwoordt vervolgens de centrale vraag.

4. Resultaten en analyse

In dit hoofdstuk is eerst de case provincie Limburg beschreven, hierin zijn de aspecten die kenmerkend zijn voor Limburg toegelicht. Vervolgens zijn in paragraaf 4.2 de resultaten van de interviews samengevat. Tenslotte zijn de resultaten geanalyseerd in paragraaf 4.3.

4.1 Case provincie Limburg

De belangrijkste kenmerken van Limburg, die voor dit onderzoek relevant zijn, zijn in deze paragraaf toegelicht. Dit moet ervoor zorgen dat de antwoorden van de geïnterviewde zo goed mogelijk geïnterpreteerd kunnen worden in perspectief met de provincie Limburg.

Allereerst is beschreven welke stakeholders binnen de provincie Limburg een rol spelen bij ov-knooppuntontwikkeling. Vervolgens is de demografische situatie van Limburg beschreven, hierin wordt het fenomeen krimp toegelicht en wat dit voor de toekomst betekent. Als laatste is het openbaarvervoersysteem van Limburg toegelicht.

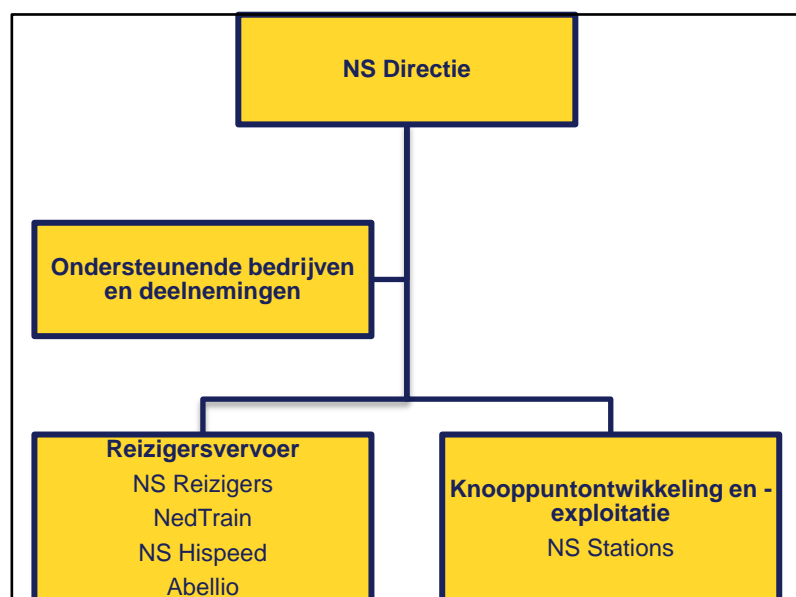
4.1.1 Stakeholders

Een stakeholder is in dit onderzoek een persoon die betrokken is als werknemer bij een organisatie die belang heeft bij ov-knooppuntontwikkeling. Per project verschillen de stakeholders qua aantal maar ook qua rol die ze vervullen. Toch zijn bij ontwikkelingen in de omgeving van ov-knooppunten vaak de dezelfde stakeholders betrokken, want bij ov-knooppunten komen de dimensies mobiliteit en ruimte samen. Beide dimensies worden vanuit andere afdelingen van een organisatie of zelfs andere bedrijven aangestuurd. Hieronder worden de verschillende stakeholders toegelicht.

NS

NS staat voor Nederlandse Spoorwegen en is sinds 1995 geen semioverheid meer, maar een zelfstandig bedrijf waarvan de aandelen in bezit zijn van de Rijksoverheid.

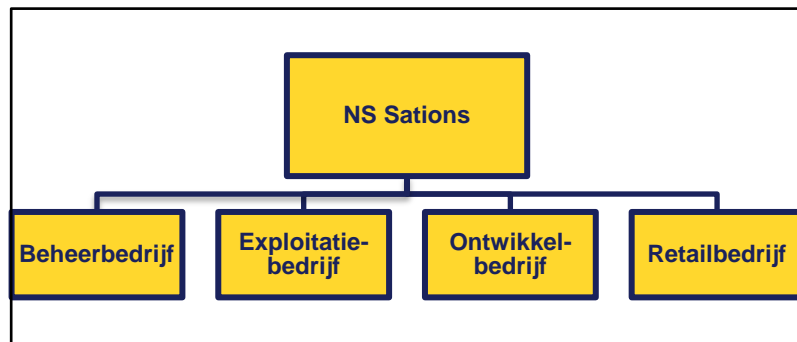
Onder het concern NS vallen meerdere bedrijfstaken, zoals te zien in figuur 7. Hierbij heeft NS een splitsing gemaakt tussen de vervoersdiensten die ze



Figuur 7 Organogram NS Directie Bron: (NS, 2013).

aanbieden en de ontwikkeling van knooppunten en de exploitatie daarvan.

Voor dit onderzoek is vooral de tak knooppuntontwikkeling en exploitatie van belang, zij gaan namelijk over de activiteiten die rondom



Figuur 8 Organogram NS Stations Bron: (NS Stations, 2013).

stations plaatsvinden. Dit wordt uitgevoerd door de afdeling NS Stations (figuur 8). Deze afdeling is op te splitsen in vier organisaties die allen een andere taak hebben (NS Stations, 2013). Allereerst, het Beheerbedrijf gaat over het beheer van stations en vastgoed, hierbij is hun taak om de stations en omgeving schoon en veilig te houden. Als tweede, de verantwoordelijkheden van het Exploitatiebedrijf zijn de beleggingen en het management van het vastgoed. Het vastgoed van NS Stations bestaat uit alle stations in Nederland en nabijgelegen gronden die in eigendom zijn. Ten derde, het Ontwikkelbedrijf richt zich op het ontwikkelen van bestaande en nieuwe stationslocaties tot multifunctionele en kwalitatief hoogwaardige gebieden, waar mensen graag wonen, werken, winkelen en recreëren. Ten slotte richt het Retailbedrijf zich op de commerciële functies die op een station gevestigd zijn. NS heeft namelijk het exclusieve recht om ruimtes die niet noodzakelijk zijn voor de transfer van reizigers, commercieel te exploiteren (Wortelboer et al., 2012).

Regionale vervoerders

NS Reizigers heeft een concessie voor het hoofdrailnet van Nederland en enkele gedecentraliseerde treindiensten. Een concessie is een vergunning vanuit de overheid voor het verrichten van diensten van het openbaar nut (Van Dale, 2013). Zij hebben dus niet het alleenrecht om reizigers in Nederland te vervoeren. Buiten NS zijn nog een aantal gedecentraliseerde treindiensten die door regionaal vervoerders worden voorzien van treinen. Deze treindiensten worden openbaar aanbesteed vanuit een regio of provincie. Dus buiten NS rijden ook nog treinen van bijvoorbeeld Arriva, Syntus en Veolia in Nederland. Kortom regionale vervoerders zijn slechts vervoerder en hebben geen nevenfuncties, waardoor ze minder invloed hebben.

ProRail

De hoofdtaak van ProRail is het beheren van het railverkeers- en vervoersinfrastructuurdeel (RVVI) zoals het spoor, overwegen, bovenleidingen, wissels en het transfer gedeelte van

reizigers op stations (Wortelboer et al., 2012). Een deel van de inkomsten om deze taak uit te voeren is afkomstig van de gebruiksvergoeding, die vervoerders aan ProRail moeten betalen voor het gebruik van het spoor en station.

Het ontwikkelen en uitbreiden van spoorlijnen en stations wordt gesubsidieerd door de overheid. ProRail heeft zelf geen geld om te investeren, omdat de Nederlandse staat eigenaar is van ProRail. Daardoor bepaalt de Rijksoverheid waar welke uitbreidingen worden uitgevoerd.

Overheden

Ontwikkelingen in de omgeving van ov-knooppunten worden vaak geïnitieerd en gefinancierd vanuit de overheid. De grote en het belang van een ov-knooppunt bepaalt welk overheidsorgaan de ontwikkeling gaat begeleiden. De Rijksoverheid kijkt vooral naar ov-knooppunten die een nationale functie hebben en ov-knooppunten die van regionaal belang zijn, worden door de provincie of een stadsregio begeleid. De gemeente is om een drietal redenen (bijna) altijd betrokken bij ontwikkelingen rondom een ov-knooppunt. Allereerst, omdat zij in de nabijheid van ov-knooppunten, vaak gronden in eigendom hebben. Ten tweede, hebben zij de verantwoordelijkheid voor de publieke ruimte rondom een ov-knooppunt en moeten zij zorgen voor goede en veilige toegangsroutes van en naar een ov-knooppunt (Wortelboer et al., 2012). Als laatste, omdat de gemeente bij de ontwikkeling van bestaande of nieuw te ontwikkelen ov-knooppunten vaak initiatiefnemer is (Wortelboer et al., 2012).

Particuliere organisaties

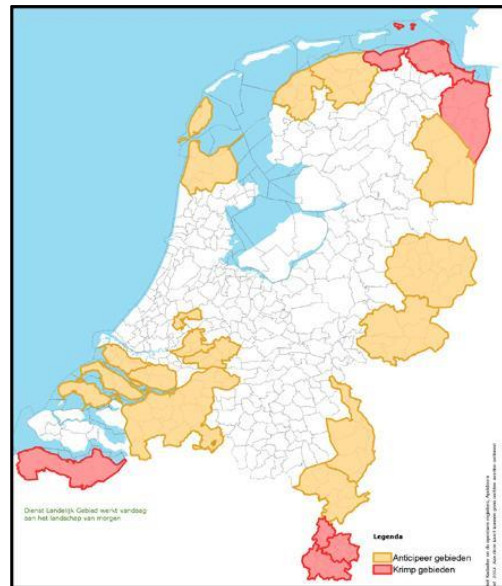
Onder particuliere organisaties vallen projectontwikkelaars, beleggers en dergelijke. Een projectontwikkelaar is vaak uitvoerder van een project, maar die rol neemt hij alleen op zich als een project commercieel interessant is. De belegger kijkt voornamelijk naar commerciële waarden zoals gebruikswaarde en beleggingswaarde (Wortelboer et al., 2012). Zij zijn dus vrijwillig betrokken bij een ontwikkeling en verwachten door hun investering winst te maken.

4.1.2 Demografische situatie Limburg

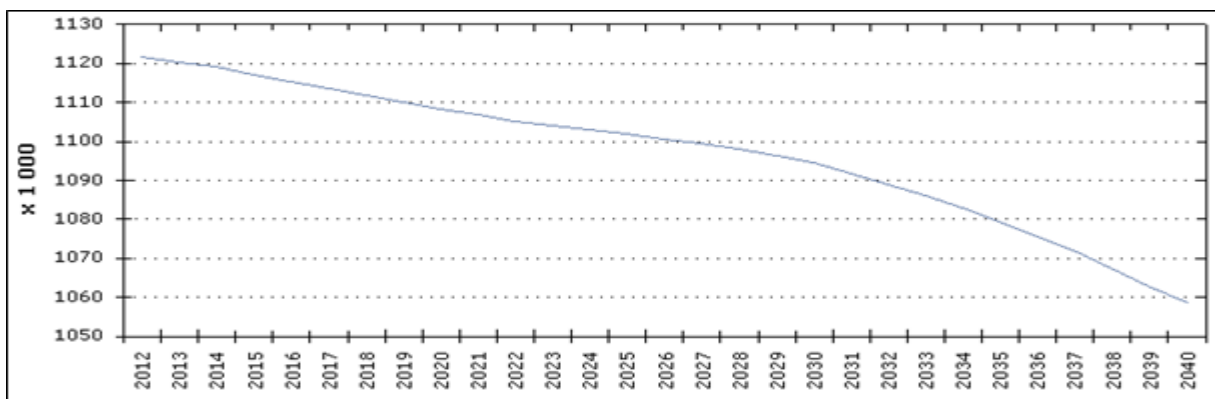
Limburg is een van de delen van Nederland waar het inwoneraantal aan het dalen is, dit fenomeen wordt krimp genoemd. In figuur 9 is te zien dat Limburg twee vormen van krimp kent. In Zuid-Limburg vindt structurele bevolkingsdaling plaats en in Midden- en Noord-Limburg wordt bevolkingsdaling verwacht. De prognose van het CBS voorspelt dat de bevolking in Limburg van 1,12 miljoen inwoners daalt naar 1,06 miljoen inwoners. In figuur 10 is te zien hoe deze daling naar verwachting gaat verlopen.

De bevolking in krimpgebieden daalt en verandert van samenstelling, dit heeft drie oorzaken. Ten eerste worden minder kinderen geboren dan dat er mensen overlijden, ten tweede verhuizen gezinnen met kinderen naar grotere steden en als laatste verhuizen jongeren en hoogopgeleide naar grotere steden (Rijksoverheid, 2013).

De gevolgen van de krimp zijn groot en divers. Bijvoorbeeld doordat jongeren naar grote steden verhuizen vergrijsd de bevolking. Dit zorgt ervoor dat een gemeente minder aantrekkelijk is voor bedrijven, waardoor bedrijven zich ergens anders gaan vestigen. Tevens zal het voorzieningenniveau voor scholen, zorg, sport en commerciële doeleinde dalen doordat de vraag daalt. Dit heeft weer tot gevolg dat winkels en bedrijven minder omzet kunnen maken en prijzen van vastgoed gaan dalen. Uiteindelijk het belangrijkste gevolg voor dit onderzoek is dat het aantal reizigers met het openbaar vervoer zal gaan dalen. Dit zorgt ervoor dat vervoersverbindingen in Limburg minder winstgevend zullen worden (Rijksoverheid, 2013).



Figuur 9 Overzicht krimpgebieden en anticipeergebieden (Rijksoverheid, 2013).

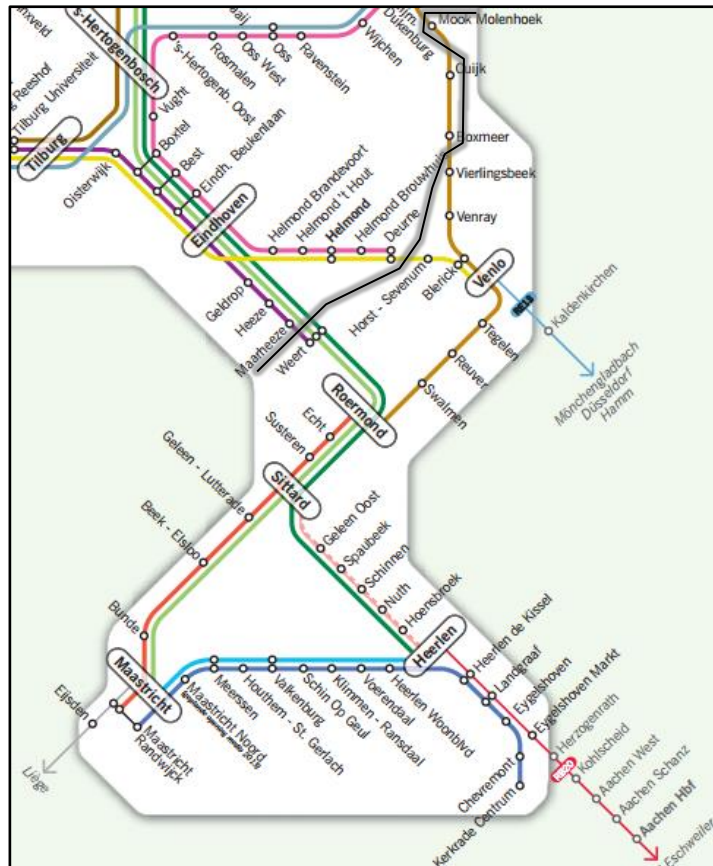


Figuur 10 Regionale prognose bevolkingsaantal Limburg (CBS Statline, 2013).

4.1.3 Openbaar vervoer Limburg

Limburg heeft 38 stations waar treinen stoppen, in figuur 11 zijn de stations en spoorlijnen schematisch weergegeven. Een groot deel van de stations zijn kleine stations die een halte functie hebben en alleen aangedaan worden door stoptreinen, maar 10 stations in Limburg worden bediend door intercity's of sneltreinen.

In Limburg zijn twee vervoerders die over het railnet mogen rijden, namelijk NS en Veolia. Op de spoorverbinding Maastricht – Heerlen en Nijmegen – Venlo – Roermond heeft Veolia een concessie met de provincie Limburg. De laatste verbinding is niet geëlektrificeerd, dus op dat spoor rijden dieseltreinen. De spoorverbindingen vanuit Heerlen en Maastricht naar Eindhoven maken deel uit van het hoofdrailnet en daar rijdt NS op. De stations Maastricht, Heerlen en Venlo hebben een internationale verbinding. Vanuit Maastricht gaat ieder uur een trein richting Luik, vanwaar overgestapt kan worden op de hogesnelheidslijn richting Brussel - Parijs en Aken – Keulen. Vanuit Heerlen en Venlo gaat een trein ieder uur de grens over richting Duitsland.



Figuur 11 Spoorkaart 2013 (treinreiziger.nl, 2013).

4.2 Resultaten

In deze paragraaf zijn de resultaten uit de interviews verwerkt in een tabel, in deze tabel zijn de perspectieven van de volgende stakeholders beschreven: provincie, gemeenten, NS, ProRail, regionale vervoerder, woningcorporatie en projectontwikkelaar. Deze tabel belicht de volgende hoofdpunten: de **rol** die een stakeholder in neemt bij ov-knooppuntontwikkeling, de **motivatie** van een stakeholder om betrokken te worden bij ov-knooppuntontwikkeling, de rede waarom ov-knooppuntontwikkeling **afhankelijk** is van een bepaalde stakeholder en de **financiële barrières** die een stakeholder als probleem ervaart. Tevens is een extra kolom opgenomen in tabel 1 voor algemene barrières, omdat uit de interviews blijkt dat financiële barrières voor stakeholders niet de hoofdoorzaak zijn voor de problemen bij ov-knooppuntontwikkeling. In de volgende paragraaf zijn de resultaten uit tabel 1 toegelicht en gekoppeld aan het theoretisch kader.

Stakeholder	Rol	Motivatie	Afhankelijkheid	Financiële barrières	Barrières
Provincie	De rol van de provincie wisselt van tijd tot tijd, door de verkiezingen. Momenteel is ov-knooppuntontwikkeling een gemeentelijke taak en daarbij verleent de provincie alleen ondersteuning als het nodig is. Gemeenten vragen allereerst naar financiële ondersteuning, maar in eerste instantie wordt capaciteit van mensen in gezet.	De provincie hecht weinig belang aan ov-knooppunten, omdat ze daar momenteel geen beleid op hebben. Momenteel willen ze alleen betrokken worden als dat gewenst is vanuit gemeenten.	Zonder de hulp van provincie is het voor gemeenten moeilijk om ov-knooppunten te realiseren, wegens de concurrentie strijd tussen gemeenten. ★★★	1. De provincie heeft beperkte middelen beschikbaar om te investeren in ov-knooppunten, omdat ten gevolge van de crisis iedereen bezuinigd en zijn banken kritischer geworden bij leningen. 2. De prioritering van gemeenten zorgt ervoor dat verkeerde projecten worden gerealiseerd. 3. De hoge projectkosten zorgen ervoor dat de financiering moeilijk is.	1. Het aantal stakeholders en eigenaren vormt een probleem, omdat het moeilijk is om alle partijen erbij te betrekken. 2. Door de krimp probeert de provincie Limburg plancapaciteit uit de markt te nemen, omdat het aanbod de vraag overschrijdt. 3. Binnen de provincie wordt geen eenduidige definitie voor knooppunten gehanteerd, daardoor ontstaat verwarring.
Gemeenten	De gemeenten is beperkt in zijn rol, omdat sturing geven aan plannen moeilijk is doordat in Limburg onvoldoende vraag voor nieuwe ontwikkelingen aanwezig is. Tevens zijn ze van mening dat gemeenten niet in staat zijn om alleen ov-knooppunten te ontwikkelen.	Gemeenten proberen ov-knooppunten te faciliteren, zodat meer gebruik wordt gemaakt van een knooppunt. Toch is het geen speerpunten van gemeenten, omdat het op regionale schaal moet worden opgepakt, andere initiatieven krijgen daardoor prioriteit, zoals het stimuleren van de binnenstad.	Ondanks dat gemeenten van mening zijn dat ov-knooppuntontwikkeling een regionale taak is, zijn ze toch van mening dat zij de enige zijn die momenteel initiatief kunnen nemen. ★★★★★	1. Doordat weinig plannen aanwezig zijn moeten keuzes gemaakt worden en wordt gekozen voor andere locaties dan ov-knooppunten. 2. De crisis zorgt ervoor dat weinig ontwikkeld word, dus ook geen ov-knooppunten. 3. De zeldzaamheid van ov-knooppunten zorgt ervoor dat die gronden schaars zijn en dus ook duur.	1. De afdelingen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling zijn afzonderlijke afdelingen, maar wel beide noodzakelijk voor ov-knooppuntontwikkeling. Toch is de interne samenwerking minder intensief. 2. Ov-knooppunten krijgen binnen gemeenten niet de positie die het zou moeten krijgen, dat heeft te maken met de complexiteit ervan. 3. In Limburg zorgt de demografische situatie ervoor dat weinig vraag is naar nieuwe ontwikkelingen, dus ook niet rondom ov-knooppunten. 4. Een ov-knooppunt ligt niet altijd centraal in een stad, waardoor de bereikbaarheid niet optimaal is. 5. De noodzaak is in Limburg niet groot genoeg, omdat de autobereikbaarheid van steden goed is en voldoende ruimte aanwezig is om uit te wijken naar andere locaties.

Stakeholder	Rol	Motivatie	Afhankelijkheid	Financiële barrières	Barrières
NS	Doordat NS veel gronden in eigendom heeft, zouden zij initiatiefnemer moeten zijn, maar momenteel zijn ontwikkelingen alleen mogelijk als NS de grondrechten verkoopt. Dit komt doordat NS hun beleid heeft gewijzigd, waardoor de focus alleen ligt op het vervoersaspect.	Door wijzigingen in het beleid heeft NS alleen nog belang bij ontwikkelingen die een voordeel opleveren voor de reizigers. Daardoor is NS niet gemotiveerd om te participeren in ov-knooppuntontwikkeling	Door de grote hoeveelheid grond die NS in eigendom heeft is NS altijd betrokken bij ontwikkelingen rond ov-knooppunten. ★★★★★	1. De hoge rendementseis die NS momenteel hanteert zorgt ervoor dat weinig plannen goed gekeurd worden. 2. De bezuinigingen vanuit het Rijk zorgen ervoor dat een deel van de financiering wegvalt. 3. Lopende commerciële ontwikkelingen van NS zijn in de loop der jaren verkocht aan andere ontwikkelaars.	1. De partijen ProRail, gemeenten en NS zijn grote en trage organisaties, die het proces belemmeren.
ProRail	ProRail voert de directie van de bouw op het gebied van spoorinfrastructuur. Tevens zijn ze op het gebied van spoorinfrastructuur samen met overheden initiatiefnemer, omdat overheden de financiering regelen.	ProRail moet ervoor zorgen dat de capaciteit van een station gewaarborgd blijft. Hierbij proberen ze de beperkte ruimte zo efficiënt mogelijk in te richten.	Het belang dat ProRail betrokken wordt is kleiner, doordat hun taken alleen gericht zijn op het infrastructurele gedeelte, maar zij zijn de enige partij die deze ontwikkelingen mogen doen. ★★★★	1. De monumentale waarde van een station zorgt ervoor dat de kosten hoger zijn. 2. ProRail heeft veel last van de crisis, omdat zij afhankelijk zijn van subsidies en financiële stromen van derden. Met als gevolg dat er minder geïnvesteerd wordt.	1. Het creëren van een efficiënte stationsomgeving met een open structuur zorgt voor een knelpunt, omdat rond stations beperkte ruimte aanwezig is. 2. De keuzes die de politiek maakt ten aanzien van de ov-knooppunten zijn meestal te ambitieus.
Regionale vervoerder	Een regionale vervoerder is belanghebbende, maar heeft weinig invloed op de ontwikkeling van ov-knooppunten.	De motivatie van een regionale vervoerder is beperkt, maar zij willen wel graag betrokken worden zodat gekeken kan worden naar de capaciteit van vervoerders.	Een project bij een ov-knooppunt kan zonder regionale vervoerder gerealiseerd worden, hun medewerking is alleen nodig voor werkzaamheden aan het spoor of perron. ★★	1. Door het debat over het studentenreisproduct is het niet mogelijk om nieuwe investeringen te doen, omdat de toekomstige geldstromen onbekend zijn.	1. NS en ProRail zijn grote loge bedrijven waardoor veel overleg nodig is om een probleem op te lossen. 2. De noodzaak voor ov-knooppuntontwikkeling is in Limburg niet hoog genoeg. 3. Een regionale vervoerder heeft niet de capaciteit om gelijk in de groei van reizigers te kunnen voorzien. 4. Voor regionale vervoerders is het nadelig dat ze met NS, hun concurrent, in overleg moeten over stations.

Stakeholder	Rol	Motivatie	Afhankelijkheid	Financiële barrières	Barrières
Woningcorporatie	Woningcorporaties kunnen een ontwikkelende rol op zich nemen, hierbij gaat het voornamelijk om het ontwikkelen van woningbouw.	Een woningcorporatie is alleen gemotiveerd bij ontwikkelingen in de omgeving van ov-knooppunten als het van invloed is op hun woningbezit.	Bij ontwikkelingen in de omgeving van ov-knooppunten is een woningcorporatie niet noodzakelijk betrokken, maar kan wel een toegevoegde waarde zijn voor een project, omdat zij niet alleen vanuit financieel oogpunt kijken, maar ook vanuit maatschappelijk. ★ ★ ★	1. Het bouwen in de omgeving van ov-knooppunten zorgt voor een praktisch probleem, omdat gecertificeerde aannemers nodig zijn en de eisen voor externe veiligheid hoger zijn. Het gevolg is dat het duurder is om vastgoed te realiseren.	1. Voor NS en ProRail is Limburg minder belangrijk en daarom zijn zij minder snel geneigd om te investeren in Limburgse stations. 2. Het aantal stakeholders vormt een obstakel, omdat het moeilijker is om alle neuzen dezelfde kant uit te krijgen. 3. Partijen spreken niet dezelfde taal, omdat ze een andere discipline hebben en dat zorgt voor ergernis tussen partijen. 4. Limburg heeft niet de kenmerken die de Randstad heeft, waar het aantrekkelijk maakt om ov-knooppunten te ontwikkelen.
Ontwikkelaar	Ontwikkelaars nemen een ontwikkelende rol op zich. Bij ov-knooppuntontwikkeling zullen ze het vastgoed ontwikkelen en een coördinerende rol op zich nemen. Doordat de gronden rondom ov-knooppunten vaak in eigendom zijn van NS, zal een ontwikkelaar geen initiatief nemen.	Een ontwikkelaar kijkt alleen vanuit financieel perspectief naar ov-knooppunten en zal dus alleen ontwikkelen als dat financieel voordeel oplevert.	Het is noodzakelijk om bij ontwikkelingen in de omgeving van ov-knooppunten een ontwikkelaar te betrekken, maar doordat meerdere partijen deze rol op zich kunnen nemen is hun belang kleiner. ★ ★	1. Bij ontwikkelingen in de omgeving van ov-knooppunten spelen geen andere financiële barrières dan bij andere projecten.	1. Veel ov-knooppunten liggen te ver van de binnenstad af, waardoor niet alle functies rendabel zijn bij ov-knooppunten. 2. NS hanteert een erfpachtconstructie en dat is in Limburg ongebruikelijk, waardoor een ontwikkelaar minder snel geneigd is om ontwikkelingen te initiëren. 3. Ov-knooppunten moeten altijd bereikbaar blijven en dat zorgt voor extra problemen. 4. De positie van NS en ProRail vormt een probleem doordat zij ondoordringbaar zijn en zij de enige zijn die bevoegdheden hebben over het spoor. 5. NS is minder betrokken bij ontwikkelingen in Limburg dan in de Randstad.

Tabel 1 Resultaten uit de interviews.

4.3 Analyse

In deze analyse zijn de resultaten uit de tabel toegelicht met behulp van citaten van stakeholders. Tevens zijn de resultaten gekoppeld aan het theoretisch kader, zodat de interviews in het juiste verband worden verklaard.

4.3.1 Rol

Allereerst, geen van de stakeholders neemt initiatief om ov-knooppuntontwikkeling van de grond te krijgen. Zo is de provincie Limburg het volgende van mening:

“De rol van de provincie wisselt van tijd tot tijd, dat heeft te maken met verkiezingen. Op het ogenblik zitten wij in een periode waarin wij heel duidelijk het initiatief bij gemeenten leggen”.

Terwijl gemeenten het tegenovergestelde van mening zijn zoals blijkt uit de volgende uitspraak van een ambtenaar van de gemeente Maastricht:

“We hebben nu wel in de structuurvisie opgenomen dat we ov-knooppuntontwikkeling graag willen. Daar komt wel gelijk bij dat het eigenlijk op regionale schaal moet gebeuren, een gemeente is in zijn eentje daar niet toe in staat. Dat vereist in Limburg wel een omslag in het denken bij de provincie en de gedeputeerde. Zij willen helemaal niet sturen, die willen zoveel mogelijk mensen bedienen.”

Daarbovenop komt dat de provincie geen beleid op ov-knooppunten heeft, waardoor de provincie niet de mogelijkheden heeft om sturing te geven aan ov-knooppuntontwikkeling.

Een tweede punt wat opvalt over het initiatief, zijn de opvattingen van NS en projectontwikkelaars. NS heeft een koerswijziging gemaakt, waardoor zij geen commerciële ontwikkelingen meer willen uitvoeren, zoals blijkt uit de uitspraak van NS:

“We hebben op dit moment wel nog commerciële projecten lopen, maar op dit soort ontwikkelingen hebben wij nu niet meer de focus op.”

Toch heeft NS rondom ov-knooppunten veel gronden in eigendom, waar ze momenteel zelf niets op willen ontwikkelen. Dus mocht het gewenst zijn dat in de omgeving van ov-knooppunten commerciële ontwikkelingen te realiseren, moet dit door een particuliere projectontwikkelaar gedaan worden. Terwijl een projectontwikkelaar geen ontwikkelingen initieert als ze de gronden niet in eigendom hebben.

“Wij zijn niet zo snel geneigd als ontwikkelaar om te kijken naar grond van iemand anders wat wij daar mee kunnen. Want je krijgt het niet in eigendom, dat is een barrière.”

Kortom de gronden die in eigendom zijn van NS zullen door beide partijen niet in ontwikkeling worden gebracht. Dit zorgt ervoor dat delen van ov-knooppunten braak blijven liggen.

4.3.2 Motivatie

Alle stakeholders zijn in zekere mate gemotiveerd om betrokken te worden bij ov-knooppuntontwikkeling, maar niemand geeft prioriteit aan ov-knooppunten, met als gevolg dat andere projecten gerealiseerd worden. De motivatie van de provincie ontstaat pas als gemeenten hulp vragen aan de provincie, want een ambtenaar van de provincie Limburg geeft het volgende aan:

“In deze periode zal het vooral zo gaan dat gemeenten een beroep op ons doen, en in eerste instantie roepen ze dan om geld. Maar dan zeggen we: geld is pas aan de orde als we aan tafel gaan zitten en kijken wat ieders rol is. Als we de rollen duidelijk hebben dan kijken we hoe we dat kunnen laten functioneren. Dus in eerste instantie is het inzetten van menselijke capaciteit en dan kan gesproken worden over geld.”

Vanuit gemeenten is het ook geen speerpunt om ov-knooppunten te stimuleren. Zijdelings worden stations wel betrokken bij het stimuleren van de binnenstad, want daar hechten gemeenten wel belang aan.

“In de structuurvisie staat dat we proberen weer dingen terug te brengen naar het centrum. Dit vooral om weer leven te brengen in het centrum, want het centrum heeft het economisch moeilijk. Het station moet vanuit de stadskant de entree van de stad worden, daar kom je de stad binnen en dat geeft je een eerste indruk van de stad.”

De spoorweg partijen zijn eveneens minder gedreven om ov-knooppuntontwikkeling van de grond te krijgen. Zij zijn alleen geïnteresseerd in het waarborgen van de capaciteit van sporen, stations en treinen. Bij nieuwe ontwikkelingen stellen de spoorweg partijen zich namelijk de volgende vragen:

“Pas de verwachte reizigersstroom nog wel in de transfer, zijn er knelpunten, welke zijn dat dan en moeten die opgelost worden, is de perronlengte voldoende om veilig richting de trein te wandelen. Dat is dan een samenspel tussen de vervoerder, de gemeente en ProRail.”

De motivatie van een woningcorporatie om te participeren bij ov-knooppuntontwikkeling is gedreven door de invloed op hun eigen woningbezit, zoals blijkt uit de volgende uitspraak:

“Als je Umfeld er deplorabel bij ligt heeft dat ook invloed op de waarde van je woningen, op het aantal mutaties, het wegtrekken en noem maar op. Dus je hebt er belang bij als grond- en vastgoedeigenaar, dat het voorzieningenniveau en logistiek knooppunt gewoon goed op orde zijn.”

Als laatste is een ontwikkelaar gedreven om te participeren bij ov-knooppuntontwikkeling als de ontwikkelaar financieel voordeel kan halen uit de ontwikkeling. Aan de hand van het financieringsplan zal de ontwikkelaar bepalen of een ontwikkeling voldoende rendement oplevert.

4.3.3 Afhankelijkheid

In paragraaf 2.5 is aan de hand van theorie over samenwerking beschreven hoe deze tot stand komt, namelijk als stakeholders afhankelijk van elkaar zijn. Uit de functies die de stakeholders hebben blijkt dat geen stakeholder alleen een ontwikkeling kan realiseren, omdat geen partij alle deskundigheid, middelen of bevoegdheden heeft om ov-knooppunten te ontwikkelen.

Gemeenten zijn van mening dat de ontwikkeling van ov-knooppunten op regionale schaal moet plaatsvinden en dat de provincie hier de leidende rol in moet krijgen. Dit komt doordat gemeenten alleen niet kunnen sturen op ov-knooppunten, omdat gemeenten met elkaar concurreren. Zo focussen gemeenten zonder station niet op ov-knooppunten, maar bijvoorbeeld op snelweglocaties. Tevens hebben gemeenten niet de bevoegdheid om regionaal te sturen.

“Wat de gemeente Maastricht betreft proberen we richting ov-knooppunten te sturen en de gemeente Beek niet. Je hebt dus voor ov-knooppuntontwikkeling regionale sturing nodig, dat kan een gemeente niet alleen.”

Terwijl de provincie geen regionale sturing wil uitoefenen, omdat zij van mening zijn dat ov-knooppuntontwikkeling een gemeentelijke taak is. Daardoor zijn gemeenten momenteel de enige partij die kunnen sturen op ov-knooppunten.

NS is een belangrijke stakeholder bij ov-knooppuntontwikkeling, omdat ze een monopolypositie hebben. Zij zijn namelijk de enige partij die stations in eigendom hebben en NS heeft een grote hoeveelheid grond in eigendom in de omgeving van ov-knooppunten. Dat zorgt ervoor dat NS noodzakelijk is bij het ontwikkelen van ov-knooppunten, zoals blijkt uit de volgende opmerking van NS:

“Heel vaak wordt contact gezocht met NS, omdat we eigenaar zijn van het station en omdat veel grond rondom knooppunten ook eigendom zijn van NS. Als je een station gaat verbouwen of daar om heen, dan kom je ons als partij altijd wel tegen.”

ProRail heeft als enige de bevoegdheid om aan het spoor te werken, dat zorgt ervoor dat bij ontwikkelingen die van invloed zijn op de spoorinfrastructuur ProRail altijd betrokken is.

“Op het gebied van de spoorinfrastructuur, is ProRail de aangewezen partij die de directie voering van de bouw heeft. Wij zijn feitelijk degene die bouwen, dat besteden

wij natuurlijk aan bij een aannemer. Je hebt een aantal grote consortia die in de spooromgevingen kunnen en mogen bouwen, maar ProRail voert altijd de directie.”

Ov-knooppuntontwikkeling is niet afhankelijk van regionale vervoerders, omdat zij geen invloed hebben op ontwikkelingen bij ov-knooppunten. Zij hebben alleen een vervoerstaak. Toch stellen regionale vervoerders het op prijs dat ze betrokken worden, zodat ze in een vroegtijdig stadium kunnen aangeven wat mogelijk is qua dienstregeling maar ook qua capaciteit van inzet van bus of trein, maar dat gebeurt meestal niet.

Een woningcorporatie en een ontwikkelaar zijn meestal betrokken bij ov-knooppuntontwikkeling, maar meerdere stakeholders kunnen hun rol innemen. Dat zorgt ervoor dat het belang van een woningcorporatie en een ontwikkelaar aanzienlijk kleiner is. Een woningcorporatie heeft meer invloed, omdat deze stakeholder een product (sociale huurwoningen) aanbiedt die andere stakeholders niet kunnen realiseren.

4.3.4 Financiële barrières

De financiële barrières die stakeholders ervaren zijn opgedeeld in drie categorieën, namelijk hoge kosten, crisis en prioritering. Onder de drie categorieën die in deze paragraaf zijn beschreven vallen vijf barrières die in paragraaf 2.3.3 zijn beschreven namelijk kapitaal intensief, gebrek aan financiële middelen, nationaal beleid, prioritering en crisis.

Hoge kosten

De provincie Limburg, ProRail en woningcorporatie Weller zijn het er alle drie over eens dat de projectkosten hoog zijn bij ov-knooppuntontwikkeling. Zo geeft een ambtenaar van de provincie het volgende aan:

“De projectkosten zijn wat aan de hoge kant en daar moeten de middelen voor gevonden worden en dat is nog weleens een probleem.”

De hoge kosten zorgen ervoor dat het moeilijk is om de financiële middelen te vinden die de kosten dekken. Tevens zijn de kosten niet evenredig aan de opbrengsten, omdat investeringen in spoorinfrastructuur kapitaal intensief zijn en weinig opbrengsten tegenover staan. Dit wordt veroorzaakt door twee redenen, namelijk de strenge eisen ten aanzien van externe veiligheid en monumentale waarde.

Een eerste oorzaak waardoor de kosten hoog zijn is de monumentale waarde van stations. De meeste stations in stedelijke gebieden hebben een monumentenstatus en worden daardoor extra beschermd. Dat heeft volgens ProRail twee gevolgen.

“De spoorsector is een oude sector en de meeste stationsgebouwen zijn monumentale panden en dan heb je altijd te maken met historische waarden. Het

efficiënte gebruik van een stationsgebouw en de monumentale waarde die wringen vaak.”

“Je hebt meer geld nodig om iets te realiseren. Qua onderhoud ben je meer geld kwijt en is niet altijd efficiënt. Bijvoorbeeld in een monumentale kap LED verlichting toe passen, dat wringt. Dat betekent dat je altijd een compromis moet zoeken tussen datgene wat acceptabel is en datgene dat economisch verantwoord is.”

Een tweede oorzaak zijn de eisen voor externe veiligheid in de omgeving van ov-knooppunten. Doordat de lading van een goederentrein gevaarlijke stoffen kan bevatten, zijn wettelijke regels opgesteld voor de omgeving. Dat zorgt ervoor dat de realisatie van gebouwen op risicovolle locaties moet voldoen aan eisen voor onder andere explosiegevaar. Voor de provincie Limburg is dit een barrière die zij beschouwen als een probleem zoals blijkt uit volgende opmerking:

“Ik denk dat een belangrijk aspect zou zijn veiligheidsproblematiek. Want er komen ook weleens treinen langs met ethanol, en daar zitten formele wettelijke eisen aan. Je mag niet overal bouwen waar veiligheidsrisico's zitten.”

Toch ziet niet iedereen dit als een probleem, zo is Bouwontwikkeling Jongen van mening dat je de hoge kosten van te voren kan voorzien, zodat je daar rekening mee kan houden.

“Dat wisten we van te voren al, dat hebben we aan de voorkant allemaal ingecalculeerd.”

Tevens is de gemeente Sittard van mening dat geld niet het probleem kan zijn waarom ov-knooppuntontwikkeling niet van de grond komt. Hierbij geeft een ambtenaar het volgende aan:

“Het klinkt dan dat er geen geld is, maar er is altijd geld.”

Crisis

Een tweede financiële barrière die door veel stakeholders wordt benoemd is de crisis en de gevolgen daarvan. Door de financiële crisis wordt bezuinigd, waardoor gebrek aan financiële middelen ontstaat en nieuwe ontwikkelingen geen kans krijgen. Doordat het Rijk moet bezuinigen, vallen een deel van de financiering en subsidies voor NS, ProRail, gemeenten en provincie weg. Maar niet alleen het Rijk bezuinigd, maar ook banken, beleggers en ook NS stellen strengere eisen aan investeringen, eigenlijk bezuinigd momenteel iedereen, zoals blijkt uit de volgende opmerkingen van de provincie, gemeenten en ProRail:

“Het rijk bezuinigt, iedereen bezuinigt. De markt heeft het ook zwaar, dat is het probleem dat de banken veel kritischer tegenwoordig zijn.”

“Het economische tij zit niet mee op dit moment.”

“Een barrière die momenteel heel erg speelt is de crisis. ProRail is een organisatie die sterk afhankelijk is van subsidies en financiële stromen van derden. Datgene dat aanwezig is om stations in stand te houden, krijgt een vaste stroom geld en daar moeten we efficiënter mee omgaan, de hoeveelheid geld wordt de komende jaren gekort.”

Dit fenomeen geldt niet alleen voor ontwikkelingen rondom ov-knooppunten, maar voor alle projecten. Het gevolg van gebrek aan financiële middelen is dat de financiering niet haalbaar is, waardoor stakeholders niet gemotiveerd zijn om te investeren in ov-knooppunten.

Prioritering

Gemeenten en provincie zijn van mening dat ov-knooppuntontwikkeling een goede ontwikkeling is, maar toch wordt aan ov-knooppuntontwikkeling geen prioriteit gegeven. Zo zegt de provincie daar het volgende over:

“Prioritering is zeker iets wat speelt. Dat zie ik ook terug waar ik momenteel concreet mee bezig ben, er is een drastische afname aan behoefte aan winkeloppervlakte en toch liggen er nog gigantische hoeveelheden aan plannen in de kast. Projectontwikkelaars willen dat die uitgevoerd worden door de gemeenten, terwijl je eigenlijk beter andere locaties kan ontwikkelen.”

4.3.5 Barrières

De barrières die stakeholders als probleem beschouwen is op te delen in verschillende categorieën, namelijk: samenwerking, demografie, interne problemen, ruimtelijke problemen en noodzaak.

Samenwerking

Voor het ontwikkelen van ov-knooppunten is samenwerking noodzakelijk. Desondanks zijn verschillende aspecten aanwezig die de samenwerking belemmeren.

Allereerst, vormt het aantal stakeholders een grote barrière volgens verschillende stakeholders. Daarbovenop komt dat de belangrijkste stakeholders, ProRail, NS en gemeenten, grote en trage organisaties zijn, zoals blijkt uit de opmerking van NS:

“Wat vaak de moeilijkheid is van dit soort projecten is dat je met drie verschillende partijen te maken hebt, gemeenten, ProRail en NS. Het zijn alle drie grote en soms ook trage organisaties.”

Ten tweede hebben NS en ProRail een belangrijke positie binnen de samenwerking doordat zij bevoegdheden hebben die andere stakeholders niet hebben, waardoor hun medewerking noodzakelijk is. Dit is een van grootste de ergernissen van een woningcorporatie en

projectontwikkelaar. Dat zorgt ervoor dat ergernissen ontstaan, zoals blijkt uit de opmerking van een medewerker van een woningcorporatie:

“Ik zeg altijd wie betaald die bepaald, maar bij ov-knooppuntontwikkeling waar NS en ProRail meedoen hebben zij toch het primaat, ook al is hun rol maar heel klein en onze rol heel groot. Als je de medewerking niet krijgt of hebt dan sta je tien nul achter. Dus hun invloed is onevenredig groot ten aanzien van het belang.”

Tevens hebben stakeholders die alleen actief zijn in Limburg, zoals Weller en Bouwontwikkeling Jongen het gevoel dat NS en ProRail niet geïnteresseerd zijn in ontwikkelingen in Limburg. Zo heeft een medewerker van Weller het volgende gevoel:

“Voor ProRail en NS, Nederland boven Eindhoven stopt, en als die partijen niet bereid zijn om ook te investeren in stations in Maastricht en Roermond. Dan ben je snel klaar, als je het als provincie of stad alleen moet doen, je weet wellicht wat het kost om te bouwen en te ontwikkelen, dan ben je snel klaar.”

De ervaring van regionale stakeholders is weerlegd met NS en zij kan geen reden bedenken waarom Limburg minder belangrijk is. Daarbij wordt aangegeven dat NS kijkt of een station voldoet aan de eisen die horen bij een bepaald aantal in- en uitstappers. Deze eisen gaan over beleving en service die reizigers op een station ervaren. Dat betekent dat stations in Limburg niet anders beoordeeld worden door NS dan stations in andere provincies. De samenwerking tussen regionale en nationale stakeholders laat vooral zien dat partijen die nationaal opereren anders naar een project kijken dan regionale partijen.

Het gevolg van het gevoel van de regionale stakeholders is dat het moeilijk is voldoende belangstelling te krijgen van NS en ProRail om nieuwe ontwikkelingen op te pakken. Dit kan ontstaan doordat regionale stakeholders de ervaring hebben dat Limburg minder prioriteit krijgt. Deze ervaring wordt gevormd door culturele en historische aspecten, zoals in paragraaf 2.5 is aangegeven. Een voorbeeld hiervan is dat regionale stakeholders onderling Limburgs dialect spreken en dat zorgt voor een gemoedelijke sfeer, tevens spelen slechte ervaringen uit het verleden mee.

Uiteindelijk zorgen al deze ergernissen ervoor dat de samenwerking traag verloopt en met veel irritaties. Dit wordt vervolgens verstrekt doordat de disciplines mobiliteit en ruimte afzonderlijk van elkaar werken en niet dezelfde ‘taal’ spreken, waardoor niet voldoende geïntegreerd wordt samengewerkt. Uit ervaring geeft de woningcorporatie Weller het volgende aan:

“Partijen spreken soms niet dezelfde taal. Wij hebben heel weinig verstand van het spoor, dat is iets wat NS en ProRail heel goed kunnen. Dan praat je soms langs elkaar heen en dat leidt tot misverstanden.”

Demografie

De demografische situatie van Limburg, zoals beschreven in paragraaf 4.1.2, zorgt ervoor dat nieuwe ontwikkelingen niet gewenst zijn. De krimp zorgt er namelijk voor dat het aantal inwoners daalt, waardoor de vraag naar woningen en voorzieningen gelijk blijft of zelfs gaat afnemen, zoals aangegeven wordt door de gemeente Sittard.

“We hebben eigenlijk genoeg bebouwd volume voor de mensen die hier leven op dit moment, maar ook voor de komende tijd. Dus het gaat er nu vooral om, als je iets wilt veranderen je het moet transformeren en het gaat niet zo zeer meer om groei.”

De provincie Limburg probeert zelfs lopende ontwikkelingen uit de markt te halen, waardoor ze indirect ook aangeven dat in Limburg geen behoefte is aan nieuwe ontwikkelingen.

“Waar we te maken hebben met krimp zijn we al bezig beleid te ontwikkelen wat we gemeenten aanbieden waarmee ze dus plancapaciteiten, zonder dat ze planschade krijgen uit de markt kunnen nemen. Dus plannen die er nog liggen, waar mensen nog hun recht aan kunnen ontleneren.”

Het gevolg is dat het moeilijk is om vanuit de gemeenten op de beperkt aanwezig plannen sturing uit te oefenen. Dat komt doordat binnen Limburg het aanbod nieuwe plannen aanzienlijk groter is dan dat er vraag is.

Interne problemen

Overheden hebben intern problemen en strubbelingen met ov-knooppunten, waardoor ze als organisatie geen eenheid vormen. Zo heeft de provincie problemen met het formuleren van een definitie voor knooppunten en het toepassen van ov-knooppuntontwikkeling.

“Het is nog niet heel duidelijk wat onze definitie van een knooppunt is.”

Bij gemeenten is het probleem de interne samenwerking tussen de afdelingen niet optimaal is, dat zorgt ervoor dat niet alle deskundigheid binnen een gemeente wordt benut. Zo geeft een ambtenaar van de gemeente Sittard het volgende aan:

“Je merkt hier ook dat er minder intensieve samenwerking is tussen de afdelingen dan dat je het eigenlijk zou bedenken als je in dit interview zit en jij stelt die vragen. In de praktijk is het minder.”

Tevens hebben sommige organisaties niet de capaciteit om in te spelen op ov-knooppunten. Hierbij kan het gaan om projectcapaciteit, dat een organisatie niet voldoende mensen beschikbaar heeft om een nieuw project te realiseren. Het kan ook gaan om

reizigerscapaciteit, dat speelt vooral een rol bij regionale vervoerders. Een regionale vervoerder kan de groei van reiziger, die ontstaat door ov-knooppuntontwikkeling niet altijd waarborgen.

Ruimtelijke problemen

Een groot probleem voor het ontwikkelen van commerciële functies is dat ov-knooppunten niet centraal in een stad liggen. Een goed voorbeeld hiervan is station Maastricht, de binnenstad ligt op 10 tot 15 minuten lopen vanaf het station. Voor projectontwikkelaar Jongen was de uitstekende ligging van het station Heerlen een aanknopingspunt om mee te ontwikkelen in het Maankwartier.

“Heerlen is een van de enige plekken waar het spoor en het station zo dicht bij het centrum liggen, vroeger stak je de weg over en je bent er. Ga je bijvoorbeeld kijken in Sittard, daar ligt het weer heel ver er vanaf net zoals in Maastricht. Dat is ook de aanhaking geweest waarom wij het geloof hebben in de komst van het Maankwartier in Heerlen, omdat daar dus een hele goede verbinding zit.”

Een tweede probleem rondom ov-knooppunten is de beperkte ruimte die aanwezig is. Dat zorgt ervoor dat de ruimte zo efficiënt mogelijk moet worden ingericht. Dit is vooral een probleem van ProRail, want zij moeten ervoor zorgen dat de verschillende functies binnen een station een plaats krijgen zonder dat de transferruimte daaronder lijdt.

“Bijvoorbeeld Amsterdam centraal, daar is de ruimte beperkt en daar is de wens om de oriëntatie ruimte zo groot mogelijk te houden, maar zijn de belangen dusdanig dat op de vierkante meter eigenlijk zoveel functionaliteiten moeten worden samengebracht (tram, loopstromen, commercie, oriëntatie, informatie). Daarbij je hebt vaak ook te maken met historische zaken zoals grachten, verdiepingen naar metro e.d.. Dan ben je ook heel beperkt in die ruimte, om dat zo efficiënt mogelijk in te richten, dat is echt een opgave.

Noodzaak

De noodzaak voor ov-knooppuntontwikkeling is in Limburg niet groot genoeg, volgens diverse stakeholders. Steden zijn in Limburg net zo goed met de auto als met het openbaar vervoer bereikbaar. Tevens is het file probleem niet zo groot in Limburg als in de Randstad. Een ambtenaar van de gemeente Maastricht gaf het volgende aan over de situatie in Limburg in vergelijking met de Randstad:

“Wat wel een verschil is met de Randstad is dat daar het fileprobleem echt serieus is. Ik denk dat de noodzaak en de urgentie, dat als je op zo'n plek langs de snelweg

gaat zitten en misschien wel eens onbereikbaar zou kunnen zijn, dat leeft hier niet. Dat leeft in de Randstad meer, daar is ook nog steeds groei. Daar ziet men nu in dat je je kwetsbaar maakt. Sommige kantoren in de Randstad verplaatsen zich van een snelweg locatie naar ov-knooppunten, vanuit zich zelf.”

5. Conclusie

In hoofdstuk 6 zijn drie paragrafen opgenomen die dienen als afsluiting van dit onderzoek. Allereerst wordt in de conclusie antwoord gegeven op de deelvragen en de centrale vraag. Vervolgens is gereflecteerd op het onderzoek, hierin is vermeld welke aspecten uit dit onderzoek beter of anders hadden gekund. Als laatste zijn aan de hand van de reflectie aanbevelingen gedaan voor nieuw onderzoek.

5.1 Conclusies

Met dit onderzoek is geprobeerd inzicht te krijgen in de financiële problemen tijdens de samenwerking bij ontwikkelingen in de omgeving van ov-knooppunten. Om tot een antwoord op de centrale vraag te komen zijn een aantal deelvragen opgesteld. Allereerst: *Welke financiële barrières beschouwen stakeholders als belangrijkste probleem bij de uitvoering van ov-knooppuntontwikkeling en wat zijn de oorzaken en gevolgen van deze financiële barrières?* Uit de literatuurstudie in paragraaf 2.3.3 blijkt dat de volgende 10 aspecten van invloed kunnen zijn op ov-knooppuntontwikkeling:

- Grondprijs
- Bestemming
- Dichtheid
- Grondeigenaren
- Stakeholders
- Kapitaal intensief
- Gebrek aan financiële middelen
- Nationaal beleid
- Prioritering
- Crisis

Vervolgens is tijdens de interviews gevraagd aan de stakeholders wat zij als financiële barrière ervaren. Daaruit blijkt dat alle stakeholders financiële barrières als probleem beschouwen, maar de financiële barrières zijn niet als hoofdoorzaak beschouwen van de problemen bij ov-knooppuntontwikkeling. Tevens vormen de financiële barrières geen specifiek probleem van ov-knooppuntontwikkeling, de financiële barrières zijn momenteel aanwezig bij alle ontwikkelingen. De belangrijkste financiële barrières zijn momenteel:

- De **hoge kosten** voor ov-knooppuntontwikkeling worden veroorzaakt door de monumentale waarde die stations vaak hebben en door de hoge eisen ten aanzien van externe veiligheid. Het gevolg is dat investeringen bij ov-knooppunten kapitaal intensief zijn, waardoor het moeilijk is om de financiering rond te krijgen.
- De **crisis** heeft ervoor gezorgd dat het Rijk en eigenlijk iedereen bezuinigd. Met als gevolg dat een gebrek aan financiële middelen is ontstaan om ov-knooppunten succesvol te ontwikkelen.
- Alle stakeholders geven geen **prioriteit** aan ov-knooppunten, omdat andere ontwikkelingen beter passen bij de doelen van de organisatie, omdat andere

ontwikkelingen meer meerwaarde opleveren. Het gevolg is dat ov-knooppunten minder snel tot ontwikkeling worden gebracht dan andere ontwikkelingen.

De tweede deelvraag is: *Welke stakeholders zijn betrokken bij de samenwerking bij de ontwikkeling van ov-knooppunten?* De volgende stakeholders zijn meestal betrokken bij ov-knooppuntontwikkeling: provincies, gemeenten, NS, ProRail, regionale vervoerders, woningcorporatie en projectontwikkelaar. Tevens is het mogelijk dat bij grote ontwikkelingen op nationaal schaalniveau het Rijk betrokken is. Om dieper in te gaan op de samenwerking tussen stakeholders zijn enkele sub vragen gesteld. Deze vragen geven een beeld over samenwerking bij ov-knooppuntontwikkeling.

Wat is de rol die de verschillende stakeholders innemen tijdens de samenwerking bij ov-knooppuntontwikkeling?

Het belangrijkste probleem betreffende de rollen van stakeholders bij de samenwerking is dat niemand initiatief wil nemen. Daarbovenop komt dat ze naar elkaar wijzen als gevraagd wordt wie initiatief moet nemen. Zo geeft de provincie aan dat de gemeenten moet initiëren, terwijl de gemeenten aangeven dat ze zonder steun van de provincie geen ov-knooppunten kunnen realiseren omdat de concurrentie met buurgemeenten te hoog is. Uiteindelijk zorgt het feit dat niemand initiatief neemt ervoor dat ov-knooppunten niet de positie krijgt die nodig is om een samenwerking aan te gaan.

Wat is de motivatie van een stakeholder om betrokken te zijn tijdens de samenwerking bij ov-knooppuntontwikkeling?

Stakeholders zijn allemaal gemotiveerd om samen te werken bij ov-knooppuntontwikkeling, maar geen van de stakeholders geeft prioriteit aan ov-knooppuntontwikkeling. Toch zien ze allemaal de voordelen in van ontwikkelingen in de omgeving van ov-knooppunten. De motivatie van stakeholders is zeer divers, zo zijn de gemeenten van mening dat ov-knooppunten verbonden moeten worden met de binnenstad, zodat de binnenstad versterkt wordt. Spoorwegpartijen zijn alleen gemotiveerd als ov-knooppuntontwikkeling betrekking heeft op het vervoersaspect en is een woningcorporatie alleen gemotiveerd als hun eigen woningbezit daar voordeel aan heeft. Terwijl projectontwikkelaars alleen geïnteresseerd zijn in het rendement van een ontwikkeling. Uiteindelijk zorgt dit ervoor dat geen gedeeld ideaal ontstaat over ov-knooppunten, ondanks dat dit noodzakelijk is voor een goede samenwerking, zoals verklaard in paragraaf 2.4.

*Van welke stakeholders is de samenwerking bij ov-knooppuntontwikkeling **afhankelijk** en waarom is ov-knooppuntontwikkeling afhankelijk van een bepaalde stakeholder?*

Elke stakeholder heeft zijn eigen rol bij ov-knooppuntontwikkeling en brengt zijn eigen deskundigheid, middelen of bevoegdheden in. Dat zorgt ervoor dat ov-knooppunten alleen gerealiseerd kunnen worden doormiddel van samenwerking. De samenwerking is vooral afhankelijk van de volgende stakeholders: provincie, gemeente, NS en ProRail. Zij hebben namelijk bepaalde bevoegdheden die andere stakeholders niet hebben waardoor zij noodzakelijk zijn voor ov-knooppuntontwikkeling. Terwijl een woningcorporatie en een projectontwikkelaar geen exclusieve deskundigheid, middelen of bevoegdheden hebben waardoor deze stakeholders vervangen kunnen worden door andere stakeholders.

Uiteindelijk is het mogelijk om met bovenstaande deelvragen de centrale vraag te beantwoorden en deze luidt: *Wat zijn de oorzaken en gevolgen van **financiële barrières** die verband houden met de problemen bij de **samenwerking** van ov-knooppuntontwikkeling gezien vanuit de **perspectieven** van stakeholders?* De belangrijkste financiële barrières zijn de hoge kosten, crisis en de prioritering. Deze barrières zorgen ervoor dat het moeilijk is om een financieringsplan op te stellen dat haalbaar is. Toch komt het bij ov-knooppuntontwikkeling vaak niet tot een financieringsplan, omdat andere barrières ervoor zorgen dat ov-knooppuntontwikkeling niet van de grond komt. Zo blijkt namelijk dat stakeholders de samenwerking, demografische situatie en noodzaak als een groter probleem beschouwen. In paragraaf 4.3.1 tot en met 4.3.3 kwam al naar voren dat de samenwerking in Limburg te wensen overlaat. Stakeholders geven ook aan dat dat een belangrijk probleem is bij ov-knooppuntontwikkeling. Vooral het aantal stakeholders vormt een grote barrière, dat heeft tot gevolg dat stakeholders snel irritaties ten opzichte van elkaar ervaren. Een tweede probleem is specifiek voor Limburg en heeft te maken met de demografische situatie. Doordat Limburg een krimp regio is, zijn nieuwe ontwikkelingen niet gewenst, dus ook geen ov-knooppuntontwikkeling. Het laatste probleem is de noodzaak, in Limburg is de noodzaak om ov-knooppunten te ontwikkelen niet hoog genoeg. Dat zorgt ervoor dat ov-knooppunten de concurrentie met de snelweg niet aankunnen. Uiteindelijk zijn deze drie barrières alles bepalend voor Limburg en vormen deze de grootste belemmering voor ov-knooppuntontwikkeling.

5.2 Reflectie

Dit onderzoek heeft tot een ander resultaat geleid dan vooraf verwacht. Daarom wordt in deze reflectie ingegaan op de aspecten die in het onderzoek beter en anders opgezet hadden kunnen worden.

Onderzoeksperiode

Door de korte onderzoeksperiode zijn vooraf keuzes gemaakt om het onderzoek haalbaar te maken. Dat heeft ertoe geleid dat 9 interviews zijn gehouden met verschillende stakeholders. Het is niet mogelijk om meer interviews in te plannen, omdat het afnemen en verwerken van interviews veel tijd kost.

Tevens zijn de maanden april tot juni een moeilijke periode, dat komt doordat in deze periode veel vrij dagen vallen. Hierdoor is het moeilijk om stakeholders te benaderen en een interview met hun in te plannen. Het benaderen van stakeholders, van voornamelijk grote organisaties, kost veel tijd. Dat komt doordat bij het benaderen van stakeholders vooraf niet bekend is wie geschikt is om te interviewen. Dat heeft er bijvoorbeeld toe geleid dat het niet mogelijk was de gemeenten Heerlen en Roermond te interviewen. Tegen de tijd dat de juiste persoon benaderd was en een datum voor het interview ingepland kon worden, bleek dat de stakeholder pas tijd had na de inleverdatum van het onderzoek. Zodra de eerste interviews met stakeholder gehouden zijn is het mogelijk om via hun netwerk nieuwe stakeholders te benaderen. Dat heeft als voordeel dat de juiste stakeholder benaderd wordt en contact opgenomen kan worden met een specifiek persoon.

Case selectie

De demografische situatie van Limburg zorgt ervoor dat de mogelijkheden binnen deze provincie veel beperkter zijn, want door de krimp is weinig tot geen behoefte aan nieuwe ontwikkelingen. Dat zorgt ervoor dat ondanks dat ov-knooppuntontwikkeling gewenst is deze niet van de grond komt. Provincies die de komende jaren niet krimpen, maar zelfs blijven groeien, zullen meer behoefte hebben aan nieuwe ontwikkelingen en kunnen ook beter sturing geven aan ov-knooppunten.

De keuze voor Limburg als case voor ov-knooppunten is minder geschikt, want in Limburg is geen behoefte aan nieuwe ontwikkelingen en dus ook niet in de omgeving van ov-knooppunten. Dat heeft tot gevolg dat het onderzoek niet te generaliseren is naar alle andere provincies in Nederland, omdat de resultaten van dit onderzoek slechts gelden voor de provincie Limburg. Tevens is het moeilijk om conclusie te trekken voor de provincie Limburg betreffende ov-knooppunten, omdat binnen Limburg alleen gekeken wordt naar de behoefte van nieuwe ontwikkelingen. Dat zorgt ervoor dat stakeholders in Limburg niet bekend zijn met mogelijk andere problemen, omdat de focus op de demografische situatie ligt.

Resultaten

Het onderzoek heeft de focus gelegd op de financiële barrières, omdat het vermoeden was dat stakeholders dit als belangrijkste probleem ervaren. Maar tijdens de interviews bleek dat

stakeholders andere barrières als probleem beschouwen bij ov-knooppuntontwikkeling. Dit heeft ertoe geleid dat tijdens het onderzoek besloten is om ook de samenwerking toe te lichten. Gekozen is om de samenwerking niet als barrière toe te lichten, maar als belangrijk aspect waar stakeholder verschillende perspectieven over hebben. Terwijl uiteindelijk blijkt dat de samenwerking ook een barrière vormt, met als gevolg dat ontwikkelingen vertraagd worden. Het was beter geweest om de samenwerking vanaf het begin als barrière te benaderen.

5.3 Aanbeveling

5.3.1 Aanbevelingen voor vervolg onderzoek

Dit onderzoek heeft de financiële barrières centraal gezet en het theoretisch kader is aan de hand daarvan opgezet, maar gezien de resultaten is het beter om de organisatorische barrières te bestuderen. Tevens is uit literatuur op te merken dat de samenwerking een belangrijk onderdeel is van ov-knooppuntontwikkeling. Zo wordt in het artikel van Winsen et al. (2010) aangegeven welke factoren aanwezig moeten zijn voor het succesvol ontwikkelen van knooppunten en hierbij zijn ook enkele organisatorische aspecten benoemd zoals, het betrekken van lokale partijen en samenwerking tussen stadsdelen, gemeenten, regio's en maatschappelijke organisaties.

Aan de hand van dit onderzoek zijn over de organisatorische barrières enkele vragen ontstaan, namelijk:

1. Welke organisatorische barrières houden nog meer verband met de problemen bij ov-knooppuntontwikkeling?
2. Welke samenwerkingsverbanden zijn geschikt voor de ontwikkeling van ov-knooppunten? Is de samenwerking bij ov-knooppunten te verbeteren?
3. Wanneer beschouwen stakeholders de samenwerking bij ov-knooppunten als succesvol? Zijn de condities vanaf wanneer een stakeholder de samenwerking succesvol beschouwt realistisch?

Voor onderzoek naar organisatorische barrières kan een gedeelte van het onderzoek hetzelfde worden opgezet, want de methodologie voor een onderzoek naar organisatorische barrières kan ook doormiddel van interviews plaatsvinden. Dit is namelijk een zeer geschikte methode om vanuit meerdere perspectieven een probleem te benaderen.

5.3.2 Aanbevelingen voor de praktijk

Aan de hand van de kennis van dit onderzoek is het verstandig om in te spelen op de aanwezige barrières, zodat het verloop van ov-knooppuntontwikkeling verbetert. Het is noodzakelijk om een divers aantal stakeholders te betrekken bij ov-knooppuntontwikkeling, zodat voldoende financiële middelen beschikbaar komen. NS en ProRail kunnen financiële middelen beschikbaar stellen voor infrastructurele werken en investeringen in het station. Terwijl een woningcorporatie een bijdrage kan leveren door sociale woningen te ontwikkelen. Tevens kunnen overheidsinstantie een bijdrage leveren zodat het station een multifunctionele en leefbare omgeving wordt, wat de entree vormt van de stad. Uiteindelijk is het verstandig om ook een ontwikkelaar te betrekken bij ov-knooppuntontwikkeling, zodat hij zijn ervaring kan inzetten om een samenwerking op te zetten en hij is de enige stakeholder die commerciële functies wil ontwikkelen. Door de diversiteit van stakeholders worden verschillende aspecten van een ov-knooppunt gestimuleerd waardoor de meeste meerwaarde wordt gecreëerd rondom een ov-knooppunt.

Ten aanzien van de samenwerking is het noodzakelijk om duidelijke afspraken te maken en één stakeholder te benoemen tot voorzitter. Diegene moet ervoor waken dat alle stakeholders betrokken zijn en hun afspraken nakomen. Deze stakeholder moet onafhankelijk zijn van andere stakeholders. Ideaal zou zijn als deze taak wordt ingevuld door een ambtenaar van de overheid. Hierbij is belangrijk dat een persoon geselecteerd wordt die het overzicht kan behouden, mensen kan inspireren en gezag heeft ten aanzien van de andere stakeholders.

Deze twee aanbevelingen versterken elkaar, doordat de diverse stakeholders een voorzitter hebben die de samenwerking aanstuurt. Dit moet ervoor zorgen dat de samenwerking beter verloopt en het makkelijker wordt om ov-knooppunten succesvol te realiseren.

Literatuurlijst

- Aarts, N., Van Woerkum, C., & Vermunt, B. (2004). *Gebieden der wijzen deel 4. Een empirische studie naar leren en innoveren in regionale netwerken*. Wageningen : Wageningen Universiteit: Communicatie en Innovatie.
- Bax, M. (1978). *Jaap-Joop-Mies, leesplank van de netwerkanalyse*. Amsterdam: Van Gorcum.
- Belzer, D., & Autler, G. (2002). *Transit Oriented Development: mobing from rhetoric tot reality*.
- Bertolini, L. (2009). *Planologie van mobiliteit*. Amsterdam: Vossiuspers UvA.
- Buitelaar, E., & Witte, P. (2011). *Financiering van gebiedsontwikkeling. Een empirische analyse van grondexploitaties*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- CBS Statline. (2013, mei 26). *Regionale prognose bevolkingsopbouw; 2011-2040*.
Opgehaald van
<http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?DM=SLNL&PA=81273ned&D1=a&D2=0&D3=0&D4=16&D5=3,8,18,I&VW=T>
- Cervero, R., Murphy, S., Ferrell, C., Goguts, N., Tsai, Y., Arrington, G., . . . Witenstein, N. (2004). *Transit-Oriented Development in the United States: experience, challenges, and prospects*. Washington, D.C.: Transportation research board.
- De Vastgoedrapportage: Stadsregio Arnhem Nijmegen. (2013, juli 24). *Internationaal: Prof. Robert Cervero en de meerwaarde van TOD*. Opgehaald van De Vastgoedrapportage: Stadsregio Arnhem Nijmegen:
<http://www.devastgoedrapportage.nl/het-verdiepend-onderzoek/internationaal-prof-robert-cervero-en-de-meerwaarde-van-tod/>
- Doorewaard, P., & Verschuren, H. (2007). *Het ontwerpen van een onderzoek*. Den Haag: Boom Lemma Uitgevers.
- Gray, B. (2003). *Framing of Environmental Disputes*. Washington DC: Island Press.
- Hoogerwerf, A., & Herweijer, M. (2008). *Overheidsbeleid: een inleiding in de beleidswetenschap*. . Alphen aan den Rijn: Kluwer.
- Interprovinciaal Overleg. (2012). *Slim financieren: Provincies op zoek naar creatieve financieringsvormen voor gebiedsontwikkeling en infrastructuur*. Den Haag.
- Kuijpers, C., Noy, M., Buck, P., & Ongering, L. (2010). *Stedelijke ontwikkeling en mobiliteit: 8 handvaten voor de ontwikkeling van spoorzones tot knooppunten*. Den Haag: Ministerie van VROM, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, NS en ProRail.
- Ministerie van infrastructuur en milieu. (2013, mei 6). *Gebiedsontwikkeling*. Opgehaald van Kenniscentrum InfoMil:
<http://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/gebiedsontwikkeling/introductie>

- NS. (2013, mei 12). *Organisatiestructuur NS*. Opgehaald van <http://www.ns.nl/over-ns/wie-zijn-wij/profiel/organigram.html>
- NS Stations. (2013, mei 12). *Organisatie*. Opgehaald van <http://www.nsstations.nl/ns-stations/organisatie.html>
- Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). (2010). *De staat van de ruimte 2010: deerschikking van stedelijk Nederland*. Den Haag/Bilthoven: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Planbureau voor de leefomgeving. (2013, juli 26). *Grondmarkt*. Opgehaald van http://www.pbl.nl/dossiers/grondmarkt/veelgestelde_vragen
- Priemus, H., & Zonneveld, W. (2003). *What are corridors and what are the issues? Introduction to special issue: the governance of corridors*. Delft: OTB Research Institute for Housing.
- Rein, M., & Schön, D. (1994). *Frame reflection: toward the resolution of infractablepolicy controversies*. New York: Basic Books.
- Rijksoverheid. (2013, mei 26). *Oorzaken en gevolgen bevolkingskrimp*. Opgehaald van Bevolkingskrimp: <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bevolkingskrimp/oorzaken-en-gevolgen-bevolkingskrimp>
- Sobel, L., Kramer, M., Keller, A., McConney, R., Mueller, H., Powell, A., . . . Price, J. (2013). *Infrastructure financing options for Transit-Oriented Development*. Washington.
- Straatemeier, T. (2013). Kwaliteit van de stationsomgeving: een drieluik over transit oriented developmen, knooppuntprofielen en allieantiegesprekken. . *Stedenbaanplus magazine*.
- Switzer, A. (2011). *Barrières voor mobiliteitstransities in Nederland en Perth: een analyse vanuit een transitieperspectief*. Amsterdam: Universiteit van Amsterdam .
- Tan, W., & Bertolini, L. (2010). Barriers to Transit Oriented Development in the Netherlands: a luxury problem? *24th AESOP Annual Conference* (pp. 1-28). Finland: Mobility: Transport Planning and Policy.
- Tan, W., Bertolini, L., & Janssen-jansen, L. (2011). *Learning from others: A framework for choosing cases foor cross-national comparison of transit oriented developments (TOD) corridors*. Amsterdam: Amsterdam institute for social science.
- Te Brömmelstroet, M. (2010). Relatietherapie voor kennis en strategische planvorming. *Rooilijn*, 82-90.
- treinreiziger.nl. (2013, mei 2013). *treinreiziger.nl*. Opgehaald van http://www.treinreiziger.nl/userfiles/image/artikel/pdf/spoorkaart_2013_A4.pdf
- Van Dale. (2013, mei 5). *Dikke van Dale*. Utrecht: VBK Media. Opgehaald van <http://surfdiensten2.vandale.nl.proxy.ubn.ru.nl/zoeken/zoeken.do>

- Van de Coevering, P., Van Hoorn, A., & Hilbers, H. (2009). Programmaveranderingen op stationslocaties. (pp. 1-14). Antwerpen: Colloquium vervoersplanologisch speurwerk.
- Van Lieshout, M., & Aarts, N. (2005). *Perspectieven van jongeren en imigranten op openbare ruimtes in Nederland*. Wageningen: Wageningen UR.
- Venhoeven. (2012). *Over stad, spoor en snelweg: advies over mobiliteit, infrastructuur en ruimtelijke inrichting*.
- Vereniging Deltametropool. (2013, juni 6). *Vereniging Deltametropool*. Opgehaald van Sprintstad: planning support tool: http://deltametropool.nl/nl/game_sprintstad
- Winsen, E., Klarus, B., Cornelissen, B., & Scheltens, H. (2010). *Centrum- en knooppuntontwikkeling ontrafeld: aanbevelingen van de uitvoeringsalliantie centrum- en knooppuntontwikkeling*.
- Wortelboer, P., Jorritsma, P., & Visser, J. (2012). *Regie op Knooppunten*. Den Haag : Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM).
- Wortman, B. (2008). *De waarde van een gecombineerde grond- en vastgoedexploitatie door corporaties*.

Bijlage I – Interviewopzet

Introductie

- Goedkeuring vragen om het interview op te nemen
 - Mezelf kort voorstellen (hbo opleiding, pre master)
 - Aanleiding van het interview (ter afsluiting van de bachelor fase moet een thesis geschreven worden)
 - Doel van het onderzoek toelichten (het inzichtelijk maken van de oorzaken en gevolgen van financiële barrières bij ov-knooppuntontwikkeling).
1. Wat is uw functie binnen de organisatie?
 2. Op welke afdeling bent u werkzaam?
 3. Welke opleiding heeft u genoten?

Algemeen TOD

Korte toelichting over TOD en specifiek ov-knooppuntontwikkeling bij stations. Met ov-knooppuntontwikkeling wordt ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit op elkaar afgestemd door nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te concentreren rondom knooppuntlocaties, zoals stations.

1. Welke rol heeft uw organisatie bij de ontwikkeling van stationslocaties of welke rol kan u organisatie hierbij hebben?
2. Wat is uw visie op de integratie van mobiliteitsontwikkelingen en ruimtelijke ontwikkelingen? Wat wilt u bereiken (ambities) bij deze ontwikkelingen?
3. Welke problemen ervaart u om uw doelen te kunnen bereiken? (als mogelijk inspelen op financiële barrières of op organisatorische voor de koppeling met financiële barrières)

Financiële barrières

4. Welke financiële aspecten ervaart u als belemmering?
 - a. Waarom is dit een belemmering?
 - b. Waardoor wordt dit veroorzaakt (organisatorisch?)
 - c. Wat is het gevolg hiervan?
 - d. Welke financiële aspecten ziet u als kansen?

- Locatie
- Bestemming
- Dichtheid
- Grondeigenaren
- Actoren
- Kapitaal intensiteit
- Gebrek aan financiële middelen
- Nationaal beleid
- Prioritering
- Gevolgen crisis

5. Welke strategieën hanteert u om, om te gaan met de problemen? Hoe werken deze strategieën? Wat voorkomen deze strategieën?

6. Hoe werkt u samen met partijen om uw doelen te kunnen verwezenlijken?

Afsluiting

- Mochten er nog vragen ontstaan is het dan mogelijk om contact met u op te nemen?
- Hartelijk dank voor uw medewerking

Bijlage II – Lijst van geïnterviewde personen

- Mevr. J. Koelstra werkzaam bij provincie Limburg afd. mobiliteit en is beleidsmedewerker openbaar vervoer (22-04-2013 10.00 te Maastricht).
- Dhr. R. Schins werkzaam bij provincie Limburg afd. Ruimte en is beleidsmedewerker ruimtelijke economie (25-04-2013 11.00 te Maastricht).
- Dhr. P. Loven werkzaam bij Veolia en is operations manager rail (26-04-2013 13.00 te Roermond).
- Dhr. P. Wauben, stadsbouwmeester en dhr. T. de Korte, beleidsmedewerker mobiliteit en zijn beide werkzaam bij gemeente Sittard-Geleen (02-05-2013 10.00 te Sittard).
- Mevr. A. Messelink werkzaam bij NS Stations en is projectontwikkelaar (03-05-2013 10.00 te Utrecht).
- Dhr. E. Krakau werkzaam bij ProRail en is contractmanager (07-05-2013 09.30 te Nijmegen).
- Dhr. T. Hanssen, werkzaam bij woningcorporatie Weller en is adviseur vastgoedontwikkeling (16-05-2013 12.00 te Heerlen).
- Dhr. G. Gabriel werkzaam bij Bouwontwikkeling Jongen en is senior ontwikkelaar (16-05-2013 15.30 te Beek).
- Dhr. J. Wiersma werkzaam bij gemeente Maastricht en is stedenbouwkundige (21-05-2013 09.00 te Maastricht).