

Kay van der Kraan

2013

# Transit-Oriented Development in Nederland

Een inventarisatie van gemeentelijke ambities &  
Strategieën



Bachelorthesis Geografie, Planologie & Milieu  
Faculteit der Managementwetenschappen  
Radboud Universiteit Nijmegen  
Juni 2013



# **Transit-Oriented Development in Nederland**

Een inventarisatie van gemeentelijke ambities en strategieën

**Kay van der Kraan**

Bachelorthesis Geografie, Planologie & Milieu (GPM)

Faculteit der Managementwetenschappen

Radboud Universiteit Nijmegen

Studentnummer: 4039750

Begeleider: Ir. Hetty van der Stoep

Juni 2013

# Voorwoord

Voor u ligt de bachelor thesis “Transit-Oriented Development in Nederland – een inventarisatie van gemeentelijke ambities en strategieën.” Dit onderzoek is het resultaat van een landelijke survey onder Nederlandse gemeenten met een treinstation. Deze thesis is geschreven als afronding van de studie Planologie binnen de Faculteit der Managementwetenschappen aan de Radboud Universiteit Nijmegen.

Dit onderwerp heb ik gekozen omdat het perfect aansluit bij mijn interesse in infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen. Het schrijven van dit onderzoek heb ik als zeer leerzaam ervaren omdat alle kennis en ervaring die ik heb opgedaan in de afgelopen jaren nu samen zijn gekomen in deze thesis. Vooral de eigen verantwoordelijkheid en vrijheid voor het uitvoeren van het onderzoek heb ik als prettig ervaren.

Deze gelegenheid grijp ik graag aan om een aantal mensen te bedanken voor hun medewerking aan dit onderzoek. Ten eerste wil ik Hetty van der Stoep bedanken voor haar deskundige begeleiding en coördinatie gedurende het gehele onderzoeksproces. Ook Sander Lenferink wil ik bedanken voor zijn input en begeleiding gedurende de beginfase van mijn onderzoek. Daarnaast wil ik mijn dank getuigen aan Karel Martens, Paul Chorus, Wendy Tan & Paul Gerritsen voor de interessante gesprekken en de feedback die zij gegeven hebben op de enquête. Tot slot wil ik de respondenten bedanken die de tijd en moeite hebben genomen om deel te nemen aan dit onderzoek. Zonder hen was dit onderzoek niet mogelijk geweest.

Ik wens u veel plezier bij het lezen van dit onderzoek!

Nijmegen, juni 2013

Kay van der Kraan

# Samenvatting

Om Nederland ook in de toekomst bereikbaar te houden en de toenemende mobiliteit te kunnen faciliteren dient men op een andere manier om te gaan met ruimte en mobiliteit. Het concept Transit-Oriented Development wordt door velen omarmd als manier om ruimte en mobiliteit te vervlechten. Kern van Transit-Oriented Development is dat de ontwikkeling van locaties en ontwikkeling van infrastructuurnetwerken op elkaar afgestemd worden door ruimtelijke ontwikkelingen te concentreren rond knooppuntlocaties. Stationsgebieden vormen OV-knooppunten die bij uitstek geschikt zijn om invulling te geven aan de vervlechting van ruimte en mobiliteit. Transit-Oriented Development blijkt in Nederland echter nog niet van de grond te komen. Met dit onderzoek is getracht een bijdrage te leveren aan de integratie van mobiliteit en ruimte in stationsgebieden door te verkennen welke aspecten de uitvoering van Transit-Oriented Development rondom stationsgebieden in Nederland op gemeentelijk niveau in de weg staan. De centrale vraag van dit onderzoek luidt als volgt: *“Welke ambities hebben Nederlandse gemeenten ten aanzien van de integrale ontwikkeling van stationsgebieden en welke barrières ondervinden Nederlandse gemeenten bij de uitvoering van plannen ten aanzien van de integrale ontwikkeling van stationsgebieden?”*

Om een antwoord te vinden op de onderzoeksvraag is er voor gekozen een survey-onderzoek uit te voeren. Met het uitvoeren van survey-onderzoek is het mogelijk om een landelijk overzicht te geven van de Nederlandse praktijk omtrent Transit-Oriented Development door een groot aantal onderzoekseenheden in het onderzoek op te nemen. Daarnaast is het ook mogelijk de onderzoeksresultaten te generaliseren. Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van een schriftelijke vragenlijst. Deze vragenlijst is via het web verspreid onder alle Nederlandse gemeenten met minimaal één treinstation binnen de gemeentegrens. De operationalisatie van de vragenlijst is gemaakt op basis van een oriëntatie op de wetenschappelijke literatuur en enkele gesprekken met experts op het gebied van Transit-Oriented Development.

Samenvattend blijkt uit dit onderzoek dat gemeenten zichzelf een zeer initiërende rol toeschrijven bij het uitvoeren van plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden en dat gemeenten tal van sturingsinstrumenten hanteren om gestalte te geven aan deze ambities. De ambities die gemeenten nastreven met de plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden hebben veel raakvlakken met de ideeën van het Transit-Oriented Development concept. Zo blijken gemeenten gericht te zijn op het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte, het creëren van een gebruiksvriendelijke omgeving voor fietsers en voetgangers, het verknopen van diverse vervoersmodaliteiten en het verbeteren van de bereikbaarheid van de gemeente. Het concentreren van ruimtelijke ontwikkelingen in het stationsgebied is in de ogen van gemeenten van minder belang terwijl dit juist de kern van het Transit-Oriented Development concept vormt. De uitvoering van visies loopt vaak stuk loopt op de financiering van de (her)ontwikkeling van stationsgebieden. Gemeenten zijn niet in staat de (her)ontwikkeling van stationsgebieden zelf te financieren en zijn afhankelijk van investeringen van onder andere vervoerders en projectontwikkelaars. Laatstgenoemde partijen zijn echter slechts beperkt bereid om financiële risico's van de (her)ontwikkeling in

stationsgebieden te dragen. Afhankelijk van de specifieke situatie spelen er tevens barrières op institutioneel, technisch, politiek en juridisch vlak.

# Inhoudsopgave

|                                                                     |    |
|---------------------------------------------------------------------|----|
| Voorwoord .....                                                     | I  |
| Samenvatting.....                                                   | II |
| Inhoudsopgave .....                                                 | IV |
| Lijst van figuren en tabellen .....                                 | V  |
| 1. Inleiding .....                                                  | 1  |
| 1.1 Projectkader .....                                              | 1  |
| 1.2 Doelstelling.....                                               | 3  |
| 1.3 Onderzoeksmodel .....                                           | 4  |
| 1.4 Vraagstelling .....                                             | 4  |
| 1.5 Leeswijzer .....                                                | 5  |
| 2. Theoretisch kader .....                                          | 6  |
| 2.1 Theoretisch Kader .....                                         | 6  |
| 2.2 Conceptueel model .....                                         | 14 |
| 3. Methodologie .....                                               | 15 |
| 3.1 Onderzoeksstrategie .....                                       | 15 |
| 3.2 Data verzameling .....                                          | 16 |
| 3.3 Kwaliteitseisen.....                                            | 20 |
| 3.4 Data analyse .....                                              | 21 |
| 4. Onderzoeksresultaten.....                                        | 22 |
| 4.1 Plannen.....                                                    | 22 |
| 4.2 Ambities .....                                                  | 23 |
| 4.3 Realisatie van plannen .....                                    | 25 |
| 4.4 Barrières bij uitvoering van plannen.....                       | 26 |
| 5. Conclusie.....                                                   | 31 |
| 5.1 Conclusie .....                                                 | 31 |
| 5.2 Reflectie & aanbevelingen .....                                 | 33 |
| Literatuurlijst .....                                               | 34 |
| Bijlage I: Operationalisatie Vragenlijst.....                       | 37 |
| Bijlage II: Enquete Transit-Oriented Development in Nederland ..... | 40 |
| Bijlage III: Geraadpleegde experts pre-test.....                    | 49 |
| Bijlage IV: Vaststelling kwaliteitseisen onderzoek .....            | 50 |
| Bijlage V: Data analyse met SPSS 19.0.....                          | 53 |

# Lijst van figuren en tabellen

## Figuren:

|                                                                                                                                                                          |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figuur 1: Onderzoeksmodel.....                                                                                                                                           | 4  |
| Figuur 2: Operationalisatie gemeentelijke ambities ten aanzien van Transit-Oriented Development in Nederland.....                                                        | 9  |
| Figuur 3: Operationalisatie van de gemeentelijke uitvoering van plannen omtrent Transit-Oriented Development .....                                                       | 10 |
| Figuur 4: Operationalisatie barrières met betrekking tot de uitvoering van plannen omtrent Transit-Oriented Development .....                                            | 13 |
| Figuur 5: Conceptueel model .....                                                                                                                                        | 14 |
| Figuur 6: Overzicht geografische spreiding onderzoekspopulatie .....                                                                                                     | 16 |
| Figuur 7: Inhoud van plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden.....                                                                                      | 23 |
| Figuur 8: Ambities van gemeenten voor de functie van stationsgebieden .....                                                                                              | 24 |
| Figuur 9: Overzicht van de mate waarin partijen het voortouw zouden moeten nemen bij de uitvoering van plannen omtrent de ontwikkeling van stationsgebieden ...          | 26 |
| Figuur 10: Gradatie van barrières m.b.t de uitvoering van plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden.....                                                 | 27 |
| Figuur 11: Overzicht van de mate waarin juridische barrières de uitvoering de uitvoering van plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden verhinderen ..... | 30 |
| Figuur 12: Operationalisatie vragenlijst op basis van het theoretisch kader .....                                                                                        | 37 |

## Tabellen:

|                                                                                                                                 |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabel 1: Overzicht mate van stedelijkheid onderzoekspopulatie .....                                                             | 17 |
| Tabel 2: Gemiddelde scores van barrières m.b.t de uitvoering van plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden..... | 27 |
| Tabel 3: Representativiteit onderzoekspopulatie op basis van het aantal stations per gemeente .....                             | 51 |
| Tabel 4: Representativiteit onderzoekspopulatie op basis van de mate van stedelijkheid van gemeenten .....                      | 52 |
| Tabel 5: Representativiteit onderzoekspopulatie op basis van geografische spreiding.....                                        | 52 |

# 1. Inleiding

## 1.1 Projectkader

Om Nederland ook in de toekomst bereikbaar te houden en de toenemende mobiliteit te kunnen faciliteren dient men op een andere manier om te gaan met ruimte en mobiliteit: “Op de oude voet verdergaan betekent dat het verkeer vastloopt, de ruimte dichtslibt, het milieu uitgeput raakt en de economie zich niet kan vernieuwen” (Van den Boomen & Venhoeven, 2012, p.18). Het dagelijks leven van mensen wordt steeds complexer met als gevolg dat de mobiliteit in Nederland toeneemt. Mensen ontplooiën een steeds groter wordende diversiteit aan activiteiten op een groot aantal verschillende locaties (Kuijpers et al., 2010) waardoor de afstanden die men aflegt tussen locaties steeds groter worden en het patroon van de verplaatsingen steeds meer gespreid raakt (Van den Boomen et al., 2012). Gezien de toenemende mobiliteit zal bereikbaarheid een steeds belangrijker thema worden. Het is een misverstand dat bereikbaarheid alleen gaat over de snelheid waarmee een locatie bereikt kan worden. Reizigers willen een bestemming bereiken om daar een activiteit te ontplooiën en daarmee gaat bereikbaarheid, naast de snelheid van verplaatsingen, ook over de nabijheid van activiteiten (Geurs, 2012). Daarmee is bereikbaarheid een combinatie van het vervoerssysteem en de ruimtelijke structuur.

In dit licht bestaat er een duidelijke behoefte aan een flexibel vervoerssysteem waarin locaties te bereiken zijn middels diverse modaliteiten (auto, fiets, trein, tram, metro en te voet). Een dergelijk samenhangend vervoerssysteem vormt ook het fundament voor een vervlechting van ruimtelijke ontwikkelingen met ontwikkelingen in mobiliteit.

Het concept Transit-Oriented Development wordt door velen omarmd als manier om ruimte en mobiliteit te vervlechten. Kern van Transit-Oriented Development is dat de ontwikkeling van locaties en ontwikkeling van infrastructuurnetwerken op elkaar afgestemd worden door ruimtelijke ontwikkelingen te concentreren rond knooppunt-locaties. In de visie van Calthorpe (1993) vervult het openvervoerssysteem een cruciale rol bij het integreren van ruimte en mobiliteit. Het openbaarvervoerssysteem fungeert namelijk als de ruggengraat voor stedelijke ontwikkelingen. Deze stedelijke ontwikkelingen worden volgens Cervero, Ferrell en Murphy (2002) dan ook vooral gerealiseerd rond OV-knooppunten en worden gekarakteriseerd door hoge dichtheden van bebouwing, functiemenging en veel ruimte voor voetgangers en fietsers. Hierbij dient de kanttekening gemaakt te worden dat een universele definitie van Transit-Oriented Development ontbreekt binnen de internationale literatuur. Het Transit-Oriented Development is namelijk van toepassing op tal van locaties en contexten en daardoor te divers om in één definitie te vangen (Cervero et al., 2004).

De kracht van Transit-Oriented Development is dat het een oplossing vormt voor meerdere maatschappelijke problemen door de integratie van ruimte en mobiliteit (Koster & Tan, 2012). Door nieuwe stedelijke ontwikkelingen te concentreren rond OV-knooppunten kan de schaarse open ruimte in Nederland behouden blijven (Straatemeier et al., 2011). Daarnaast kan Transit-Oriented Development een bijdrage leveren aan het economisch en sociaal functioneren van steden. Ook heeft Transit-Oriented Development de potentie om mobiliteit duurzamer te maken door middels het stimuleren van openbaar vervoer en langzaam verkeer een alternatief te bieden voor autogebruik (Hess &

Lombardi, 2005). Het verduurzamen van mobiliteit zal aan belang toenemen gezien de klimaatverandering en de noodzaak om CO<sub>2</sub> uitstoot drastisch terug te dringen. Ten slotte geeft Transit-Oriented Development mensen keuzemogelijkheid en geeft het daarmee invulling aan de behoefte aan flexibele vervoersnetwerken: *“it could very well be that the benefits of TOD have less to do with transportation and more to do with widening choices on where to live and how to travel”* (Cervero, Ferrell & Murphy, 2002, p.5). Afhankelijk van de locatie en het soort activiteit kunnen mensen kiezen voor een bepaald vervoersmiddel of voor een combinatie van vervoersmiddelen.

Stationsgebieden vormen OV-knooppunten die bij uitstek geschikt zijn om invulling te geven aan de vervlechting van ruimte en mobiliteit. Door de centrale ligging en goede bereikbaarheid hebben stationsgebieden een magnetische werking voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (Kuijpers et al., 2010). Stations vormen niet alleen een plek waar diverse vervoersmodaliteiten samen komen, maar ook een toegangspoort tot de directe omgeving en plaatsen waar vertoefd kan worden (Bertolini, 2009).

Stationsgebieden vormen daarmee de brug tussen ruimte en mobiliteit: “Het station is een centrum van stedelijkheid, dat aan kracht wint met elke extra mogelijkheid om over te stappen op bus of tram, met elke koppeling aan het fietsnetwerk, met elke auto die er staat om je verder te brengen. En met elke winkel of werkplek die je toevoegt. Meer is meer is meer” (Van den Boomen & Venhoeven, 2012, p.17).

De potentie van stationslocaties om ruimte en mobiliteit te integreren wordt extra gefaciliteerd door het ‘Programma Hoogfrequent Spoor.’ Dit programma heeft de ambitie om de reiziger in 2020 ‘spoorboekloos’ te laten reizen door op de drukste spoortrajecten zes intercity’s en zes sprinters per uur extra te laten rijden (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2010). De hogere treinfrequentie en de additionele bereikbaarheid die dat met zich meebrengt maken stationsgebieden nog aantrekkelijker voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Ondanks de potentiële voordelen die Transit-Oriented Development kan hebben, komt het in Nederland nog niet van de grond (Tan, Bertolini & Janssen-Jansen, 2011). Kuijpers et al. (2010) constateren dan ook dat veel stationsgebieden, of delen daarvan, nog altijd braak liggen. Stationsgebieden worden in Nederland nog niet optimaal ingezet om ruimte en mobiliteit aan elkaar te verbinden.

In de internationale literatuur is er veel onderzoek gedaan naar de barrières die de succesvolle implementatie van Transit-Oriented Development in de weg staan. Deze onderzoeken zijn echter vaak beschrijvend en beperken zich tot het geven van ‘best-practices’ en lijsten met succes- en faalfactoren: “TOD literature is typical in the use of case-studies, which are generally descriptive and randomly chosen” (Tan, Bertolini & Janssen-Jansen, 2011, p.2). Door het beschrijvende karakter van dergelijke onderzoeken zijn de resultaten zeer contextafhankelijk en is het moeilijk om de kennis uit het buitenland te vertalen naar de Nederlandse praktijk (Tan, 2011). Er bestaat daarom een behoefte om kennis op te bouwen over de barrières die specifiek van toepassing zijn op de Nederlandse situatie. Bertolini & Tan (2010) komen tot de conclusie dat er door het veelvoud aan betrokken actoren en onduidelijkheid over de verschillende rollen die de actoren in het implementatieproces innemen, een gebrek aan regie is ontstaan dat in combinatie met een gebrek aan draagvlak voor openbaar vervoer projecten een vicieuze cirkel vormt die de implementatie van Transit-Oriented Development in Nederland

verhindert. Dit onderzoek geeft daarmee enkele aanknopingspunten om het bestaande kennistekort wat betreft de Nederlandse situatie verder uit te diepen.

Het kennistekort over de Nederlandse praktijk omtrent Transit-Oriented Development is met name aanwezig op gemeentelijk niveau. Het is niet duidelijk in welke mate gemeenten beleidsvisies hebben op het gebied van Transit-Oriented Development, hoe zij invulling geven aan dat beleid, hoe zij de beleidsvisies proberen te verwezenlijken en welke problemen zij daarbij ondervinden. Dit terwijl gemeenten een belangrijke, vaak initiërende rol vervullen bij de ontwikkeling van stationsgebieden. Gemeenten hebben weliswaar geen eigendomsrechten binnen stations maar zijn wel verantwoordelijk voor het beheer, de inrichting en de kwaliteit van de openbare ruimte rondom een station (Chorus, 2012). Gemeenten hebben daarbij de juridische verantwoordelijkheid en bevoegdheid om een structuurvisie voor het stationsgebied op te stellen en deze juridisch bindend te maken door deze te vertalen in een bestemmingsplan (PBL, 2010).

Het Transit-Oriented Development concept is nog niet verankerd in de Nederlandse beleidspraktijk. Zoals eerder is aangegeven bestaat er geen universele definitie van het Transit-Oriented Development concept en is het concept daardoor op diverse wijzen te interpreteren. Omdat de potentie van Transit-Oriented Development vooral tot uiting komt in stationsgebieden operationaliseer ik Transit-Oriented Development als de ontwikkeling van stationsgebieden.

Om Transit-Oriented Development zijn potentie te laten vervullen in Nederland is een eerste stap het om op landelijk niveau inzichtelijk maken van wat er op gemeentelijk niveau gebeurt omtrent de ontwikkeling van stationsgebieden en welke barrières ervaren worden bij de uitvoering van plannen omtrent de ontwikkeling van stationsgebieden, eens te meer omdat huidig onderzoek gebaseerd is op een beperkt aantal casestudies. De veronderstelling daarbij is dat stedelijke gemeenten, door een gebrek aan ruimte, efficiënter met ruimte om moeten gaan dan landelijke gemeenten. Daarnaast komen er in stedelijke gemeenten meer vervoersstromen samen en zijn deze vervoersstromen groter waardoor de verwachting is dat stedelijke gemeenten andere problemen ervaren bij de ontwikkeling van stationsgebieden.

## ***1.2 Doelstelling***

Uit het projectkader blijkt dat er behoefte is om op landelijk niveau inzichtelijk te maken wat gemeenten in de praktijk doen om Transit-Oriented Development rondom stationsgebieden van de grond te krijgen. Dit zal daarom een praktijkgericht onderzoek zijn. De kennis uit het onderzoek tracht een bijdrage te leveren aan de integratie van gebiedsontwikkeling en ontwikkeling van mobiliteit rondom stationsgebieden door de Nederlandse beleidspraktijk rondom de ontwikkeling van stationsgebieden en de problemen die gemeenten ervaren bij het uitvoeren van plannen omtrent de ontwikkeling van stationsgebieden in kaart te brengen op gemeentelijk niveau. De kennis die in het onderzoek gegenereerd wordt kan als uitgangspunt dienen voor verder wetenschappelijk onderzoek en uiteindelijk als basis voor nieuw beleid.

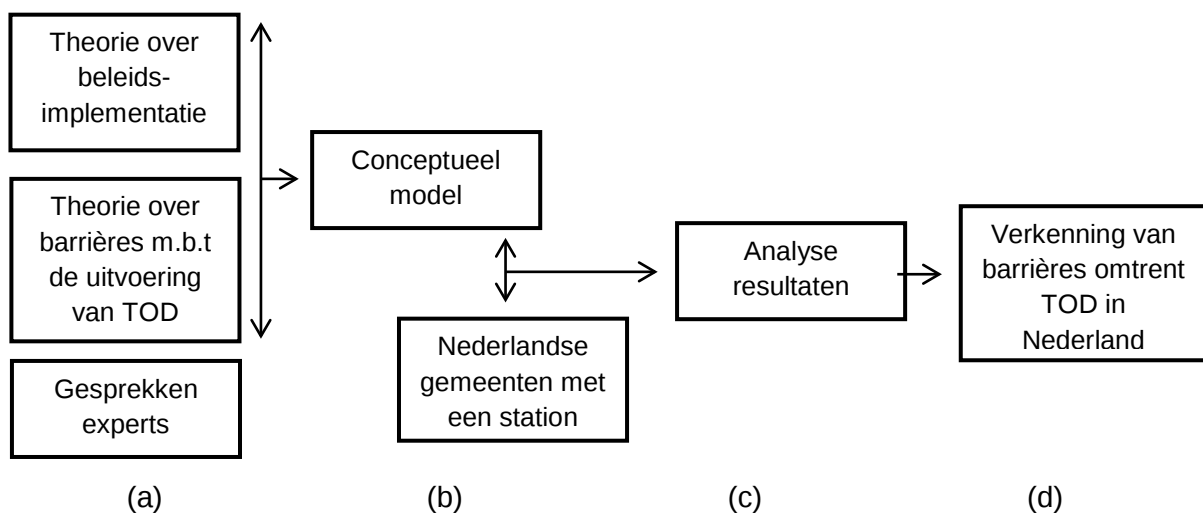
Dit brengt mij tot de volgende doelstelling:

*Het doel van dit onderzoek is het verkennen van de aspecten die de uitvoering van Transit-Oriented Development in Nederland op gemeentelijk niveau in de weg staan door via survey-onderzoek te inventariseren welke ambities Nederlandse gemeenten hebben omtrent de integrale ontwikkeling van stationsgebieden en welke problemen Nederlandse gemeenten ondervinden bij de implementatie van visies ten aanzien van de integrale ontwikkeling van stationsgebieden.*

### 1.3 Onderzoeksmodel

Onderstaand onderzoeksmodel (Figuur 1) geeft schematisch weer wat het doel van dit onderzoek is en welke stappen er genomen worden om dit doel te bereiken. Het schema dient van links naar rechts gelezen te worden.

Om het doel van dit onderzoek te bereiken worden de volgende stappen gezet: Een literatuurstudie en gesprekken met experts in de praktijk (a), levert een conceptueel model op, waarmee (b) geanalyseerd kan worden welk beleid Nederlandse gemeenten voeren omtrent Transit-Oriented Development. Analyse van de resultaten (c) resulteert in een verkenning van de barrières die de uitvoering van Transit-Oriented Development rondom stationsgebieden in Nederland op gemeentelijk niveau in de weg staan.



Figuur 1: Onderzoeksmodel

### 1.4 Vraagstelling

Om de doelstelling van dit onderzoek te realiseren dient er een antwoord geformuleerd te worden op onderstaande centrale vraag. De centrale vraag is logisch afgeleid uit de doelstelling door eerst het type kennis te bepalen dat nodig is om de doelstelling te bereiken. In dit geval tracht onderzoek beschrijvende kennis te genereren. De centrale vraag in dit onderzoek luidt daarom als volgt:

*Welke ambities hebben Nederlandse gemeenten ten aanzien van de integrale ontwikkeling van stationsgebieden en welke barrières ondervinden Nederlandse*

*gemeenten bij de uitvoering van plannen ten aanzien van de integrale ontwikkeling van stationsgebieden?*

Deze centrale vraag is vervolgens verder uitgekristalliseerd in een vijftal deelvragen om op die manier meer sturing aan het onderzoek te geven:

- *In hoeverre hebben Nederlandse gemeenten plannen voor de ontwikkeling van stationsgebieden?*
- *Welke sturingsinstrumenten hanteren Nederlandse gemeenten om de plannen voor de ontwikkeling van stationsgebieden uit te voeren?*
- *Welke problemen worden er door Nederlandse gemeenten ervaren bij de implementatie van plannen voor de ontwikkeling van stationsgebieden?*
- *In hoeverre ondervinden Nederlandse gemeenten problemen bij de implementatie van plannen voor de ontwikkeling van stationsgebieden?*
- *Ondervinden landelijke en stedelijke gemeenten verschillende problemen bij de uitvoering van plannen omtrent de ontwikkeling van stationsgebieden?*

### **1.5 Leeswijzer**

In deze paragraaf wordt de opzet van dit onderzoek nader uiteengezet. Hoofdstuk 2 bestaat uit het theoretisch kader. In dit theoretisch wordt de theoretische basis gelegd dat als uitgangspunt zal dienen voor de analyse van de onderzoeksresultaten. In hoofdstuk 3 wordt de methodologische aanpak van dit onderzoek verantwoord. Vervolgens worden de resultaten van het onderzoek in hoofdstuk 4 geanalyseerd. Tot slot worden er in hoofdstuk 5 conclusies verbonden aan de gevonden onderzoeksresultaten om zo een antwoord op de onderzoeksvraag te geven. Hoofdstuk 5 wordt afgesloten met een kritische reflectie.

## 2. Theoretisch kader

Om sturing en een verdere verdieping te geven aan dit onderzoek is het van belang om het onderzoek theoretisch in te kaderen. In dit theoretisch kader worden de belangrijkste begrippen uit de gestelde centrale vragen theoretisch onderbouwd en uitgewerkt. Het theoretisch kader mondt uit in een conceptueel model waarin de relaties tussen de belangrijkste begrippen wordt aangegeven.

### 2.1 Theoretisch Kader

#### **Transit-Oriented Development & gemeentelijke ambities**

Het eerste begrip dat behandeld wordt is het Transit-Oriented Development concept. Vervolgens zal worden beschreven welke ambities Nederlandse gemeenten mogelijk koppelen kunnen koppelen aan het Transit-Oriented Development concept.

Kern van Transit-Oriented Development is dat de ontwikkeling van locaties en ontwikkeling van infrastructuurnetwerken op elkaar afgestemd worden door ruimtelijke ontwikkelingen te concentreren rond knooppuntlocaties. Peter Calthorpe definieert Transit-Oriented Development als: “moderate and high-density housing, along with complementary public uses, jobs, retail and services, are concentrated in mixed-use developments at strategic points along the regional transit systems” (1993, p.41). Ontwikkelingen worden door Calthorpe beschouwd als Transit-Oriented Development als deze zich binnen een straal van 600 meter van een knooppuntlocatie bevinden.

Binnen de literatuur bestaat echter geen consensus over de manier waarop Transit-Oriented Development gedefinieerd zou moeten worden (Cervero, Murphy, Ferrell, Goguhts & Tsai, 2004). Het concept van Transit-Oriented Development is van toepassing op tal van locaties en contexten en daardoor te divers om in één definitie te vangen. Door het ontbreken van een eenduidige definitie is het concept Transit-Oriented Development ook multi-interpretabel en is het vaak onduidelijk welk doel nu nagestreefd wordt middels Transit-Oriented Development: “Should TOD aim to maximize revenue to the transit agency through lucrative ground leases or seek to minimize the use of automobiles? Should TOD be designed to maximize ridership or to help revitalize the station area? Should it try to maximize economic success or urban values?” (Belzer & Autler, 2002, p.19).

Ondanks het ontbreken van een eenduidige definitie, constateren Cervero, Ferrell en Murphy (2002, p.6) dat er gemeenschappelijke aspecten naar voren komen in vrijwel alle definities van Transit-Oriented Development. Het betreft hier aspecten als functiemenging, concentratie van bebouwing en ontwikkeling nabij openbaar vervoerknooppunten. Deze aspecten komen ook terug in de definitie die Cervero, Murphy, Ferrell, Goguhts & Tsai (2004, p.8) hanteren: “Transit-Oriented Development is widely defined as compact, mixed-use development near transit facilities with high- quality walking environments.”

De tekortkoming van bovenstaande definitie is dat deze uitsluitend focust op de fysieke uitingsvorm van Transit-Oriented Development. “One must also be careful not to cast TOD purely in physical determinist terms” (Cervero et al., 2004, p.8). Een dergelijke

definitie doet tekort aan de doelen die men nastreeft middels Transit-Oriented Development (Dittmar & Poticha, 2004, p.21).:

*“Although appropriate physical qualities (e.g. density, distance and urban form) are essential for making TOD work, an exclusive focus on these characteristics can obscure the main goal of transit-oriented development, which is not to create a particular physical form but to create places that function differently from traditionally development”*

Omdat het concept Transit-Oriented Development niet beperkt is tot fysieke kenmerken van knooppuntlocaties, pleiten Belzer & Autler (2002) en Dittmar & Poticha (2004) voor een herdefinitie van het Transit-Oriented Development concept.

Projecten die als Transit-Oriented Development bestempeld worden zouden volgens beide werken gedefinieerd moeten worden in termen van prestaties. Belzer & Autler (2002) definiëren een project daarom als Transit-Oriented Development als het aan de volgende zes criteria voldoet:

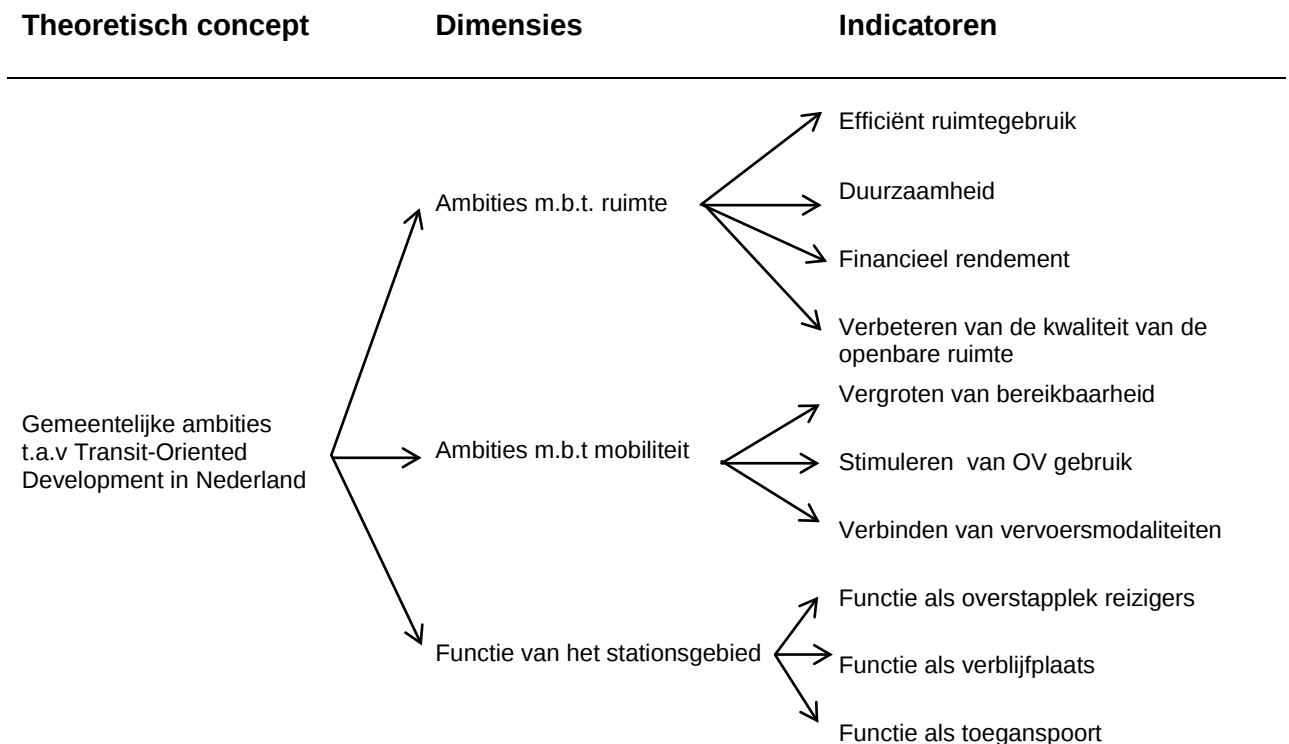
- **Location Efficiency:** Door het creëren van grotere dichtheden van bebouwing rondom een knooppuntlocatie zijn mensen minder afhankelijk van autogebruik. Omdat mensen activiteiten dicht bij huis kunnen ontplooiën zijn zij eerder geneigd om gebruik te maken van alternatieve vervoersmiddelen. Transit-Oriented Development biedt daarmee een alternatief voor autogebruik door andere vervoersmodaliteiten aan te bieden en het gebruik daarvan te stimuleren door gebruik te maken van een specifieke ruimtelijke inrichting rondom een knooppuntlocatie.
- **Value Recapture:** Gebieden gericht op Transit-Oriented Development zouden per hoofd van de bevolking minder voor transport bij moeten dragen dan gebieden die steunen op autogebruik. Door een alternatief te bieden voor autogebruik zijn bewoners rondom knooppuntlocaties een kleiner gedeelte van hun inkomen kwijt voor transport, inclusief de kosten die gemaakt moeten worden met belastinggeld om openbaar vervoer te faciliteren en te onderhouden. Deze besparing in kosten kan vervolgens weer geïnvesteerd worden door de omwonenden in het knooppunt.
- **Livability:** Transit-Oriented Development draagt bij aan een verhoogde levenskwaliteit onder andere op aspecten als milieu, economie, toegang tot voorzieningen en kwaliteit van de openbare ruimte.
- **Financial Return:** Als gevolg van een grotere bereikbaarheid door de Transit-Oriented Development projecten stijgen de financiële waarden van grond en vastgoed rondom het betreffende knooppunt. Transit-Oriented Development garandeert dat investeerders (zowel publiek als privaat) een deel van hun investering terug verdienen op de korte dan wel de lange termijn.
- **Choice:** Door de grotere bereikbaarheid biedt Transit-Oriented Development bewoners, reizigers en werknemers meer mogelijkheden om te kiezen waar men wil wonen, werken en welke vervoerswijze gebruikt wordt.
- **Efficient Regional Land use Patterns:** Transit-Oriented Development draagt bij aan efficiënt ruimtegebruik door bebouwing te concentreren rondom een knooppuntlocatie.

In dit onderzoek wordt de manier waarop gemeenten het concept Transit-Oriented Development interpreteren opgevat als de doelen en ambities die gemeenten koppelen

aan Transit-Oriented Development. Hierbij wordt Transit-Oriented Development in dit onderzoek beschouwd als ontwikkelen van stationsgebieden. Een stationsgebied wordt in dit onderzoek gezien als invloedsgebied met een straal van 800 meter rondom een treinstation (Wortelboer et al., 2012). Het invloedsgebied is het gebied dat nadelen of voordelen ondervindt van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen rondom het treinstation. De criteria die Belzer & Autler (2002) hanteren, geven bepaalde succesfactoren aan en fungeren daarmee in zekere zin ook als ambities die nagestreefd zouden kunnen worden met Transit-Oriented Development door Nederlandse gemeenten. De veronderstelling is dat gemeenten hun eigen accenten leggen in de doelen die zij na willen streven met Transit-Oriented Development, mede door het ontbreken van een eenduidige definitie van Transit-Oriented Development. De criteria van Belzer & Autler (2002) zullen daarom als uitgangspunt worden genomen om de ambitie die Nederlandse gemeenten hebben met Transit-Oriented Development in kaart te brengen.

De ambities van Nederlandse gemeenten op het gebied van Transit-Oriented Development zijn tevens af te leiden uit de functie waarin gemeenten hun stationsgebied willen ontwikkelen. Het stationsgebied zou in overeenstemming met de visie van het Transit-Oriented Development concept meer moeten behelzen dan een overstapplek voor reizigers: *“Een station dient niet alleen gezien te worden als een plek waar de stromen van treinen, trams en bussen, auto’s, fietsen en voetgangers in goede banen geleid dienen te worden, maar ook als een poort tot de omgeving en een plek waar vertoefd kan worden”* (Bertolini, 2009, p.9). Stationsgebieden zouden juist locaties moeten zijn waar een hoge ruimtelijke concentratie van onder andere kantoren, woningen en hoogwaardige activiteiten samen komen (Van den Boomen & Venhoeven, 2012; Peek, 2006). Stationsgebieden vormen daarmee een duidelijke koppeling tussen ruimte en mobiliteit. Dit onderzoek richt zich onder andere op de vraag of Nederlandse gemeenten de koppeling tussen ruimte en mobiliteit in het stationsgebied nastreven en dus is het zeer relevant om gemeenten te vragen naar de functie die zij ambiëren bij de ontwikkeling van het stationsgebied.

In figuur 2 op de volgende pagina is een overzicht opgenomen van de operationalisatie van eventuele ambities die Nederlandse gemeenten zouden kunnen hebben bij de plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden:



*Figuur 2: Operationalisatie gemeentelijke ambities ten aanzien van Transit-Oriented Development in Nederland*

### Vertaling van ambities in beleid

De vertaling van gemeentelijke ambities in concrete uitvoering van Transit-Oriented Development staat centraal in dit onderzoek. De ambities die gemeenten hebben op het gebied van Transit-Oriented Development dienen omgezet te worden in een zekere vorm van beleid om tot uitvoering te komen. Beleid wordt door Hoogerwerf (2008, p.19) omschreven als: "Het streven naar het bereiken van bepaalde doeleinden met bepaalde middelen en bepaalde tijdskeuzes." Daarmee is beleid sterk gericht op het bereiken van doelen en het bewust handelen om de gestelde doelen te bereiken. Beleid is volgens Hoogerwerf (2008) dan ook in zekere zin een antwoord op een probleem.

Het formuleren van beleid is een eerste stap naar de verwezenlijking van gemeentelijke ambities op het gebied van Transit-Oriented Development. Implementatie van het geformuleerde beleid vormt de volgende stap. Pressman en Wildavsky (1972) definiëren beleidsimplementatie als volgt: "Policy implementation may be viewed as a process of interaction between the setting of goals and actions geared to achieve them." Mazmanian en Sabatier hanteren een eenvoudiger definitie van implementatie, en zien implementatie als: "The carrying out of a basic policy decision" (1983, p.20). Implementatie heeft in de wetenschap vooral de betekenis van het bereiken, uitvoeren en complementeren van beleid.

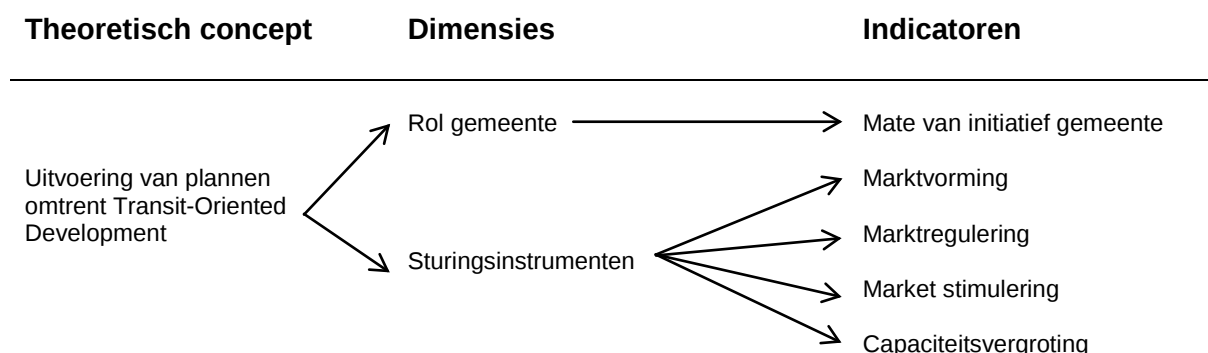
Gemeenten beschikken over diverse sturingsinstrumenten om de plannen voor de ontwikkeling van stationsgebieden te implementeren. Vedung (1998, p.3) hanteert de volgende definitie van publieke sturingsinstrumenten: "Public policy instruments are the set of techniques by which governmental authorities wield their power in attempting to ensure support and effect social change." Middels sturingsinstrumenten wordt een concrete invulling gegeven aan de uitvoering van beleid. Adams (2005) onderscheidt een viertal sturingsinstrumenten waarmee gewenst landgebruik op een bepaalde locatie gerealiseerd kan worden door een overheidsinstantie:

- *Market shaping tools*: Instrumenten die de besluitvorming van partijen beïnvloed. Door gebruik te maken van deze instrumenten wordt een bepaalde context gecreëerd die de acties van de belangrijkste marktpartijen indirect stuurt.
- *Market regulation tools*: Instrumenten die de bewegingsvrijheid van partijen beperkt. Dit gebeurt met name door gebruik te maken van juridische middelen zoals het opstellen van een bestemmingsplan waarbij marktpartijen direct gestuurd worden in de acties die zij ondernemen.
- *Market stimulation tools*: Instrumenten die marktpartijen stimuleren te investeren op een bepaalde locatie. Het betreft hier onder andere het geven van subsidies en het dekken van financiële risico's voor marktpartijen.
- *Capacity building*: Instrumenten die de samenwerking tussen de overheid en private partijen faciliteren. Afstemming tussen diverse partijen staat hierbij centraal.

Bovenstaande sturingsinstrumenten zullen als uitgangspunten dienen om te bepalen hoe Nederlandse gemeenten eventuele plannen op het gebied van Transit-Oriented Development tot uitvoering brengen. De combinatie van sturingsinstrumenten zegt tevens iets over de mate waarop gemeenten initiatief nemen bij de uitvoering van plannen en of zij daarbij inzetten op samenwerking met andere partijen.

Gemeenten kunnen er tevens voor kiezen om gebruik te maken van actief grondbeleid. De gemeente draagt in dat geval zorg voor het verwerven van de grond, het bouw- en woon rijp maken van de grond en het uitgeven van de grond (Wolting et al., 2012). Door gebruik te maken van actief grondbeleid beschikken gemeenten over meer sturingsmogelijkheden dan wanneer zij gebruik maken van bovenstaande sturingsinstrumenten waarbij zij (gedeeltelijk) afhankelijk zijn van marktpartijen.

In onderstaand figuur 3 is een overzicht opgenomen van de operationalisatie van de manier waarop gemeenten mogelijke plannen voor de (her)ontwikkeling van stationsgebieden tot uitvoering brengen:



Figuur 3: Operationalisatie van de gemeentelijke uitvoering van plannen omtrent Transit-Oriented Development

## **Barrières omtrent Transit-Oriented Development in Nederland**

In een Nederlandse context moet geconstateerd worden dat Transit-Oriented Development slechts beperkt van de grond komt (Tan, 2011; Koster & Tan, 2011). De veronderstelling is dan ook dat er specifieke barrières bestaan in de Nederlandse context die implementatie van Transit-Oriented Development in de weg staan. Tan & Bertolini (2010) hebben een eerste aanzet gegeven om de barrières die de uitvoering van Transit-Oriented Development in Nederland verhinderen in kaart te brengen. Zij onderscheiden institutionele, financiële, juridische, politieke en technische barrières. Deze indeling in barrières zal ik voor dit onderzoek als uitgangspunt gebruiken in de zoektocht naar problemen bij de implementatie van Transit-Oriented Development op gemeentelijk niveau. Dit omdat de typologie van barrières reeds aansluit op de specifieke Nederlandse context.

In de ogen van Tan & Bertolini (2010) zijn er een aantal onderliggende factoren die de sleutel vormen tot succesvolle implementatie van Transit-Oriented Development in Nederland. Deze onderliggende factoren hebben hun weerslag op ieder van de genoemde typen barrières. Ten eerste leidt de veelvoud aan actoren en onduidelijkheid over de verschillende rollen die de actoren in het implementatieproces innemen tot een gebrek aan 'commitment.' Ten tweede is er een gebrek aan kennis en onverschilligheid over de potentie die openbaar vervoer kan hebben voor de problemen waar Nederland voor staat, waardoor er geen noodzaak en urgentie bestaat voor de betrokken actoren.

Hieronder wordt voor ieder van de barrières die als uitgangspunt dienen voor dit onderzoek uiteengelegd wat er in dit onderzoek onder verstaan zal worden:

### *Institutionele barrière*

Onder de institutionele barrière worden in dit onderzoek problemen verstaan in de samenwerking met en de afstemming tussen de betrokken partijen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden.

Er zijn ontzettend veel partijen betrokken bij ontwikkeling van stationsgebieden tot Transit-Oriented Development. Ieder van die actoren heeft eigen belangen. Waar het vaak mis gaat is dat geen van de partijen initiatief neemt. Hess & Lombardi (2005, p.27) beargumenteren dat de centrale overheid als initiator in het proces moet fungeren en op die manier de overige betrokken partijen moet mobiliseren in het implementatie proces: *"The success of TOD is driven in large part by the public policies that encourage this unique type of development."* Ook Loukaitou-Sideris (2001) pleit voor een leidende rol van de overheid in het implementatieproces door beleid te formuleren en financiële middelen beschikbaar te stellen. Succes van TOD valt of staat bij een brede samenwerking van betrokken actoren maar juist op dit punt lopen veel initiatieven stuk. Belzer & Autler (2002) voegen daar aan toe dat het gebrek aan een eenduidige definitie van Transit-Oriented Development er toe leidt dat er geen gemeenschappelijke visie bestaat op het gebied van Transit-Oriented Development. Betrokken actoren geven een eigen interpretatie van het concept en streven andere doelen na: *"No universal working definition of transit-oriented development exists. Often, the actors engaged in TOD projects bring different goals to the table, pursue strategies that work at cross purposes to each other, and lack unifying policy objectives"* (Belzer & Autler, 2002, p.19). Door de verschillende inhoudelijke visies van partijen loopt de samenwerking vaak stroef en komen veel initiatieven niet van de grond. Tot slot blijkt een gebrek aan kennis en ervaring bij gemeenten succesvolle samenwerking met en afstemming tussen partijen in de weg te staan (Tan & Bertolini,

2010). Gemeenten beschikken vaak niet over de expertise om succesvolle samenwerking tussen partijen op gang te brengen. Het gaat daarbij om zowel samenwerking met andere overheidsinstanties als om marktpartijen.

#### *Financiële barrière*

Tan & Bertolini (2010) zien het gebrek aan financiële middelen als een directe barrière die de uitvoering van plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden verhindert. Partijen zijn niet bereid te investeren in de (her)ontwikkeling van stationsgebieden omdat de kosten vaak hoger zijn dan de baten van de investering (Loukaitou-Sideris, 2001). Ten eerste is dat zo omdat Transit-Oriented Development gepaard gaat met zeer grote investeringen in onder andere infrastructuur, herstructurering van bebouwd gebied en grondsanering (Cervero et al., 2004). Daarnaast zijn de grondprijzen in stationsgebieden vaak hoog door de centrale en gewilde ligging van de stationsgebieden. Hierdoor zijn partijen minder bereid te investeren in deze gebieden (Wortelboer et al., 2012). Verder maakt de versnippering van grondeigendommen gebiedsontwikkeling in de stationsgebieden vaak moeilijk en zorgt het voor hogere kosten (Buitelaar & Witte, 2011). Omdat de baten van de ontwikkeling van stationsgebieden vaak niet in financiële middelen zijn uit te drukken zijn en de baten over veel verschillende partijen verdeeld moeten worden zijn investeringen in stationsgebieden voor veel partijen vaak onrendabel. Samenwerking op het gebied van financiën is cruciaal omdat de hoge kosten niet door een of enkele partijen gedragen kunnen worden.

Gemeenten blijken tevens investeringen op de korte termijn te prioriteren (Sobel et al. 2013). Investeringen in stationsgebieden zijn echter per definitie gericht op de lange termijn en worden daarom door veel gemeenten achterwege gelaten omdat gemeenten vaak gericht zijn op het behalen van successen op de korte termijn en financiële verplichtingen hebben op andere locaties dan stationsgebieden.

#### *Politieke barrière*

Een gebrek aan politieke urgentie, wil en daadkracht tot uitvoering is een van de belangrijkste redenen voor het niet van de grond komen van de (her)ontwikkeling van stationsgebieden in Nederland in de ogen van Koster & Tan (2011). In Nederland heerst een cultuur waarin geen belang gehecht wordt aan openbaar vervoer: “barriers in the form of indifference in the culture towards public transport from both users and or providers” (Tan et al., 2011, p. 10). Een gebrek aan politiek draagvlak en politiek leiderschap zorgen volgens Cervero et al. (2004) ook in een internationale context voor problemen omtrent de uitvoering van plannen omtrent Transit-Oriented Development.

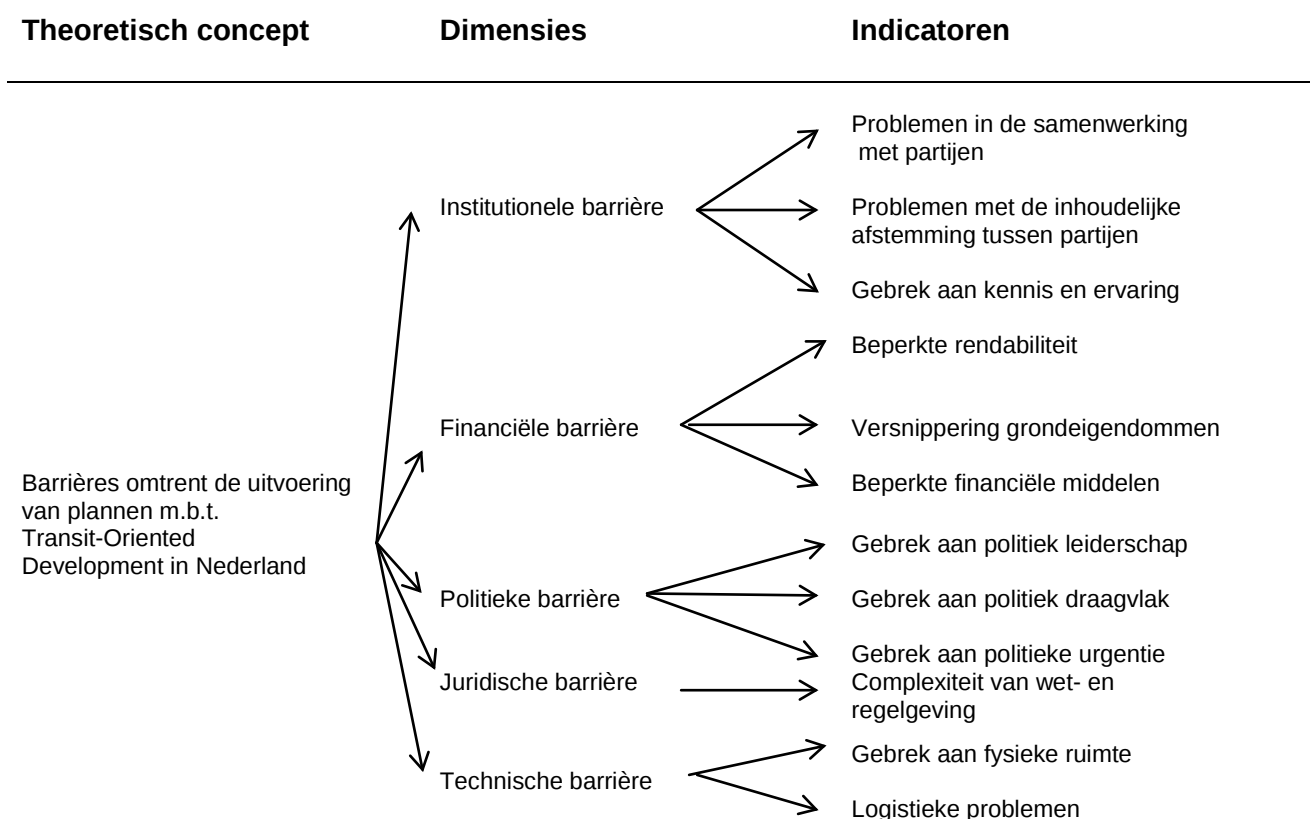
#### *Juridische barrière*

De juridische barrière betreft de wet- en regelgeving omtrent de ontwikkeling van stationsgebieden. De hoeveelheid, versnippering en complexiteit van de wet- en regelgeving rondom de ontwikkeling van stationsgebieden beperken de uitvoering van plannen. Huidige planologisch-juridische kaders geven te weinig flexibiliteit om ruimtelijke ontwikkelingen in stationsgebieden te kunnen realiseren (Uitvoeringsalliantie Centrum- en Knooppuntontwikkeling, 2010). Volgens Straatemeier et al. (2011) zijn het met name geluidsnormen, milieunormen en rode contouren die de succesvolle integratie van ruimte en mobiliteit in stationsgebieden in de weg staan.

### Technische barrière

Volgens Tan & Bertolini (2010) worden technische barrières gevormd door praktische problemen die de uitvoering van plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden verhinderd. Een van deze praktische problemen bestaat uit de logistieke afstemming van vervoersstromen. Door de grote hoeveelheid vervoersstromen die worden verknoopt in het stationsgebied blijkt het voor vervoerders lastig om dit logistiek af te stemmen (Cervero et al., 2004). De bouw van een nieuw station kan logistieke problemen opleveren door extra haltering of hogere treinfrequenties. De capaciteit van het spoornetwerk is daarbij beperkt waardoor het rijden met hogere frequenties vaak niet mogelijk is. Verder is het gebrek aan ruimte in het stationsgebied een ander basaal probleem. Parkeerterreinen worden in stationsgebieden geassocieerd met een gebrek aan ruimte maar ook andere ruimtelijke ontwikkelingen kunnen hinder ondervinden van een gebrek aan fysieke ruimte.

Hieronder volgt een overzicht (figuur 4) van de barrières die gemeenten mogelijk ondervinden bij de uitvoering van plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden:

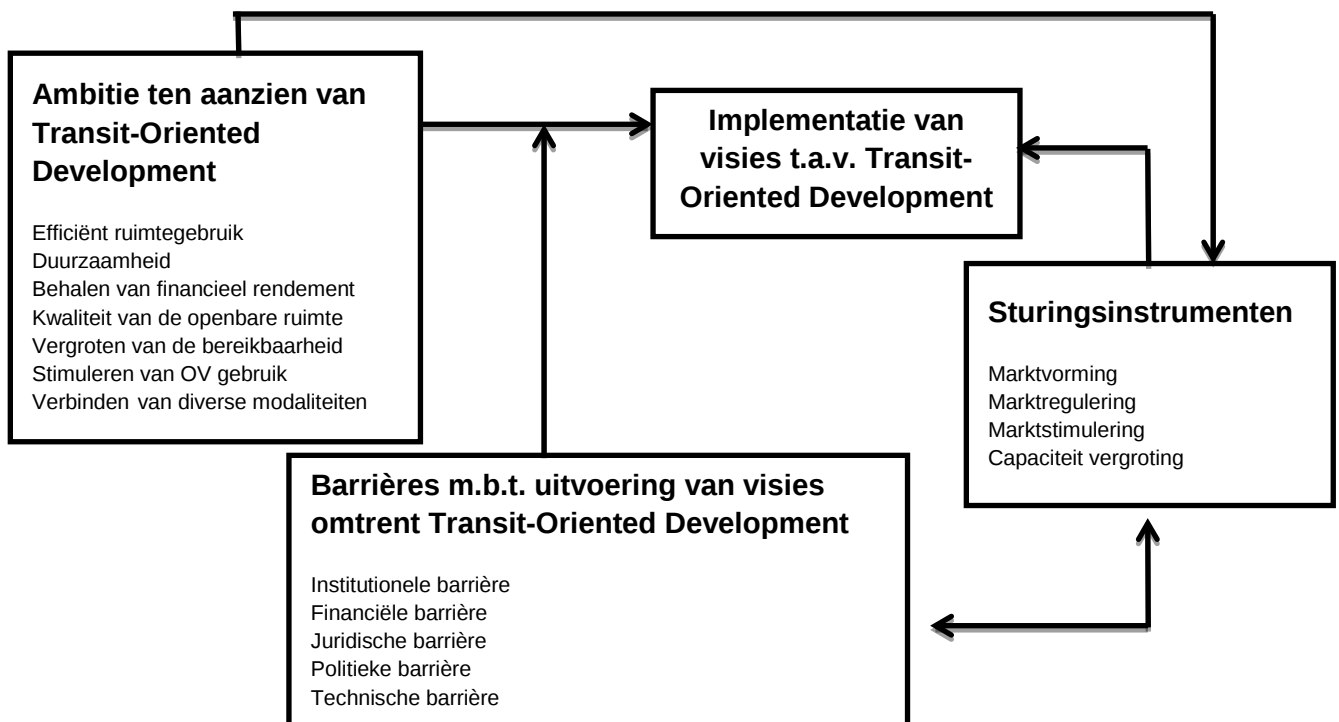


Figuur 4: Operationalisatie barrières met betrekking tot de uitvoering van plannen omtrent Transit-Oriented Development

## 2.2 Conceptueel model

Om dit theoretisch kader af te sluiten is het zaak om de relaties tussen de relevante begrippen voor dit onderzoek aan te geven in een conceptueel model. Het theoretisch kader dient daarbij als uitgangspunt. Het conceptueel model geeft richting en sturing aan dit onderzoek.

De basis van het conceptueel model wordt gevormd door eventuele ambities die gemeenten hebben op het gebied van Transit-Oriented Development. Deze ambities bestaan in dit onderzoek uit: efficiënt ruimtegebruik, duurzaamheid, behalen van financieel rendement, verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte, het vergroten van de bereikbaarheid, het stimuleren van OV gebruik en het verbinden van diverse vervoersmodaliteiten. Uit het theoretisch kader volgt de hypothese dat de ambitie die gemeenten hebben op het gebied van de (her)ontwikkeling van stationsgebieden slechts beperkt overeen komt met de gedachte achter het Transit-Oriented Development concept. Het uitgangspunt is immers dat een gebrek aan initiatief en ambitie bij gemeenten de voornaamste oorzaak is van het feit dat Transit-Oriented slechts beperkt van de grond komt in Nederland. Naast het gebrek aan ambities en initiatief van gemeenten is de verwachting dat er diverse andere problemen spelen die de succesvolle implementatie van plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden verhinderen. Deze problemen zijn ingedeeld in institutionele, financiële, technische, juridische en politieke barrières. Om de plannen voor de (her)ontwikkeling van stationsgebieden te implementeren beschikken gemeenten over diverse sturingsinstrumenten. De sturingsinstrumenten zijn ingedeeld in vormende, regulerende, stimulerende en capaciteit vergrotende instrumenten. De sturingsinstrumenten die gemeenten hanteren zijn afhankelijk van de ambities die gemeenten hebben en de problemen die zij ondervinden bij de uitvoering van de plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden. Het conceptueel model ziet er dan als volgt uit:



Figuur 5: Conceptueel model

### 3. Methodologie

In dit hoofdstuk wordt de werkwijze beschreven die gehanteerd is om de kennis te genereren die antwoord geeft op de centrale vraag van dit onderzoek. De keuzes die gemaakt zijn bij het opzetten en uitvoeren van het onderzoek worden in dit hoofdstuk onderbouwd. Het hoofdstuk begint met het beschrijven van de gekozen onderzoeksstrategie. Vervolgens wordt uiteengezet op welke wijze de data verzameld is. Daarna ga ik in op de begrippen betrouwbaarheid en validiteit om uitspraken te kunnen doen over de kwaliteit van dit onderzoek. Tot slot geef ik aan hoe de gevonden data geanalyseerd wordt.

#### 3.1 Onderzoeksstrategie

Het selecteren van een passende onderzoeksstrategie is cruciaal voor het vergaren van relevante data en de verwerking van die data om een antwoord op de centrale vragen te kunnen geven. Verschuren & Doorewaard (2007, p.160) hanteren een drietal kernbeslissingen om tot een onderzoeksstrategie te komen die consistent is met de doel- en vraagstelling van het onderzoek.

Een eerste afweging is het kiezen in een balans tussen *breedte* en *diepte* van het onderzoek. Dit onderzoek tracht een overzicht te geven van Transit-Oriented Development in Nederland op een lokaal niveau, waarbij de onderzoeksresultaten als basis kunnen dienen voor verder onderzoek en beleid. Dit onderzoek is daarmee duidelijk gefocust op de breedte en de onderzoeksstrategie moet daarvoor geschikt zijn om generalisering van de resultaten mogelijk te maken. De tweede afweging die Verschuren en Doorewaard (2007) opperen is het maken van een keuze tussen kwalitatief- dan wel kwantitatief onderzoek. Om een valide overzicht te geven van de Nederlandse praktijk omtrent Transit-Oriented Development is het van belang om een groot aantal onderzoekseenheden in het onderzoek op te nemen. Daarom heb ik er voor gekozen een kwantitatieve inslag te geven aan dit onderzoek. Daarnaast sluit kwantitatief onderzoek beter aan op de gestelde doelen omdat het de resultaten beter helpt te generaliseren en het mogelijk is om statistische verbanden tussen variabelen vast te stellen. Tot slot is er ook een afweging te maken tussen bureau-onderzoek, waarbij gegevens van anderen gebruikt worden en empirisch onderzoek, waarbij eigen data verzameld wordt. Dit onderzoek tracht juist een kennistekort op te vullen en het doen van empirisch onderzoek is daarom onontbeerlijk.

Op basis van de drie afwegingen blijkt survey-onderzoek de beste optie voor dit onderzoek. Survey onderzoek heeft volgens Vennix (2010) namelijk betrekking op een groot aantal onderzoekseenheden waarbij gegevens over werkelijke situaties verzameld worden die statistisch geanalyseerd worden. “Letterlijk betekent survey een overzicht, een veelomvattende blik of panorama. Een survey-onderzoek is dan een onderzoek waarin een overzicht gegeven wordt van een bepaald thema of verschijnsel” (Korzilius, 2008, p.7). Survey-onderzoek is daarnaast ook zeer geschikt om data te verzamelen op het gebied van opinies, gedachten en omstandigheden (Baarda, Kalmijn & De Goede, 2010). Het doen van survey-onderzoek sluit bij uitstek aan bij de doel- en vraagstelling van dit onderzoek omdat er gestreefd wordt om de situatie omtrent Transit-Oriented Development in Nederland te inventariseren en zo werkelijkheidsgetrouw weer te geven.

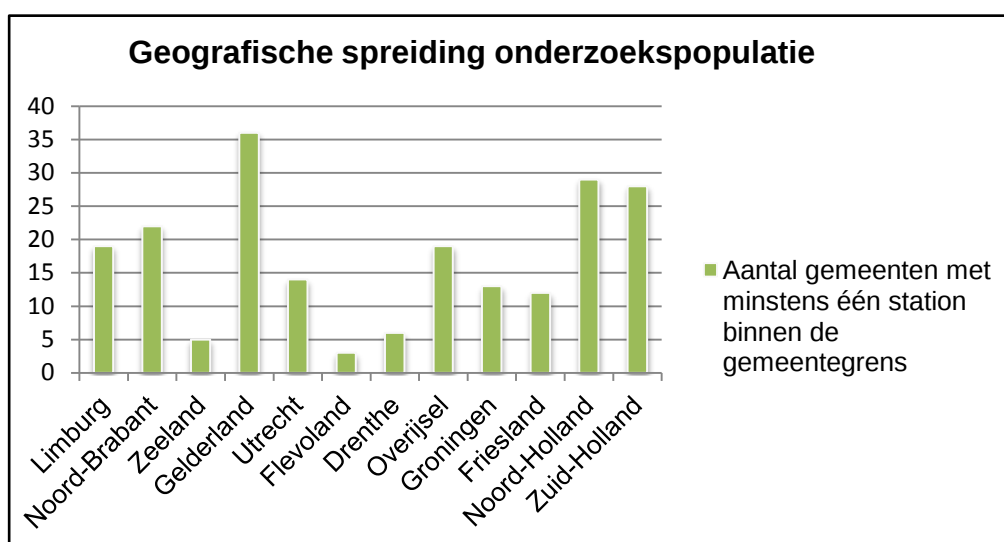
### 3.2 Data verzameling

In deze paragraaf wordt uiteengezet hoe de data voor dit onderzoek verkregen is. Eerst zal de onderzoekspopulatie beschreven worden. Vervolgens wordt ingegaan op de constructie van het meetinstrument en de procedure waarop de respondenten benaderd zullen worden. Tot slot wordt de respons van het onderzoek behandeld.

#### Beschrijving onderzoekspopulatie

De onderzoekspopulatie van dit onderzoek bestaat uit alle 206 Nederlandse gemeenten met minstens één treinstation binnen de gemeentegrens. Een belangrijke overweging voor dit onderzoek is om de hele onderzoekspopulatie dan wel een deel van de populatie mee te nemen in de analyse door een steekproef uit te voeren. “De onderzoeker werkt met een steekproef, wanneer de populatie te groot is om in zijn geheel in het onderzoek te betrekken” (Vennix, 2010, p.81). De omvang van de onderzoekspopulatie van dit onderzoek is een aantal dat behapbaar is om in zijn totaliteit mee te nemen in het onderzoek en het trekken van een steekproef is daarom overbodig. Het meenemen van de gehele onderzoekspopulatie in het onderzoek komt bovendien de nauwkeurigheid en de betrouwbaarheid van de uitspraken over de populatie ten goede (Saunders et al., 2011).

Gezien het feit dat dit onderzoek een landelijk beeld tracht te geven van de gemeentelijke beleidspraktijk rondom Transit-Oriented Development is het van belang om de geografische spreiding van de onderzoekspopulatie weer te geven. De geografische spreiding van de onderzoekspopulatie is gemaakt door het aantal gemeenten met minstens één station binnen de gemeentegrens per provincie weer te geven in figuur 3. Uit de figuur blijkt hoe diffuus de landelijke spreiding van de onderzoekspopulatie is. Opvallend is dat de provincies Zeeland, Flevoland en Drenthe een zeer gering aantal gemeenten met stations hebben. Gelderland, gevolgd door de provincies Noord- en Zuid Holland, hebben daarentegen duidelijk meer gemeenten met stations.



Figuur 6: Overzicht geografische spreiding onderzoekspopulatie

Daarnaast hebben de gemeenten verschillende aantallen stations binnen de gemeentegrens. De helft van alle gemeenten in de onderzoekspopulatie heeft één station binnen de gemeentegrens. Verder heeft 28 procent van de gemeenten twee stations binnen de gemeentegrens. Tot slot hebben 21 procent van de gemeenten in de onderzoekspopulatie drie stations of meer binnen de gemeentegrens. De gemeente Amsterdam is met elf stations binnen de gemeentegrens duidelijk koploper wat het aantal stations per gemeente betreft.

Een laatste kenmerk van de onderzoekspopulatie betreft een indeling in stedelijke- en landelijke gemeenten. De veronderstelling is dat stedelijke gemeenten op een andere manier bezig zijn met het (her)ontwikkelen van de stationsgebieden dan dat landelijke gemeenten dat doen. Het onderscheid tussen landelijke en stedelijke gemeenten is gemaakt op basis van de omgevingsadressendichtheid van de gemeenten. De omgevingsadressendichtheid wordt bepaald door het gemiddelde aantal adressen per vierkante kilometer dat een adres binnen zijn omgeving heeft (CBS, 2012). Het CBS hanteert daarbij een klassenindeling om de mate van stedelijkheid te bepalen:

- zeer sterk stedelijke gemeenten: omgevingsadressendichtheid van 2 500 adressen of meer per km<sup>2</sup>
- sterk stedelijke gemeenten: omgevingsadressendichtheid van 1 500 tot 2 500 adressen per km<sup>2</sup>
- matig stedelijke gemeenten: omgevingsadressendichtheid van 1 000 tot 1 500 adressen per km<sup>2</sup>
- weinig stedelijke gemeenten: omgevingsadressendichtheid van 500 tot 1 000 adressen per km<sup>2</sup>
- niet stedelijke gemeenten: omgevingsadressendichtheid van minder dan 500 adressen per km<sup>2</sup>

De niet stedelijke en weinig stedelijke gemeenten worden daarbij beschouwd als landelijke gemeenten. De verdeling van stedelijke- en landelijke gemeenten voor de onderzoekspopulatie van dit onderzoek is weergegeven in tabel 1.

Tabel 1: Overzicht mate van stedelijkheid onderzoekspopulatie

| Mate van stedelijkheid | Aantal     | Percentage |
|------------------------|------------|------------|
| Zeer sterk stedelijk   | 14         | 7          |
| Sterk stedelijk        | 45         | 22         |
| Matig stedelijk        | 60         | 29         |
| Weinig stedelijk       | 62         | 30         |
| Niet stedelijk         | 25         | 12         |
| Totaal                 | <b>206</b> | <b>100</b> |

### Meetinstrument

Data wordt in een survey-onderzoek verkregen middels vragenlijsten. Voor dit onderzoek wordt gekozen om gebruik te maken van een schriftelijke vragenlijst. Voordelen van een schriftelijke vragenlijst zijn dat er snel veel mensen mee te bereiken zijn, dat de kosten beperkt zijn en dat de gevoeligheid voor sociaal wenselijke antwoorden beperkt is (Korzilius, 2008). Omdat dit onderzoek een groot aantal gemeenten omvat en de tijd voor

dit onderzoek beperkt is, zijn schriftelijke vragenlijsten de best passende vorm van survey-onderzoek.

“Het is uiterst belangrijk om te zorgen dat een vragenlijst meet wat het beoogt te meten en dat op een betrouwbare wijze doet” (Korzilius, 2008, p.65). In het meten met een vragenlijst ligt namelijk een subjectief element besloten. Iedere respondent reageert anders op een vraag. Om vertekening van de onderzoeksresultaten te voorkomen is het belangrijk om de vragenlijst zorgvuldig te construeren.

Korzilius (2008), Saunders et al. (2011) en Baarda, De Goede & Kalmijn (2011) geven enkele voorwaarden waaraan een goede vragenlijst zou moeten voldoen.

Een eerste voorwaarde is de volgorde waarin vragen gesteld worden. Het is belangrijk om te beginnen met eenvoudige vragen en later in te gaan op meer specifieke onderwerpen. Daarbij is het ook van belang om vragen die over hetzelfde onderwerp gaan zoveel mogelijk te clusteren en kennisvragen over een bepaald onderwerp eerst te stellen alvorens naar een mening te vragen. Verder is het belangrijk om de lengte van de vragenlijst te beperken en de vragen op een afwisselende wijze te stellen door gebruik te maken van zowel positieve als negatieve vraagformulering. Ook dient de formulering van vragen zo kort en eenduidig mogelijk te zijn: “Vragen en antwoorden mogen niet voor meer dan één uitleg vatbaar zijn” (Korzilius, 2008, p.69). Het is dan ook van belang om met een vraag slechts één aspect tegelijk te bevragen en de wijze van formulering aan te sluiten bij het kennisniveau van de respondenten. Ten slotte moet er een afweging gemaakt worden tussen het stellen van open- en gesloten vragen. Open vragen worden vooral gebruikt in een exploratief onderzoek waarbij er nog weinig bekend is van de zaken die men tracht te onderzoeken. Nadeel van open vragen is dat de analyse veel tijd kost en generaliseerbaarheid van de vragen moeilijk is.

Bovenstaande voorwaarden zijn, samen met de operationalisering uit het theoretisch kader, als uitgangspunt gebruikt bij het opstellen van de vragenlijst. De operationalisatie van de vragenlijst is opgenomen onder bijlage I. De complete vragenlijst is opgenomen onder bijlage II. De vragenlijst begint met enkele algemene vragen. Daarna volgen meer inhoudelijke vragen. De vragen zijn in blokken geclusterd afhankelijk van het onderwerp. De vragenlijst is zo compact mogelijk gehouden, maar heeft toch een behoorlijke omvang door de breedte van dit onderzoek. Gezien de aard van dit onderzoek is het belangrijk om ook open vragen te stellen omdat het onderzoek een exploratieve insteek heeft. Open vragen worden in dit onderzoek om die reden afgewisseld met gesloten vragen door gebruik te maken van combinaties: “dan geef je de belangrijkste, meest voorkomende alternatieven als antwoord categorieën en eindig je met een open antwoordcategorie” (Baarda, De Goede & Kalmijn, 2010, p.62). De meeste vragen zijn gesteld als een combinatie tussen open- en gesloten vragen. Hierbij is gebruik gemaakt van een aantal stellingen waarop respondenten reageren en daarnaast nog ruimte krijgen voor toelichting en/of aanvulling. Voor de antwoordcategorieën is gebruik gemaakt van een 5-punts Likertschaal zodat respondenten niet gedwongen worden tot het geven van een antwoord door ook een midden categorie op te nemen. Door de vragen op deze wijze te stellen zijn de vragen generaliseerbaar en kwantificeerbaar, maar geef je de respondent toch ruimte om een antwoord te nuanceren of juist informatie toe te voegen.

Het theoretisch kader is als uitgangspunt gebruikt voor de inhoud van de vragenlijst. De basis van de vragenlijst is inhoudelijk verder aangescherpt door de vragenlijst te pre-testen met enkele experts. Deze experts hebben alle vanuit hun eigen perspectief

feedback gegeven op de inhoud van de vragenlijst. Zie bijlage III voor een lijst met de geraadpleegde experts.

### **Procedure**

Voor dit onderzoek zijn in elke gemeente die deel uitmaakt van de onderzoekspopulatie relevante beleidsadviseurs benaderd die verantwoordelijk zijn voor ruimtelijk en/of mobiliteitsbeleid in stationsgebieden. Hiervoor is er aan iedere gemeente een mail verstuurd met de vraag contactgegevens van relevante gemeentelijke beleidsadviseurs die verantwoordelijk zijn voor ruimtelijk en/of mobiliteitsbeleid in stationsgebieden te verstrekken. Hierop hebben, na meerdere herinneringen, 123 gemeenten gereageerd.

De survey is vervolgens verspreid als web-survey door gebruik te maken van het programma Qualtrics. Iedere respondent is een e-mail gestuurd met daarin een individuele link naar de elektronische vragenlijst. De data wordt aan het einde van de vragenlijst automatisch doorgestuurd naar het programma. Zodra de vragenlijst volledig is ingevuld is de link niet meer bruikbaar.

Er is gekozen om gebruik te maken van een web survey omdat dit diverse voordelen heeft (Baarda, Kalmijn & De Goede, 2010). Ten eerste is het gemakkelijk om de survey te verspreiden. Dit is voor dit onderzoek zeker van belang gezien de geografische spreiding van de onderzoekspopulatie. Daarnaast garandeert het programma dat de survey correct en volledig ingevuld wordt. Het programma stuurt een respondent alleen door naar de volgende serie vragen indien alle vragen volledig beantwoord zijn. Het programma geeft de respondenten aan welke vraag of welke onderdelen van een vraag niet beantwoord zijn en vraagt de respondent dit alsnog te doen. Verder zijn de resultaten gemakkelijk te verwerken omdat het programma direct een databestand aanlevert dat ook in andere programma's te verwerken is. Dit levert veel tijd op omdat je de resultaten niet handmatig in hoeft te voeren. Een laatste voordeel is dat het toepassen van een web survey kosteloos is. Het programma Qualtrics is gratis te gebruiken door iedere student aan de Radboud Universiteit Nijmegen.

### **Respons**

Van de 206 gemeenten in de onderzoekspopulatie hebben er 123 gemeenten contactgegevens van beleidsadviseurs verstrekt. Er zijn dus 123 enquêtes verstuurd naar beleidsambtenaren die verantwoordelijk zijn voor het ruimtelijk en/of mobiliteitsbeleid in stationsgebieden. Van de 123 verstuurde enquêtes zijn er uiteindelijk 82 volledig ingevuld. Dit komt neer op een actief responspercentage van 67%. Gezien het feit dat de gehele onderzoekspopulatie in het onderzoek is opgenomen dienen ook de respondenten die, ondanks meerdere pogingen, niet bereikbaar bleken meegenomen te worden in de berekening van het responspercentage (Neuman, 2005). Het responspercentage voor dit onderzoek bedraagt volgens die rekenwijze 40%.

De non-respons voor dit onderzoek is vooral veroorzaakt door het niet in contact kunnen komen met de respondenten. Een deel van de gemeenten die benaderd zijn hebben geen reactie gegeven op het verzoek om contactgegevens van relevante respondenten te verstrekken. Een klein aantal gemeenten was niet bereid contactgegevens te verstrekken in verband met de privacy van de respondenten. Een andere oorzaak van de non-respons is een gebrek aan bereidheid tot deelname van respondenten. De oorzaken daarvoor die bij mij bekend zijn hebben betrekking op een gebrek aan tijd, redenen in de privésfeer en een onderbezetting van personeel bij diverse gemeenten.

### **3.3 Kwaliteitseisen**

Er zijn een aantal kwaliteitseisen waaraan een survey-onderzoek moet voldoen om waardevolle uitspraken te kunnen doen over de onderzoekspopulatie (Korzilius, 2008). Gezien de non-respons is het belangrijk om te bepalen in welke mate deze kwaliteitseisen gewaarborgd worden in dit onderzoek. Hieronder ga ik daarom in op de begrippen betrouwbaarheid en representativiteit.

#### **Betrouwbaarheid**

De resultaten van een betrouwbaar onderzoek worden onafhankelijk verkregen van het moment waarop het onderzoek is uitgevoerd en van de onderzoeker die het onderzoek uitgevoerd heeft (Vennix, 2010). Om de betrouwbaarheid van het onderzoek te garanderen is het zaak om de aanwezigheid van toevallige fouten zoveel mogelijk te beperken. Korzilius (2008) noemt een tweetal aspecten om de mate van betrouwbaarheid van het onderzoek te bepalen.

Een eerste aspect is het bepalen van de betrouwbaarheid op basis van het aantal onderzoekseenheden. Zoals eerder is aangegeven heeft 40 procent van de onderzoekspopulatie deelgenomen aan dit onderzoek. Gezien de non-respons is het zaak vast te stellen in welke mate er uitspraken gedaan kunnen worden over de gehele onderzoekspopulatie op basis van de antwoorden die de deelnemende gemeenten gegeven hebben. Hoe groter de het aantal onderzoekseenheden is, des te betrouwbaarder kunnen de uitspraken gegeneraliseerd worden naar de gehele onderzoekspopulatie. Met behulp van statistiek is te bepalen in welke mate er op basis van de deelnemende gemeenten uitspraken te doen zijn over de gehele onderzoekspopulatie. Voor dit onderzoek is er een kans van 75 procent dat een waarde die gevonden wordt in de ingevulde enquêtes minder dan 5 procent afwijkt van de populatiewaarde. Zie de gevolgde werkwijze in bijlage IV. Met een betrouwbaarheidspercentage van 75 procent voldoet dit onderzoek niet aan de strenge statistische grens van 95 procent met een nauwkeurigheid van 5 procent (Bowerman et al., 2011). Dit wil echter niet zeggen dat de uitspraken van dit onderzoek niet bruikbaar zijn. De hardheid van de uitspraken is slechts minder dan gewenst zou zijn (Saunders et al., 2011). Het tweede aspect betreft het bepalen van de mate van betrouwbaarheid van het meetinstrument. Hierbij gaat het om de samenhang te bepalen tussen vragen die hetzelfde begrip trachten te meten. Dit is in dit onderzoek echter niet aan de orde. Juist omdat dit onderzoek verkennend van aard is worden er tal van aspecten bevraagd die onafhankelijk van elkaar zijn. Door de diversiteit aan aspecten die bevraagd worden is het niet mogelijk de betrouwbaarheid van het meetinstrument te bepalen door de samenhang tussen vragen vast te stellen.

#### **Representativiteit**

Het is noodzakelijk dat de deelnemende gemeenten aan dit onderzoek een goede afspiegeling vormen van de gehele onderzoekspopulatie. Als de non-respons selectief is geven de onderzoeksresultaten immers geen goed beeld van de werkelijkheid. In dat geval komen de kenmerken van de respondenten niet overeen met de kenmerken van de onderzoekspopulatie. Om te bepalen of de deelnemende gemeenten representatief zijn voor de gehele onderzoekspopulatie is er gebruik gemaakt van een Chi-kwadraat toets. Hiervoor zijn de onderzoekspopulatie en de deelnemende gemeenten op de geografische spreiding, het aantal stations binnen de gemeentegrens en de mate van stedelijkheid met elkaar vergeleken. De deelnemende gemeenten zijn representatief voor de

onderzoekspopulatie als de verdelingen van de kenmerken in de onderzoekspopulatie niet significant afwijken van de verdeling van de kenmerken zoals die bestaat bij de deelnemende gemeenten. De deelnemende gemeenten blijken representatief voor de onderzoekspopulatie op basis van de geografische spreiding, het aantal stations per gemeente en de mate van stedelijkheid. Hierbij is een significantieniveau van 95 procent aangehouden. Zie bijlage IV voor de gevolgde werkwijze.

### **3.4 Data analyse**

De laatste stap in de zoektocht naar een antwoord op de onderzoeksvraag is het analyseren van de verkregen onderzoeksresultaten. Voor de data analyse zal gebruik gemaakt worden van het statistiekpakket SPSS.19.0.

Eerste stap is het bestuderen van de verdeling van de antwoorden door gebruik te maken van frequentieverdelingen. Om de frequentieverdelingen te kunnen beschrijven wordt gebruik gemaakt van de modus, mediaan, gemiddelde en percentages. Tweede stap is het meten van samenhang tussen variabelen. De manier waarop de samenhang bepaald wordt is afhankelijk van het meetniveau van de variabelen. Bij een nominaal meetniveau wordt gebruik gemaakt van kruistabellen. Het generaliseren van de samenhang tussen variabelen kan gedaan worden met behulp van een Chi-kwadraattoets. Daarbij wordt bepaald of een combinatie van antwoorden vaker voorkomen dan op basis van het toeval verwacht mag worden (Korzilius, 2008). Een samenhang wordt in dit onderzoek aanvaard als de overschrijdingskans kleiner is dan 0,05. Om de Chi-kwadraattoets te mogen gebruiken moeten alle verwachte frequenties groter of gelijk zijn aan 1 en mag maximaal 20% van de verwachte celfrequenties tussen de 1 en 5 liggen (Baarda et al., 2011). Bij variabelen van een ordinaal meetniveau zal gebruik gemaakt worden van Spearman's rangcorrelatie. De waarde van Spearman's rangcorrelatie kan variëren van -1 tot 1. Het gevonden verband is perfect als de gevonden waarde bij -1 dan wel 1 ligt. Voor dit onderzoek zal de Spearman's rangcorrelatie dubbelzijdig getoetst worden en wordt een significantieniveau van 0,05 aangehouden.

Omdat de onderzoeksvraag vooral beschrijvend is, zijn bovenstaande relatief eenvoudige statistische analyses voldoende om een antwoord te kunnen formuleren op de onderzoeksvraag.

## 4. Onderzoeksresultaten

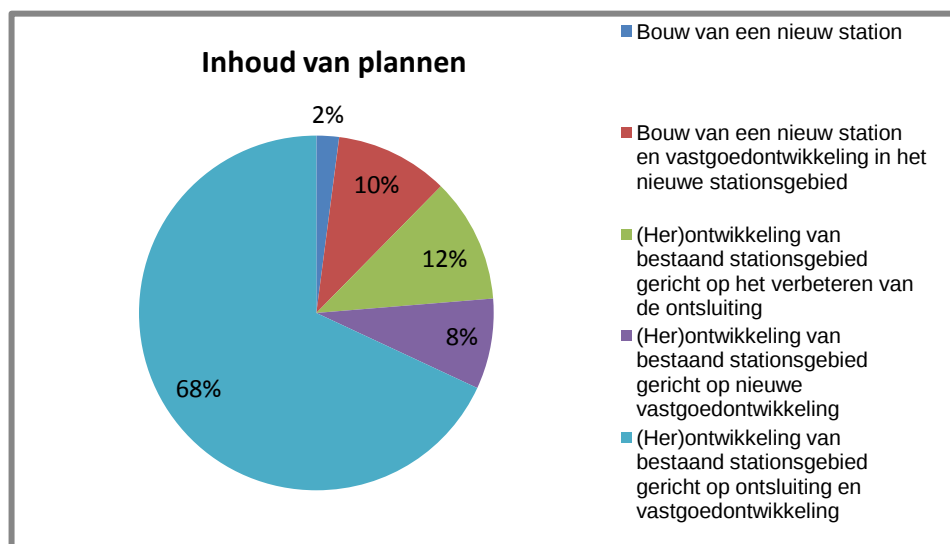
In dit hoofdstuk worden de resultaten van dit onderzoek gepresenteerd. Op basis van het theoretisch kader is de verwachting dat er een gebrek aan ambities en initiatief is bij gemeenten op het gebied van de (her)ontwikkeling van het stationsgebied. Het ontbreken van een gevoel van urgentie en commitment zou de voornaamste oorzaak zijn van het feit dat Transit-Oriented Development niet van de grond komt in Nederland. Het ligt daarom in de lijn der verwachting dat gemeenten een afwachtende houding aannemen bij de (her)ontwikkeling van stationsgebieden. Daarnaast bestaat er de veronderstelling dat gemeenten tal van problemen ervaren bij de uitvoering van plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden, maar over de mate waarin gemeenten belemmeringen ervaren is in dit stadium van het onderzoek nog niets te zeggen. Verder is er de veronderstelling dat stedelijke en landelijke gemeenten dezelfde problemen ervaren bij de uitvoering van plannen omtrent de ontwikkeling van stationsgebieden maar dat er wel verschillen zijn in de doelen en ambities die landelijke en stedelijke gemeenten hebben op het gebied van Transit-Oriented Development.

Dit hoofdstuk start met een paragraaf over de plannen die gemeenten hebben omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden. Daarbij wordt ook aangegeven waaruit deze plannen bestaan. Vervolgens zullen de doelen die gemeenten willen bereiken met de plannen voor de (her)ontwikkeling van het stationsgebied geanalyseerd worden. In de daarop volgende paragraaf wordt bekeken welke rol gemeenten in het uitvoeringsproces innemen en welke sturingsinstrumenten de gemeenten hanteren om tot uitvoering van de plannen voor de (her)ontwikkeling van stationsgebieden te komen. Tot slot ga ik in de laatste paragraaf in op de eventuele problemen die gemeenten ondervinden bij de uitvoering van de plannen op het gebied van de (her)ontwikkeling van het stationsgebied. Onder bijlage V is een volledige lijst met frequentie- en kruistabellen opgenomen die gebruikt zijn bij de analyse van de onderzoeksresultaten.

### 4.1 Plannen

Een meerderheid van 73 procent van de ondervraagde gemeenten heeft plannen voor de (her)ontwikkeling van nieuwe of bestaande stationsgebieden. Daarvan richt 88 procent van de gemeenten zich op de (her)ontwikkeling van bestaande stationsgebieden. De plannen voor de (her)ontwikkeling van bestaande stationsgebieden bestaan voor een ruime meerderheid uit zowel het verbeteren van de ontsluiting van het stationsgebied als het realiseren van nieuwe vastgoedontwikkeling in het stationsgebied. Een klein aantal gemeenten richt zich op het realiseren van een nieuw stationsgebied en combineert dit met vastgoedontwikkeling in het nieuwe stationsgebied.

De 27 procent van de gemeenten die aangeven geen plannen te hebben blijken diverse redenen te hebben om stationsgebieden niet te (her)ontwikkelen.



Figuur 7: Inhoud van plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden

Een eerste reden voor het ontbreken van concrete plannen is dat gemeenten geen problemen ervaren in het stationsgebied. Ruim de helft van de gemeenten geeft aan geen problemen te ondervinden met betrekking tot vervoer en ruimtelijke inrichting van het stationsgebied. Stationsgebieden functioneren zoals gewenst en er is daarom geen behoefte om het stationsgebied te (her)ontwikkelen in deze gemeenten. Een aantal gemeenten wijzen erop dat het stationsgebied nu goed functioneert omdat er recent gerevitaliseerd is. Een andere reden voor het ontbreken van plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden is het gebrek aan prioriteit; 36 procent van de gemeenten geeft aan wel behoefte te hebben aan verbetering op het gebied van mobiliteit, openbare ruimte en vastgoedontwikkeling in stationsgebieden, maar desondanks voorrang te geven aan andere beleidsprioriteiten. Een gebrek aan financiële middelen wordt door gemeenten vaak genoemd in de toelichting. Doordat er minder financiële middelen beschikbaar zijn worden gemeenten gedwongen keuzes te maken tussen beleidsprioriteiten. Tot slot blijkt dat een beperkt aantal gemeenten ruimtelijke ontwikkelingen prefereert op andere locaties dan het stationsgebied. Locaties die genoemd worden zijn het centrum van het stedelijk gebied, bestaande bedrijventerreinen en woongebieden.

Het vermoeden bestaat dat het vooral gemeenten met plannen voor de (her)ontwikkeling van stationsgebieden hebben deelgenomen aan dit onderzoek omdat zij zich meer aangesproken voelen door het onderzoek. Dit heeft dus als gevolg dat de resultaten op dit punt mogelijk een vertekend beeld geven.

## 4.2 Ambities

In deze paragraaf wordt geïnventariseerd welke doelen gemeenten nastreven met de uitvoering van plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden.

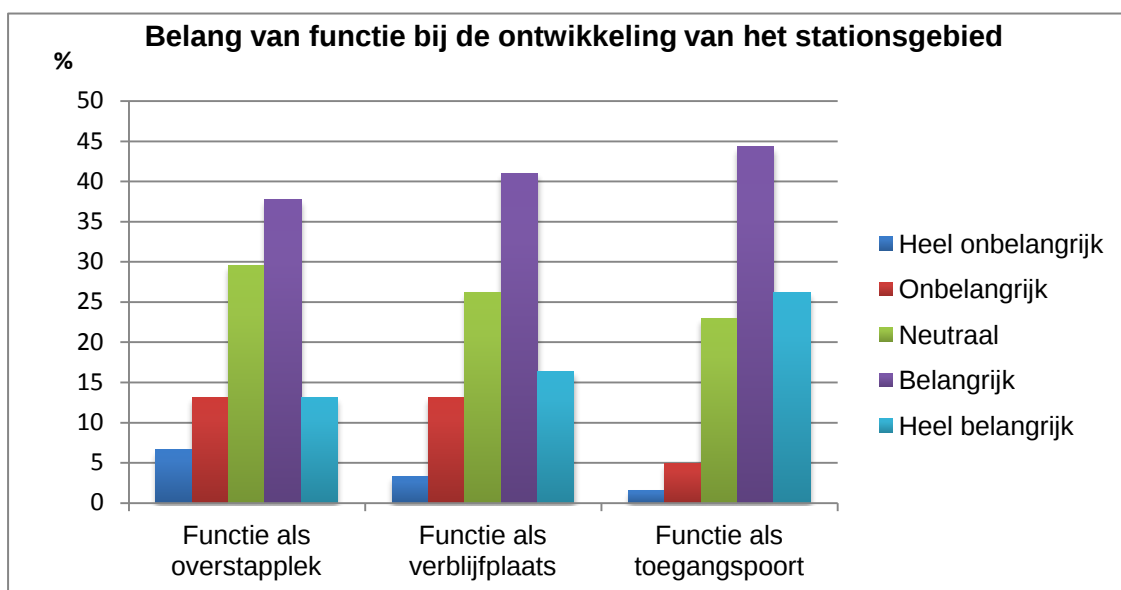
Met de plannen voor de (her)ontwikkeling van stationsgebieden trachten gemeenten een zeer breed pallet aan doelen te bereiken. Het gemiddelde van de ambitie voor het creëren van een gebruiksvriendelijke omgeving voor fietsers en voetgangers (4.3) en het gemiddelde van de ambitie om de kwaliteit van de openbare ruimte in het stationsgebied te vergroten (4.2) zijn zeer hoog. Een score van 1 duidt erop dat respondenten het betreffende doel zeer onbelangrijk vinden en een score van 5 voor respondenten die het betreffende doel zeer belangrijk vinden. Beide aspecten worden veelvuldig nagestreefd door gemeenten. Er is ook een sterke correlatie tussen beide ambities ( $r = 0,52$ ;  $p <$

0,001; dubbelzijdig). Als een gemeente het belangrijk vindt om een gebruiksvriendelijke omgeving voor voetgangers en fietsers te creëren vinden zij het ook belangrijk om de kwaliteit van de openbare ruimte te vergroten.

Het stimuleren van economische ontwikkeling door de bereikbaarheid van de gemeente te vergroten blijkt ook heel belangrijk voor gemeenten; 34 procent geeft aan dit aspect heel belangrijk te vinden. Het stimuleren van economische ontwikkeling door de bereikbaarheid van de gemeente te vergroten hangt statistisch samen met de ambitie om verschillende vervoersmodaliteiten te verbinden in het stationsgebied ( $sr = 0.35$ ;  $p < 0.006$ ; dubbelzijdig). Bereikbaarheid wordt door gemeenten vooral bewerkstelligd door vervoersmodaliteiten aan elkaar te koppelen.

De ambitie om stedelijke ontwikkelingen te concentreren in het stationsgebied om het aantal in- en uitstappers te verhogen en de verstedelijking van het landelijk gebied te beperken blijkt van minder belang voor de ondervraagde gemeenten; 27 procent geeft aan dit niet belangrijk te vinden.

De onderzochte gemeenten hechten globaal evenveel belang aan het ontwikkelen van het stationsgebied als overstapplek voor reizigers, verblijfplaats en toegangspoort voor het direct omliggende gebied. Met een gemiddelde van 3.9 wordt de functie van het stationsgebied als toegangspoort voor het direct omliggende gebied als belangrijkste beschouwd. Uit figuur 5 is af te lezen dat 70 procent van de gemeenten aan geeft dat het ontwikkelen van het stationsgebied als toegangspoort voor het direct omliggende gebied belangrijk of heel belangrijk is. Het ontwikkelen van het stationsgebied als verblijfplaats werd door 57 procent als belangrijk of heel belangrijk gezien. Voor het ontwikkelen van het stationsgebied als overstapplek voor reizigers is een meer gespreid antwoordenpatroon waar te nemen. Van de respondenten is 50 procent van mening dat het ontwikkelen van het stationsgebied als overstapplek voor reizigers belangrijk of heel belangrijk is. Met een gemiddelde van 3.4 werd deze functie voor het stationsgebied als minst belangrijk beschouwd.



Figuur 8: Ambities van gemeenten voor de functie van stationsgebieden

De verschillende functies van het stationsgebied blijken onderling te correleren. Er is een verband tussen de ambities voor het ontwikkelen van het stationsgebied als overstapplek en de ambitie om het stationsgebied te ontwikkelen als verblijfplaats ( $r_s = 0,37$ ;  $p < 0,004$ , dubbelzijdig).

### **Verschil ambities tussen stedelijke en landelijke gemeenten**

Er blijken een tweetal verschillen te bestaan tussen de doelen die stedelijke en landelijke gemeenten nastreven met plannen voor de (her)ontwikkeling van stationsgebieden.

Het verbeteren van de milieukwaliteit van de gemeente door ov-gebruik te stimuleren is vooral voor stedelijke gemeenten een ambitie ( $\chi^2 = 7,2$ ;  $df = 2$ ;  $p < 0,03$ ). Daarnaast blijken het met name stedelijke gemeenten te zijn die het stationsgebied benutten om ruimte en mobiliteit te vervlechten. Er is namelijk een positief statistisch verband tussen de mate van stedelijkheid van een gemeente en de ambitie van die gemeente om het stationsgebied te ontwikkelen als verblijfplaats ( $\chi^2 = 10,3$ ;  $df = 2$ ;  $p < 0,006$ ). Stedelijke gemeenten hechten meer waarde aan het ontwikkelen van het stationsgebied als verblijfplaats en koppelen dit vaker aan de functie van het stationsgebied als overstapplek voor reizigers.

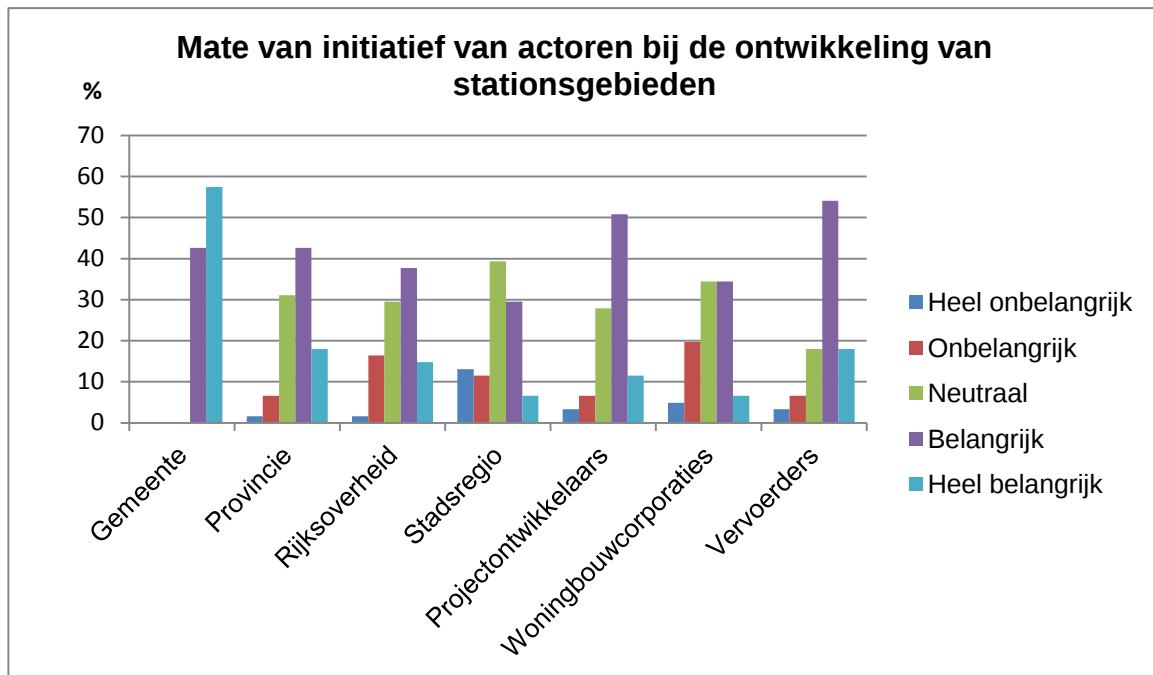
## **4.3 Realisatie van plannen**

In dit deel van de onderzoeksresultaten wordt er gekeken op welke wijze gemeenten hun plannen tot uitvoering brengen. Daarbij wordt in eerste instantie ingegaan op de die gemeenten zichzelf toeschrijven bij de uitvoering van plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden zou moeten zijn. Vervolgens wordt besproken welke sturingsinstrumenten gemeenten hanteren om invulling te geven aan de uitvoering van plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden.

### **Rol gemeente**

Alle ondervraagde gemeenten zijn van mening dat zij het voortouw dienen te nemen bij de ontwikkeling van het stationsgebied, 43 procent is van mening dat de gemeente een belangrijke rol speelt bij het ontwikkelen van het stationsgebied en 57 procent geeft aan dat de gemeente hierin een heel belangrijke rol speelt. Verder geeft 80 procent van de gemeenten zichzelf als regisseur te zien bij de ontwikkeling van stationsgebieden. Gemeenten spelen een zeer actieve en initiërende rol bij de (her)ontwikkeling van stationsgebieden en beschouwen zichzelf daarbij als cruciale actor die het gehele proces overziet en stuurt.

Gemeenten schrijven de provincie, de rijksoverheid, projectontwikkelaars en vervoerders een gelijkwaardige rol toe bij de uitvoering van plannen omtrent de ontwikkeling van stationsgebieden. In de visie van de gemeenten vervullen de stadregio en woningbouwcorporaties een minder belangrijke rol bij de (her)ontwikkeling van stationsgebieden. In de onderstaande figuur is de mate waarin partijen volgens de gemeente initiatief dienen te nemen bij de ontwikkeling van stationsgebieden grafisch weergegeven. Andere partijen die volgens de gemeente een belangrijke rol spelen bij de (her)ontwikkeling van stationsgebieden zijn beleggers, het bedrijfsleven als gebruiker van panden en grondeigenaren.



Figuur 9: Overzicht van de mate waarin partijen het voortouw zouden moeten nemen bij de uitvoering van plannen omtrent de ontwikkeling van stationsgebieden

### Sturingsinstrumenten

Nederlandse gemeenten hanteren een zeer brede aanpak om de plannen voor de (her)ontwikkeling van het stationsgebied gestalte te geven. Het reguleren door in te zetten op juridische instrumenten is het sturingsinstrument dat door de meeste gemeenten wordt toegepast. Ruim 80 procent geeft aan gebruik te maken van juridische instrumenten om te reguleren. Daarnaast zet 60 procent van de gemeenten in op het organiseren en faciliteren van formele samenwerkingsverbanden tussen betrokken partijen. Vooral stedelijke gemeenten maken gebruik van dit sturingsinstrument. Er blijkt een positief statistisch verband te bestaan tussen de mate van stedelijkheid van gemeenten en de mate waarin gemeenten inzetten op het organiseren en faciliteren van formele samenwerkingsvormen tussen betrokken partijen ( $\chi^2 = 5.8$ ;  $df = 2$ ;  $p = 0.05$ ). Stedelijke gemeenten zetten vaker in op het organiseren en faciliteren van formele samenwerkingsverbanden tussen betrokken partijen. Verder stemt 56 procent van de gemeenten de (her)ontwikkeling van het stationsgebied af op een regionaal schaalniveau. Tot slot komt er een zeer gespreid beeld uit de antwoorden omtrent het gebruik van financiële middelen om de markt te stimuleren: 33 procent geeft aan geen gebruik te maken van een dergelijk sturingsinstrument, 38 procent antwoordt neutraal en de overige 39% geeft aan wel gebruik te maken van financiële ondersteuning om de markt te stimuleren.

### 4.4 Barrières bij uitvoering van plannen

In deze paragraaf zal worden ingegaan op de problemen die gemeenten ondervinden bij de uitvoering van de plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden. Daarbij zal gebruik gemaakt worden van een verdeling in institutionele, financiële, technische, juridische en politieke barrières.

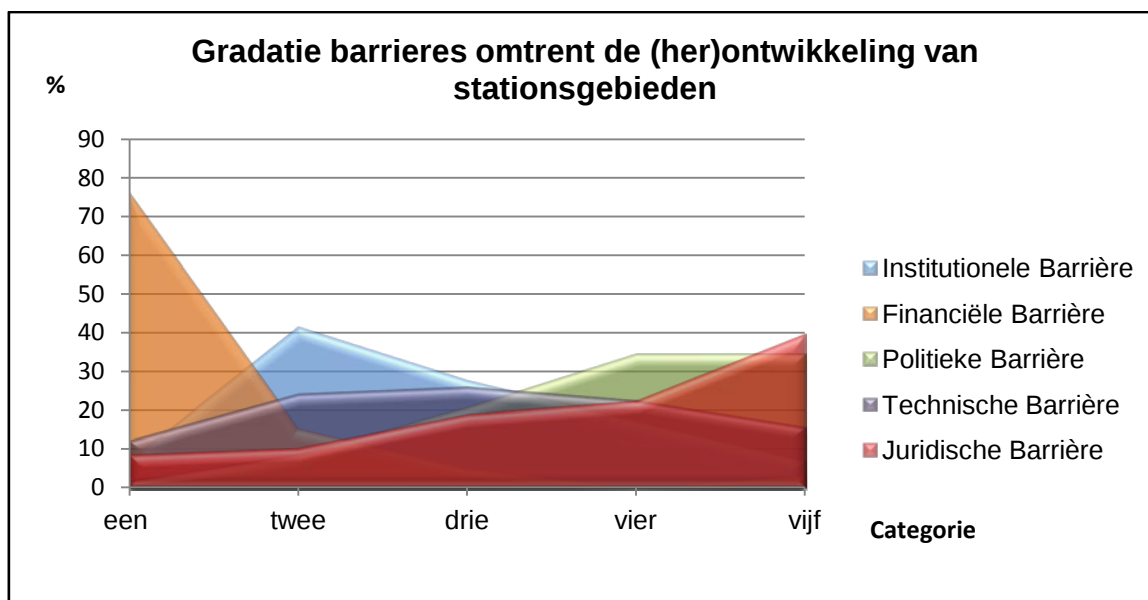
## Gradatie in Barrières

Tabel 2: Gemiddelde scores van barrières m.b.t de uitvoering van plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden.

Er is de gemeenten gevraagd een rangschikking te maken van de barrières die zij als grootste belemmering zien bij de realisatie van de plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden. Hierbij representeert een score van 1 het grootste probleem en een score van 5 het kleinste probleem. In tabel 2 is de gradatie in barrières grafisch weergegeven. De gemiddelde scores zijn weergegeven in tabel.

| Barrière       | Gemiddelde score |
|----------------|------------------|
| Financieel     | 1,4              |
| Institutioneel | 2,8              |
| Technisch      | 3,1              |
| Juridisch      | 3,7              |
| Politiek       | 3,9              |

Met een gemiddelde score van 1,4 wordt de financiële barrière duidelijk als belangrijkste probleem gezien bij het uitvoeren van plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden. Maar liefst 76 procent van de gemeenten noemt de financiële barrière als belangrijkste obstakel. De scores van de overige barrières liggen beduidend dichter bij elkaar. Op basis van een gemiddelde score van 2,8 is de institutionele barrière als het op een na belangrijkste probleem aan te wijzen; 41 procent van de gemeenten geeft aan de institutionele barrière als het op een na grootste probleem te zien. De technische barrière volgt met een gemiddelde score van 3,1 snel na de institutionele barrière in de gradatie. Opvallend dat de technische barrière over een gelijke verdeling heeft over alle scoringscategorieën. De mate waarin de technische barrière een belemmering vormt voor de uitvoering van plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden blijkt, meer dan de andere barrières, afhankelijk te zijn van de specifieke context van de casus. Tot slot blijken de juridische en politieke barrière met scores van respectievelijk 3,7 en 3,9 duidelijk de minste problemen op te leveren bij de uitvoeringsfase van plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden.



Figuur 10: Gradatie van barrières m.b.t de uitvoering van plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden

### **Financiële barrière**

Gemeenten ervaren financiële barrières veruit als grootste probleem bij de uitvoering van plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden. Een van de problemen die naar voren komt is de rendabiliteit van de (her)ontwikkeling van stationsgebieden. Een ruime meerderheid van de gemeenten geeft aan dat (her)ontwikkeling van stationsgebieden onrendabel is op de korte termijn. De baten blijken op de korte termijn niet op te wegen tegen de hoge kosten. Op de lange termijn zijn investeringen in de (her)ontwikkeling van stationsgebieden volgens 55% van de gemeenten wel rendabel. De baten van de (her)ontwikkeling van stationsgebieden moeten volgens de gemeenten echter gezocht worden in maatschappelijke aspecten en niet zozeer in financiële waarde. Het uitdrukken van de baten van de (her)ontwikkeling van stationsgebieden in financiële waarden is volgens 43 procent van de gemeenten dan ook niet mogelijk. Een ander probleem is dat de opbrengsten van investeringen in de (her)ontwikkeling van stationsgebieden niet terecht komen bij de partijen die de kosten hebben gemaakt. De baten die partijen ontvangen van hun investering in de (her)ontwikkeling van stationsgebieden is niet evenredig met de kosten die gepaard zijn gegaan met die investering.

Daarnaast blijkt de bereidheid van diverse partijen om te investeren en om financiële risico's te dragen bij de (her)ontwikkeling van stationsgebieden een probleem. Gemeenten zijn sterk afhankelijk van deze partijen omdat zij niet over de middelen beschikken om de gehele (her)ontwikkeling van stationsgebieden zelf te financieren. Er blijkt dan ook een negatief statistisch verband te bestaan tussen de prioriteit van een gemeente om gebiedsontwikkeling op uitleglocaties te realiseren en de bereidheid van investeerders en beleggers om financiële risico's te dragen voor de vastgoedontwikkeling in stationsgebieden ( $r = -0,28$ ;  $p < 0,05$ ; dubbelzijdig). Als beleggers en investeerders niet bereid zijn financiële risico's te dragen voor vastgoedontwikkeling in stationsgebieden dan zijn gemeenten eerder geneigd de voorkeur te geven aan gebiedsontwikkeling op uitleglocaties. Een aantal gemeenten constateert dat marktpartijen door de economische crisis voorzichtiger zijn met het doen van investeringen in de (her)ontwikkeling van stationsgebieden. Uit de antwoorden van de gemeenten ontstaat echter geen eenduidig beeld van de bereidheid van investeerders en beleggers om financiële risico's te dragen voor de vastgoedontwikkeling in stationsgebieden. 28 procent geeft aan dat investeerders en beleggers bereid zijn garant te staan voor de financiële risico's en 27 procent van de gemeenten geeft aan dat beleggers en investeerders niet bereid zijn om de financiële risico's van vastgoedontwikkeling in stationsgebieden te dragen. De bereidheid om financiële risico's te dragen is dan ook sterk contextafhankelijk en is te specifiek om er een eenduidig beeld van te kunnen verkrijgen.

### **Institutionele barrière**

Ondanks dat de institutionele barrière in de gradatie als het op een na grootste probleem voor de uitvoering van plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden uit de bus komt, blijken er weinig problemen te zijn met betrekking tot de regie en samenwerking met en de samenwerking tussen betrokken partijen.

Met name de interne afstemming binnen de gemeenten vormt volgens 82 procent van de respondenten geen enkel probleem. Ook de afstemming van de (her)ontwikkeling van stationsgebieden tussen gemeenten verloopt prima in de ogen van 54 procent van de gemeenten. Verder verloopt ook de samenwerking op het gebied van

vastgoedontwikkeling en verbeteringen in de mobiliteit tussen ontwikkelaars, vervoerders en gemeenten volgens een meerderheid van de gemeenten goed.

Basis van de goede samenwerking tussen partijen is het hebben van een gemeenschappelijke visie volgens 54 procent van de gemeenten. Op dit gebied blijkt een correlatie te zijn ( $sr = 0,52$ ;  $p < 0,001$ ; dubbelzijdig); de bereidheid van corporaties en projectontwikkelaars om mee te werken aan de (her)ontwikkeling van stationsgebieden blijkt samen te hangen met het hebben van een gemeenschappelijke visie tussen de gemeenten en deze partijen.

Daarbij geeft twintig procent van de gemeenten aan dat er een gebrek aan kennis en ervaring te ondervinden wat betreft de (her)ontwikkeling van stationsgebieden. Het gebrek aan kennis en ervaring blijkt positief samen te hangen met de afstemming van de (her)ontwikkeling van stationsgebieden ( $sr = 0,43$ ;  $p < 0,001$ , dubbelzijdig). Gemeenten met een gebrek aan kennis en ervaring hebben dus meer moeite met de afstemming van de (her)ontwikkeling van stationsgebieden tussen gemeenten. Een gebrek aan kennis en ervaring blijkt tevens te correleren met het creëren van een gemeenschappelijke visie tussen publieke en private partijen ( $sr = 0,36$ ;  $p < 0,004$ , dubbelzijdig). Gemeenten die aangeven een gebrek aan kennis en ervaring te hebben op het gebied van de (her)ontwikkeling van stationsgebieden ervaren ook problemen met het vinden van een gemeenschappelijke visie tussen publieke en private partijen. Daarmee lijkt kennis en ervaring een sleutelvariabele te zijn wat betreft de samenwerking met en afstemming tussen betrokken partijen op het gebied van de (her)ontwikkeling van stationsgebieden.

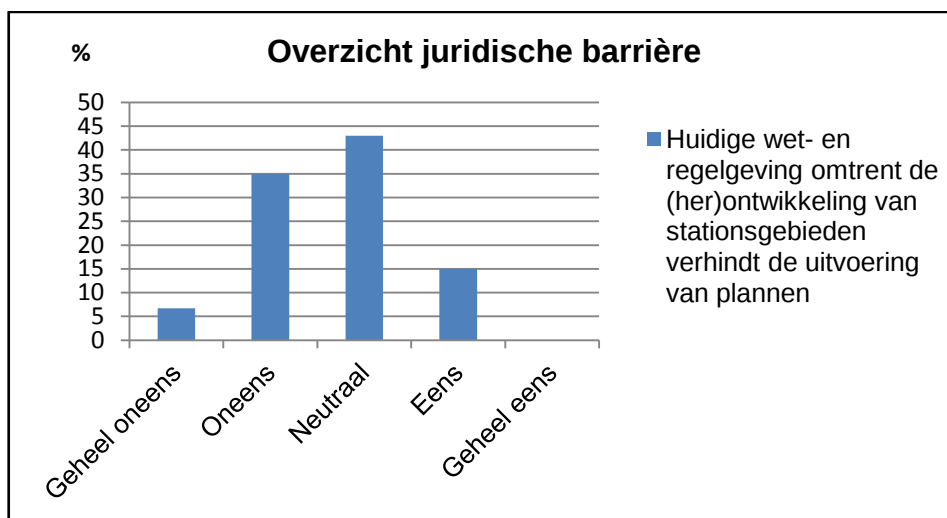
### **Technische barrière**

Bij de gradatie van barrières komt een zeer divers beeld naar voren wat betreft de mate waarin technische barrières een probleem vormen voor de uitvoering van plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden. Dat beeld komt ook terug op de inhoudelijke aspecten. Het gebrek aan fysieke ruimte voor de verbetering van mobiliteit en de belemmeringen met betrekking tot toekomstige spoorcapaciteit worden door circa 20 procent van de gemeenten als probleem ervaren, maar een gelijk aantal gemeenten geeft aan dit niet als een relevant probleem te zien. Opvallend is dat een ruime meerderheid van 60 procent aangeeft last te hebben van belemmeringen op het gebied van milieu. Het blijkt dan te gaan om zaken als geluidhinder en externe veiligheid. In de toelichting benadrukken een aantal gemeenten dat veel technische barrières slechts knelpunten vormen en dat aan veel van de genoemde problemen een mouw te passen is. Gevolg is dat technische barrières bij de uitvoering van plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden minder relevant zijn en reeds overwonnen zijn.

### **Juridische barrière**

Wet- en regelgeving blijkt voor een duidelijke meerderheid van de gemeenten geen noemenswaardige problemen op te leveren omtrent de uitvoering van plannen voor de (her)ontwikkeling van stationsgebieden; 35 procent van de gemeenten geeft aan dat wet en regelgeving geen probleem vormt en 43 procent antwoord neutraal. De 15 procent van de gemeenten die aangeeft wet- en regelgeving wel als een belemmering voor de uitvoering van plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden te zien, ondervindt die problemen vooral in de vorm van milieuwetgeving en wetgeving op het gebied van externe veiligheid. Andere voorbeelden die naar voren komen uit de

toelichting zijn de normeringen uit de wet geluidshinder, de wet bodembescherming en de monumentenwet.



Figuur 11: Overzicht van de mate waarin juridische barrières de uitvoering van plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden verhinderen

### Politieke barrière

De gemeenten geven te kennen geen problemen te ondervinden op het gemeentelijk niveau wat betreft politieke barrières. Dit komt overeen met het beeld van de diverse barrières dat aan het begin van dit hoofdstuk is geschetst. In de ogen van de gemeenten is er genoeg politiek draagvlak voor de (her)ontwikkeling van stationsgebieden; 60 procent van de gemeenten geeft aan dat er voldoende draagvlak in de gemeenteraad is en 61 procent van de gemeenten geeft aan dat er ook in het gemeentebestuur voldoende draagvlak is. Ook blijken zowel de gemeenteraad als het gemeentebestuur de (her)ontwikkeling van stationsgebieden te prioriteren. Politiek draagvlak blijkt overigens niet verbonden aan de politieke kleur van zowel de gemeenteraad als het gemeentebestuur. Tevens geeft 63 procent van de gemeenten aan dat er op lokaal niveau geen gebrek is aan bestuurlijk-politiek leiderschap. Over de politieke steun op landelijk niveau bestaat een meer gespreid beeld; 25 procent van de gemeenten geeft aan dat OV-knooppuntontwikkeling geen issue is in de landelijke politiek en 40 procent geeft aan dat dit wel een issue is op landelijk niveau. Uit de toelichting van gemeenten blijkt dat de landelijke overheid vooral aandacht heeft voor de (her)ontwikkeling van de gebieden rondom de grotere stations. Dit verband is echter niet statistisch te onderbouwen op de basis van de data uit dit onderzoek.

Politieke barrières blijken in de uitvoeringsfase niet aan de orde te zijn. Het verwerven van politieke steun is cruciaal in de initiatiefase en minder relevant in de uitvoeringsfase van plannen. In de uitvoeringsfase heeft de gemeenteraad haar goedkeuring voor de plannen reeds gegeven en is het dus ook vanzelfsprekend dat gemeenten met plannen voor de (her)ontwikkeling van stationsgebieden geen gebrek hebben aan politiek draagvlak.

## 5. Conclusie

Met dit onderzoek is getracht een bijdrage te leveren aan de integratie van mobiliteit en ruimte in stationsgebieden door te verkennen welke aspecten de uitvoering van Transit-Oriented Development rondom stationsgebieden in Nederland op gemeentelijk niveau in de weg staan. Het onderzoek is exploratief van aard en richt zich op het inventariseren van de ambities van Nederlandse gemeenten omtrent de integrale ontwikkeling van stationsgebieden en de problemen die Nederlandse gemeenten ondervinden bij de implementatie van visies ten aanzien van de integrale ontwikkeling van stationsgebieden. Om de doelstelling van dit onderzoek te bereiken zal er in dit hoofdstuk een antwoord geformuleerd worden op de volgende onderzoeksvraag:

*Welke ambities hebben Nederlandse gemeenten ten aanzien van de integrale ontwikkeling van stationsgebieden en welke barrières ondervinden Nederlandse gemeenten bij de uitvoering van plannen ten aanzien van de integrale ontwikkeling van stationsgebieden?*

Deze centrale vraag is uitgekristalliseerd in de vijftal deelvragen om op die manier meer sturing aan het onderzoek te geven:

- *In hoeverre hebben Nederlandse gemeenten plannen voor de ontwikkeling van stationsgebieden?*
- *Welke sturingsinstrumenten hanteren Nederlandse gemeenten om de plannen voor de ontwikkeling van stationsgebieden uit te voeren?*
- *Welke problemen worden er door Nederlandse gemeenten ervaren bij de implementatie van plannen voor de ontwikkeling van stationsgebieden?*
- *In hoeverre ondervinden Nederlandse gemeenten problemen bij de implementatie van plannen voor de ontwikkeling van stationsgebieden?*
- *Ondervinden landelijke en stedelijke gemeenten verschillende problemen bij de uitvoering van plannen omtrent de ontwikkeling van stationsgebieden?*

Het hoofdstuk wordt afgesloten met een kritische reflectie op het onderzoek en enkele aanbevelingen voor verder onderzoek.

### 5.1 Conclusie

Uit het onderzoek komt een beeld naar voren waarin een overgrote meerderheid van de onderzochte gemeenten plannen heeft voor de (her)ontwikkeling van stationsgebieden. Met deze plannen zetten gemeenten in, op zowel het verbeteren van de ontsluiting van het stationsgebied, als het realiseren van nieuwe vastgoedontwikkeling. Daarbij maken gemeenten in zekere zin een koppeling tussen ruimte en mobiliteit in het stationsgebied. Gemeenten geven tevens aan het stationsgebied zowel te willen ontwikkelen als verblijfplaats als overstapplaats. Door deze functies te laten samensmelten in het stationsgebied worden ruimte en mobiliteit ook in dit opzicht aan elkaar verbonden.

Met hun plannen voor de (her)ontwikkeling van stationsgebieden trachten gemeenten de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren, een gebruiksvriendelijke omgeving voor fietsers en voetgangers te creëren, diverse vervoersmodaliteiten te verknopen en de bereikbaarheid van de gemeente te verbeteren. Dit zijn stuk voor stuk

aspecten die terug komen in het Transit-Oriented Development concept. Opvallend is dat gemeenten het concentreren van ruimtelijke ontwikkelingen in het stationsgebied minder van belang vinden. Dit terwijl het concentreren van ruimtelijke ontwikkeling rondom OV-knooppunten centraal staat bij het Transit-Oriented Development concept. Op basis van dit onderzoek kan geconcludeerd worden dat er op gemeentelijk niveau in Nederland de intentie en de ambitie bestaat om een koppeling te maken tussen ruimte en mobiliteit in stationsgebieden, in welke vorm dan ook. De specifieke invulling van de vervlechting tussen ruimte en mobiliteit is afhankelijk van de context waarin de (her)ontwikkeling van de stationsgebieden plaats vindt.

Bij de uitvoering van plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden nemen gemeenten zelf een zeer actieve rol in. Gemeenten zien zichzelf als regisseur en initiatiefnemer in het proces en hanteren tal van sturingsinstrumenten om de ambities die zij hebben te realiseren. Tegelijkertijd zijn gemeenten afhankelijk van vervoerders, projectontwikkelaars en ook andere overheidsinstanties. Samenwerking met en afstemming tussen de betrokken partijen is voor gemeenten dan ook cruciaal bij de (her)ontwikkeling van het stationsgebied.

De grootste barrières die de uitvoering van plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden verhinderen blijken juist op het gebied van samenwerking met en afstemming tussen betrokken partijen te bestaan. De problemen gaan niet zozeer over de inhoudelijke afstemming en samenwerking tussen partijen, maar over de bereidheid van diverse partijen om te investeren en financiële risico's te dragen bij de (her)ontwikkeling van het stationsgebied. Gemeenten blijken niet in staat om de (her)ontwikkeling van stationsgebieden zelf te financieren en zijn afhankelijk van andere actoren. Deze actoren zijn juist terughoudend met het doen van investeringen in stationsgebieden omdat de kosten van de investeringen, met name op de korte termijn, niet opwegen tegen de baten. Deze baten zijn daarbij vaak niet in financiële middelen uit te drukken en komen niet geheel terecht bij de partijen die ook de kosten maken. De huidige economische crisis maakt dat alle actoren nog terughoudender zijn met het doen van investeringen en het dragen van financiële risico's dan voorheen. Dit blijkt met afstand de grootste barrière te zijn bij de uitvoering van plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden. Naast deze financiële barrière blijken er ook institutionele en technische barrières te spelen. Over deze barrières zijn echter geen generaliserende uitspraken te doen omdat deze problemen sterk contextafhankelijk zijn en worden bepaald door de specifieke situatie. Politieke en juridische barrières blijken volgens gemeenten van minder belang te zijn bij de realisatie van plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden.

Landelijke en stedelijke gemeenten blijken globaal dezelfde problemen te ervaren bij de implementatie van visies ten aanzien van de ontwikkeling van stationsgebieden. Wel streven landelijke en stedelijke gemeenten andere ambities na met plannen omtrent de ontwikkeling van stationsgebieden. Zo zijn stedelijke gemeenten bewuster bezig met het verbeteren van de milieukwaliteit door OV-gebruik te stimuleren en ontwikkelen stedelijke gemeenten het stationsgebied vaker als verblijfplaats. Stedelijke gemeenten zetten bij de uitvoering van plannen omtrent de ontwikkeling van stationsgebieden vaker in op het organiseren en faciliteren van samenwerkingsverbanden tussen betrokken partijen.

Samenvattend blijkt uit dit onderzoek dat er op gemeentelijk niveau in Nederland voldoende ambities en intenties bestaan om een koppeling te maken tussen ruimte en

mobilititeit in stationsgebieden. Dit in tegenstelling tot de hypothese uit het theoretisch kader waarin gesteld werd dat gemeenten weinig initiatief nemen om de (her)ontwikkeling van stationsgebieden van de grond te krijgen. Gemeenten nemen juist een zeer initiërende rol in op dit gebied en hanteren tal van sturingsinstrumenten om gestalte te geven aan deze ambities. De ambities die gemeenten willen verwezenlijken met de plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden hebben veel raakvlakken met de ideeën van het Transit-Oriented Development concept. Zo blijken gemeenten gericht te zijn op het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte, het creëren van een gebruiksvriendelijke omgeving voor fietsers en voetgangers, het verknopen van diverse vervoersmodaliteiten en het verbeteren van de bereikbaarheid van de gemeente. Het betreffen hier vooral praktische aspecten van het Transit-Oriented Development. Het concentreren van ruimtelijke ontwikkeling in het stationsgebied blijkt van minder belang te zijn terwijl dit juist de kern vormt van het Transit-Oriented Development concept. In overeenstemming met de hypothese die geponeerd is in het theoretisch kader ondervinden gemeenten diverse problemen bij de implementatie van visies ten aanzien van de (her)ontwikkeling van stationsgebieden. De uitvoering van visies loopt vaak stuk loopt op de financiering van de (her)ontwikkeling van stationsgebieden. Afhankelijk van de specifieke situatie spelen er ook barrières op institutioneel, technisch, politiek en juridisch vlak.

## **5.2 Reflectie & aanbevelingen**

In deze laatste paragraaf zal ik in gaan op de beperkingen van dit onderzoek en de resultaten. Daarbij geef ik enkele aanbevelingen voor vervolgonderzoek.

Een eerste beperking van dit onderzoek is de generaliseerbaarheid van de onderzoeksresultaten. Naar verwachting zullen het vooral de gemeenten zijn die concrete plannen hebben voor de (her)ontwikkeling van stationsgebieden die hun medewerking hebben verleend aan dit onderzoek. Dit zou een vertekening van de landelijke situatie omtrent Transit-Oriented Development kunnen opleveren. Dat neemt niet weg dat dit verkennende onderzoek wel degelijk inzicht geeft in de Nederlandse beleidspraktijk op gemeentelijk niveau rondom Transit-Oriented Development. Het is dan ook van belang om vervolgonderzoek te richten op de gemeenten die geen plannen hebben voor de (her)ontwikkeling van stationsgebieden en de redenen waarom deze gemeenten geen plannen hebben. Dit onderzoek geeft daar enkele aanwijzingen voor maar deze zijn nog te beperkt. Het zou goed mogelijk kunnen zijn dat juridische en politieke barrières bij deze gemeenten wel een belangrijke rol spelen.

Een laatste beperking van dit onderzoek is dat er door de kwantitatieve insteek van het onderzoek weinig inzicht gegeven kan worden in de specifieke context waarin de antwoorden geplaatst dienen te worden door de respondenten gegeven zijn. Het onderzoek roept vragen op over hoe de precieze barrières werken, waarom dat zo is en hoe de barrières elkaar beïnvloeden. Vervolgonderzoek moet zich naar mijn mening vooral hier op richten. Met kwalitatief onderzoek zouden de uitkomsten van dit onderzoek in de juiste context geplaatst kunnen worden.

# Literatuurlijst

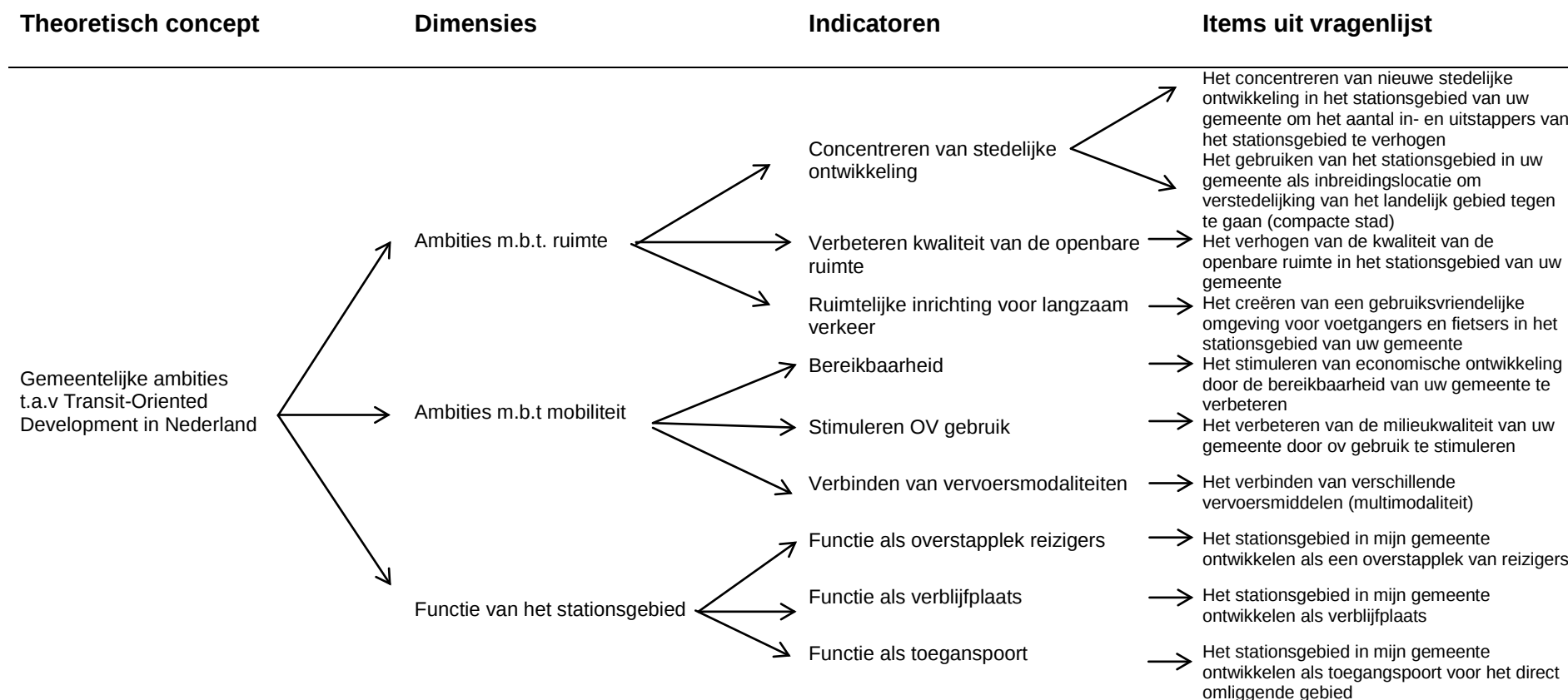
- Adams, D., Watkins, C. & White, M. (2005). *Planning, Public Policy & Property Markets*. Blackwell Publishing Ltd.
- Baarda, B., De Goede, M. & Kalmijn, M. (2010). *Basisboek enquêteren. Handleiding voor het maken van een vragenlijst en het voorbereiden en afnemen van enquêtes*. Groningen: Noordhoff uitgevers.
- Baarda, B., De Goede, M. & Van Dijkum, C. (2011). *Basisboek statistiek met SPSS. Handleiding voor het verwerken en analyseren van en rapporteren over (onderzoeks)gegevens*. Groningen: Noordhoff uitgevers.
- Belzer, D. & Autler, G. (2002). *Transit Oriented Development: Moving from Rethoric to Reality*. The Brooking Institute & The Great American Station Foundation.
- Bertolini, L. (2009). *De planologie van mobiliteit*. Amsterdam: Vossiuspers.
- Bertolini, L. & Tan, W. (2010). *Barriers to Transit Oriented Development in the Netherlands: A Luxury Problem?* Gepresenteerd op het AESOP congres, Helsinki Finland.
- Bowerman, B.L., O'Connell, R. & Murphee, E.S. (2011). *Business statistics in practice. Sixth Edition*. New York: McGraw-Hill/Irwin.
- Buitelaar, E., & Witte, P. (2011). *Financiering van gebiedsontwikkeling. Een empirische analyse van grondexploitaties*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Calthorpe, P. (1993). *The next American metropolis. Ecology, community and the American dream*. Princeton Architectural Press.
- Centraal Bureau voor de Statistiek. (2012). *Demografische kerncijfers per gemeente 2012*. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.
- Cervero, R., Ferrell, C. & Murphy, S. (2002). *Transit-Oriented Development and Joint Development in the United States: A literature review*. Washington D.C.: Transportation Research Board Business Office.
- Cervero, R., Murphy, S., Ferrell, C., Goguts, N. & Tsai, Y.H. (2004). *Transit-Oriented Development in the United States: Experiences, Challenges, and Prospects*. Washington D.C.: Transit Cooperative Research Program.
- Chorus, P. (2012). *Station area developments in Tokyo and what the Randstad can learn from it*. Delft: Eburon.

- Dittmar, H. & Poticha, S. (2004). *Defining Transit-Oriented Development: The New Regional Building Blocks*. In Dittmar, H. & Ohland, G. (Eds.). *The New Transit Town: Best Practices in Transit-Oriented Development*. Washington, D.C.: Island Press.
- Geurs, K. (2012). *Integrale bereikbaarheid: een brug te ver*. Verkregen op 5 Mei, 2013, via: <http://www.verkeersnet.nl/7135/integrale-bereikbaarheid-een-brug-te-ver/>.
- Hess, B.D. & Lombardi, P.A. (2005). Policy support for and barriers to Transit-oriented Development in the inner city: Literature review. *Transportation Research Record*, 1887, 26-32.
- Hoogerwerf, A. (2008). *Beleid, Processen en Effecten*. In: Hoogerwerf, A. & Herweijer, M. Overheidsbeleid. *Een inleiding in de beleidswetenschap*. Alphen aan den Rijn: Kluwer.
- Korzilius, H. (2008). *De Kern van Survey-onderzoek*. Assen: Van Gorcum.
- Koster, H. & Tan, W. (2011). *Knooppuntontwikkeling in een nieuw perspectief*. Nicis/KEI-centrum.
- Kuijpers, C., Noy, M., Buck, P., Ongerling, L., Bertolini, L., Tordoir, P., Ven Velsen, K., Verroen, E. & Venhoeven, T. (2010). *Stedelijke ontwikkeling en mobiliteit. 8 handvatten voor de ontwikkeling van spoorzones tot knooppunten*. Ministerie van VROM., Ministerie V&W., NS. & ProRail.
- Loukaitou-Siders, A. (2001). *Transit-Oriented Development in the Inner City: A Delphi Study*. Berkeley: University of California, Transportation Centre.
- Mazmanian, D.A. & Sabatier, P.A. (1983), *Implementation and Public Policy*. Glenview, III.: Scott, Foresman.
- Ministerie van Verkeer & Waterstaat. (2010). *Rapportage en Voorkeursbeslissing. Over het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- Neuman, W.L. (2005). *Social Research Methods*. London: Pearson.
- Peek, G.J. (2006). *Locatiesynergie: Een participatieve start van de herontwikkeling van binnenstedelijke stationslocaties*. Delft: Technische Universiteit Delft.
- Planbureau voor de Leefomgeving. (2010). *Ex-durante evaluatie van Wet ruimtelijke ordening: eerste resultaten*. Den Haag/ Bilthoven: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Pressman, J.L. & Wildavsky, A. (1973). *Implementation*. Berkely: University of California Press.
- Saunders, M. Lewis, P., Thornhill, A., Booij, M. & Verckens, J.P. (2011). *Methoden en technieken van onderzoek*. Amsterdam: Pearson Education Benelux.

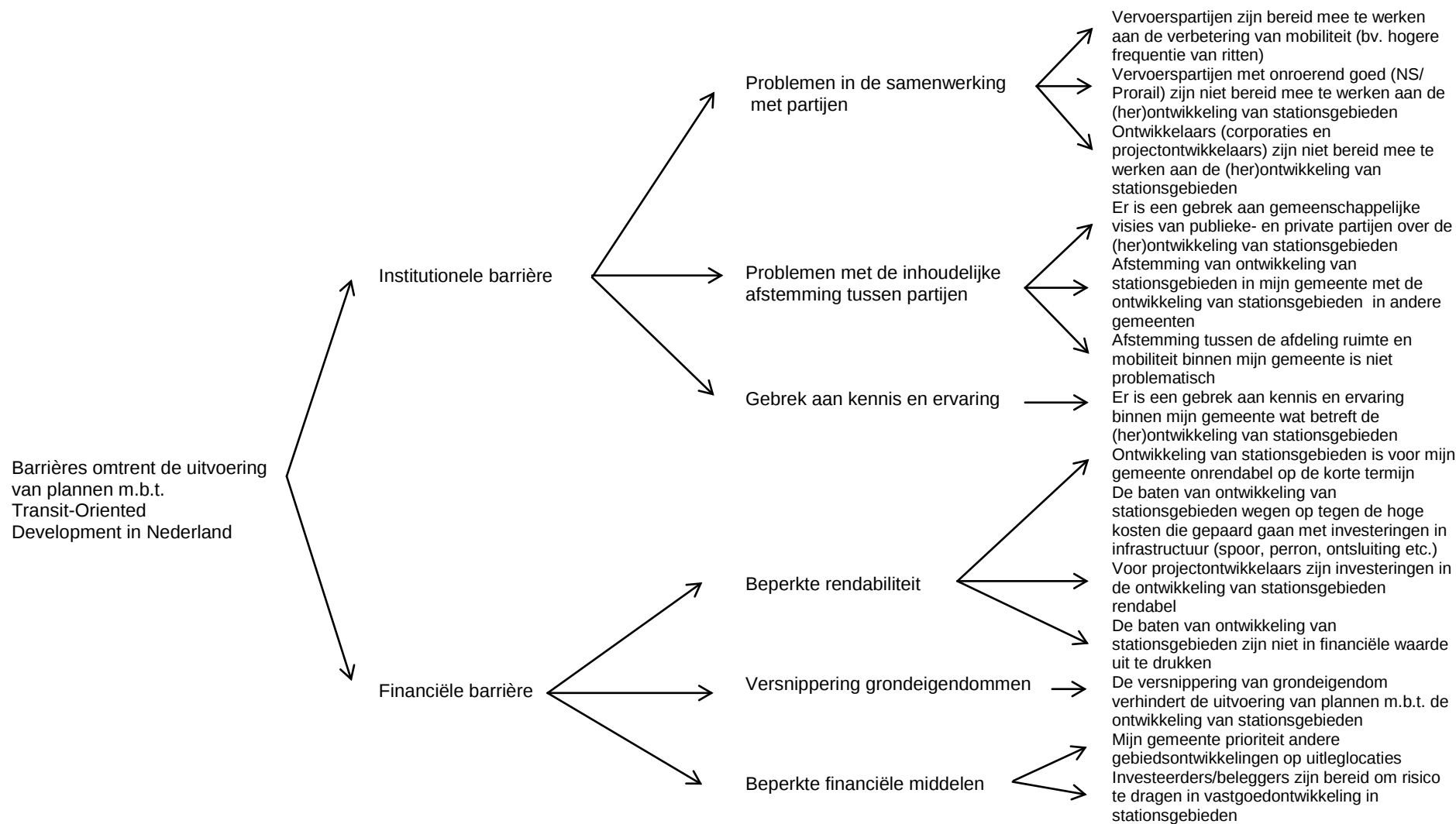
- Sobel, L., Kramer, M., Keller, A., McConney, R., Mueller, H. & Powell, A. (2013). *Infrastructure financing options for Transit-Oriented Development*. Washington.
- Straatemeijer, T., Winnips, C. & Kapteijn, K. (2011). Knooppunten hebben geen probleemeigenaar. *Verkeerskunde*, 5, 41.
- Tan, W. (2011). *Institutionele prikkels voor knooppuntontwikkeling in corridor verband. Transit Corridor: Definiëren vanuit een netwerkbenadering*. Amsterdam: Universiteit van Amsterdam.
- Tan, W., Bertolini, L. & Janssen-Jansen, L. (2011). *Learning From Others: A Framework for Choosing Cases for Cross-National Comparison of Transit-Oriented Development (TOD) Corridors*. Amsterdam: Amsterdam Institute for Social Science Research (AISSR).
- Uitvoeringsalliantie Centrum- en Knooppuntontwikkeling. (2010). *Centrum- en knooppuntontwikkeling ontrafeld: aanbevelingen van de Uitvoeringsalliantie Centrum- en knooppuntontwikkeling*. Delft: Alliantie van Bouwfonds ontwikkeling, Movares Stedebouw.
- Van den Boomen, T. & Venhoeven, T. (2012). *De Mobiele Stad. Over de Wisselwerking van Stad, Spoor en Snelweg*. Rotterdam: nai010 uitgevers.
- Vedung, E. (1998). *Policy Instruments: Typologies and Theories*. In Bemelmans-Videc, M-L., Rist, R.C. & Vedung, E. (Eds.). *Carrots, Sticks and Sermons. Policy Instruments & Their Evaluation*. New Brunswick, New Jersey: Transaction Publishers.
- Vennix, J.A.M. (2010). *Theorie en Praktijk van Empirisch Onderzoek*. Harlow: Pearson Education Limited.
- Verschuren, P. & Doorewaard, H. (2007). *Het Ontwerpen van een Onderzoek*. Den Haag: Boom Lennema uitgevers.
- Wolting, B., Bregman, A. & Pool, M. (2012). *PPS en gebiedsontwikkeling*. Den Haag: Sdu Uitgevers.
- Wortelboer, P., Jorritsma, P., & Visser, J. (2012). *Regie op Knooppunten*. Den Haag Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM).

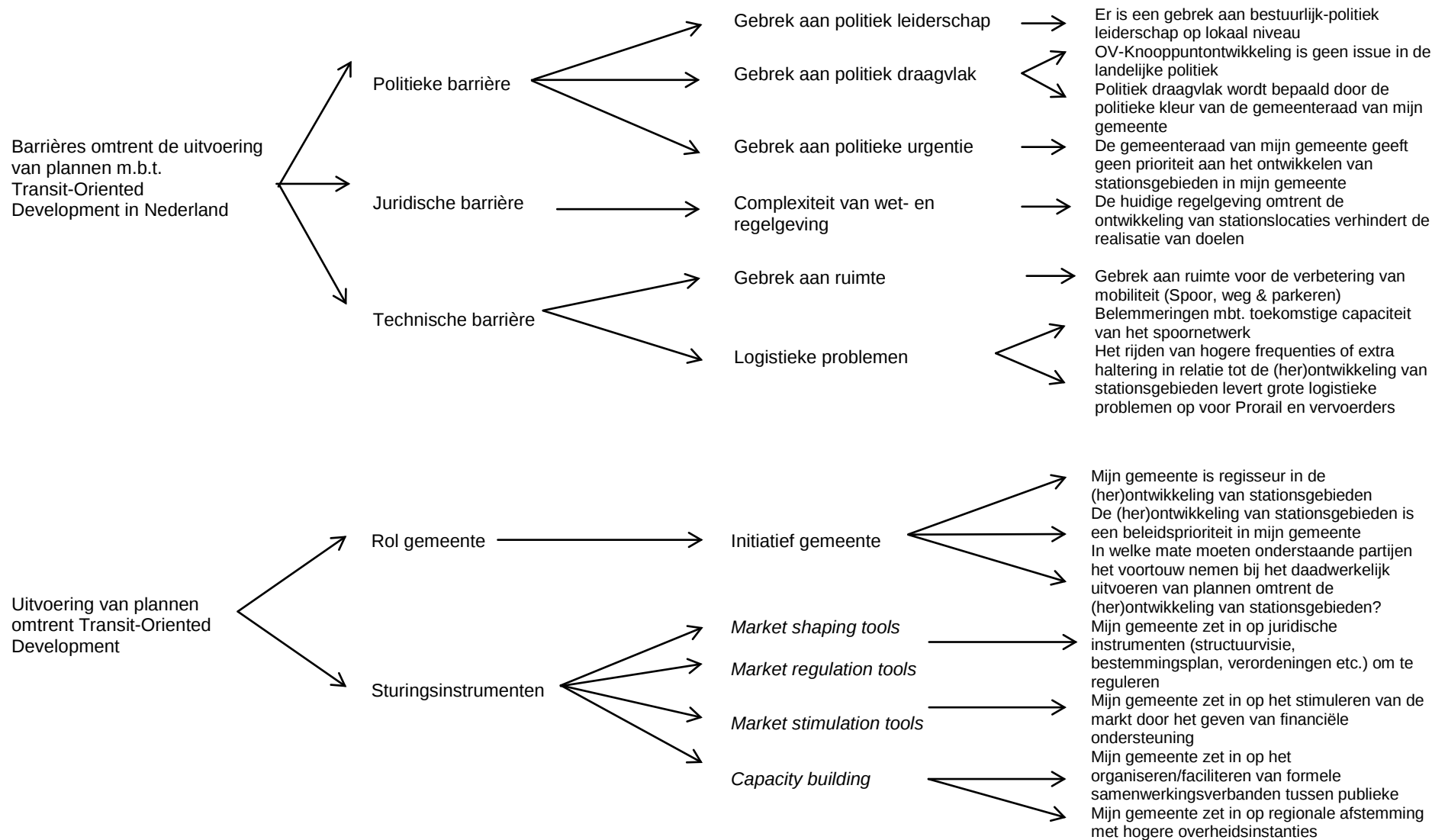
# Bijlage I: Operationalisatie Vragenlijst

Op basis van het theoretisch kader is de onderstaande operationalisatie gemaakt die als uitgangspunt zal dienen voor de gebruikte vragenlijst. De gebruikte theoretische concepten zijn onderverdeeld in dimensies en indicatoren. Voor iedere indicator is minimaal een item opgenomen in de vragenlijst.



**Figuur 12: Operationalisatie vragenlijst op basis van het theoretisch kader**





# Bijlage II: Enquete Transit-Oriented Development in Nederland

Geachte heer/mevrouw,

Welkom bij dit onderzoek over OV-knooppuntontwikkeling!

In het kader van twee wetenschappelijke onderzoeksprojecten over OV-knooppuntontwikkeling (NWO VerDus)<sup>1</sup> schrijf ik een bachelor-thesis over OV-knooppuntontwikkeling onder alle Nederlandse gemeenten met een treinstation binnen de gemeentegrens. Met knooppuntontwikkeling wordt ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit op elkaar afgestemd door nieuwe ruimtelijke ontwikkeling te concentreren rondom knooppuntlocaties, zoals treinstations.

In de Structuurvisie Infrastructuur & Ruimte stuurt de Nederlandse regering op een nieuwe manier van omgaan met ruimte en mobiliteit. Er bestaat echter nog veel onduidelijkheid over de manier waarop gemeenten in de praktijk omgaan met het afstemmen van ruimte en mobiliteit. Dit onderzoek inventariseert daarom de ambities en plannen die gemeenten hebben omtrent de ontwikkeling van stationsgebieden evenals de problemen die gemeenten ondervinden bij de uitvoering daarvan.

De enquête start met enkele algemene vragen over uw professionele achtergrond. Vervolgens worden er een aantal vragen gesteld over de ambities die uw gemeente heeft op het gebied van OV-knooppuntontwikkeling. Daarna volgen vragen over mogelijke problemen die uw gemeente ondervindt bij de uitvoering van visies t.a.v. OV-knooppuntontwikkeling.

Het invullen van de vragenlijst zal circa **15 minuten** in beslag nemen. Resultaten van de enquête worden anoniem verwerkt. Uw contactgegevens worden alleen bewaard indien u op de hoogte gehouden wilt worden van het project.

De ingevulde vragenlijst zie ik graag terug voor **29 April 2013**.

Bij voorbaat dank voor uw deelname aan dit onderzoek!

Kay van der Kraan

[KayvanderKraan@student.ru.nl](mailto:KayvanderKraan@student.ru.nl), t.06-19445728

namens Prof.dr. Erwin van der Krabben  
Hoogleraar Vastgoed- en locatieontwikkeling  
Radboud Universiteit Nijmegen  
Faculteit der Management Wetenschappen

Scriptie-begeleider:

Ir. H. van der Stoep, docent / onderzoeker knooppuntontwikkeling

---

<sup>1</sup> Dit onderzoek vindt plaats in het kader van twee wetenschappelijke onderzoeksprojecten over OV-knooppuntontwikkeling: het NWO/Nicis project "Urban Regions in the Delta – Delta Oost" en het NWO project "Implementing TOD" binnen het programma "Duurzame Bereikbare Randstad". Voor meer informatie over dit project verwijst ik u door naar de volgende site: [www.dbr.verdus.nl](http://www.dbr.verdus.nl) en [www.deltaoost.verdus.nl](http://www.deltaoost.verdus.nl).

Onderstaande vragen hebben betrekking op uw professionele achtergrond:

1. Bij welke gemeente bent u werkzaam?

2. Wat is uw functie binnen de gemeente?

3. Op welke gemeentelijke afdeling bent u werkzaam?

4. Op welk gebied heeft u een opleiding genoten?

- |                  |                       |
|------------------|-----------------------|
| a. Planologie    | <input type="radio"/> |
| b. Verkeerskunde | <input type="radio"/> |
| c. Bouwkunde     | <input type="radio"/> |
| d. Economie      | <input type="radio"/> |
| e. Vastgoedkunde | <input type="radio"/> |

Anders, namelijk:

De volgende vragen gaan over de plannen die uw gemeente heeft voor de (her)ontwikkeling van nieuwe of bestaande stationsgebieden. Met een stationsgebied wordt bedoeld op een gebied rondom een treinstation met een straal van 800 meter. Onder de (her)ontwikkeling van stationsgebieden worden in dit onderzoek zowel verbeteringen in mobiliteit en infrastructuur als ruimtelijke (her)inrichting geschaard.

5. Heeft uw gemeente plannen voor de (her)ontwikkeling van nieuwe of bestaande stationsgebieden?

- |        |                       |
|--------|-----------------------|
| a. Ja  | <input type="radio"/> |
| b. Nee | <input type="radio"/> |

Indien ja:

6. Waarop zijn deze plannen gericht?

- |                                                                                                               |                       |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| a. De bouw van een nieuw station                                                                              | <input type="radio"/> |
| b. De bouw van een nieuw station en vastgoedontwikkeling in het nieuwe stationsgebied                         | <input type="radio"/> |
| c. (Her)ontwikkeling van bestaand stationsgebied gericht op het verbeteren van de ontsluiting van het station | <input type="radio"/> |
| d. (Her)ontwikkeling van bestaand stationsgebied gericht op nieuwe vastgoedontwikkeling                       | <input type="radio"/> |
| e. (Her)ontwikkeling van bestaand stationsgebied gericht op zowel ontsluiting als nieuwe vastgoedontwikkeling | <input type="radio"/> |

Anders namelijk:

Indien nee:

7. Waarom heeft uw gemeente geen plannen voor de (her)ontwikkeling van nieuwe of bestaande stationsgebieden?
- a. Stationsgebieden in mijn gemeente functioneren goed (er zijn geen problemen mbt. vervoer en ruimtelijke inrichting) ☐
  - b. Verbeteringen in mobiliteit en ruimtelijke inrichting zijn wel gewenst maar mijn gemeente geeft voorrang aan andere beleidsprioriteiten ☐
  - c. Anders namelijk: ☐

Onderstaande vraag gaat over de doelen die u als gemeente wil realiseren met de (her)ontwikkeling van het stationsgebied in uw gemeente.

8. Geef aan hoe belangrijk de volgende doelen zijn bij de ontwikkeling van stationsgebieden in de visie van uw gemeente:
- |                                                                                                                                                                                   | Heel<br>onbelangrijk  | Onbelangrijk          | Neutraal              | Belangrijk            | Heel<br>belangrijk    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| a. Het stimuleren van economische ontwikkeling door de bereikbaarheid van uw gemeente te verbeteren                                                                               | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| b. Het verbeteren van de milieukwaliteit van uw gemeente door ov gebruik te stimuleren                                                                                            | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| c. Het concentreren van nieuwe stedelijke ontwikkeling in het stationsgebied van uw gemeente om het aantal in- en uitstappers van het stationsgebied te verhogen (vervoerswaarde) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| d. Het verbinden van verschillende vervoersmiddelen (multimodaliteit)                                                                                                             | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| e. Het creëren van een gebruiksvriendelijke omgeving voor voetgangers en fietsers in het stationsgebied van uw gemeente                                                           | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| f. Het verhogen van de kwaliteit van de openbare ruimte in het stationsgebied van uw gemeente                                                                                     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| g. Het afstemmen van de ontwikkeling in het stationsgebied van uw gemeente met de ontwikkeling van andere stationsgebieden                                                        | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

- |    |                                                                                                                                                      |                       |                       |                       |                       |                       |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| h. | Het gebruiken van het stationsgebied in uw gemeente als inbreidingslocatie om verstedelijking van het landelijk gebied tegen te gaan (compacte stad) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| i. | Het stationsgebied in mijn gemeente ontwikkelen als een overstapplaats van reizigers                                                                 | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| j. | Het stationsgebied in mijn gemeente ontwikkelen als verblijfplaats                                                                                   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| k. | Het stationsgebied in mijn gemeente ontwikkelen als toegangspoort voor het direct omliggende gebied                                                  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

Geef het hieronder aan indien uw gemeente nog andere doelen nastreeft met de ontwikkeling van het stationsgebied:

Onderstaande vraag gaat in op de manier waarop u als gemeente probeert de plannen voor de (her)ontwikkeling van het stationsgebied probeert te verwezenlijken:

9. In hoeverre zet uw gemeente in op onderstaande aspecten om de (her)ontwikkeling van stationsgebieden te realiseren?

- |                                                                                                                               | Geheel<br>oneens      | Oneens                | Neutraal              | Eens                  | Geheel<br>eens        |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| a. De (her)ontwikkeling van stationsgebieden is een beleidsprioriteit in mijn gemeente                                        | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| b. Mijn gemeente is regisseur in de (her)ontwikkeling van stationsgebieden                                                    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| c. Mijn gemeente zet in op juridische instrumenten (structuurvisie, bestemmingsplan, verordeningen etc.) om te reguleren      | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| d. Mijn gemeente zet in op het stimuleren van de markt door het geven van financiële ondersteuning                            | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| e. Mijn gemeente zet in op het organiseren/faciliteren van formele samenwerkingsverbanden tussen publieke en private partijen | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| f. Mijn gemeente zet in op regionale afstemming met hogere overheidsinstanties                                                | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

Geef hieronder een toelichting indien uw gemeente op een andere manier de realisatie van plannen op het gebied van (her)ontwikkeling van stationslocaties nastreeft:

De volgende serie vragen hebben betrekking op problemen die uw gemeente zou kunnen ondervinden bij de uitvoering van de plannen voor de (her)ontwikkeling van nieuwe of bestaande stationsgebieden. Voor dit onderzoek is daarin een onderscheid gemaakt tussen institutionele, financiële, politieke, technische en juridische barrières. Bij iedere vraag wordt een korte toelichting gegeven op de barrières.

10. Reageer op de volgende stellingen over **institutionele problemen** (mbt. regie en samenwerking met en tussen betrokken partijen) omtrent de realisatie van plannen voor de (her)ontwikkeling van stationsgebieden.

|                                                                                                                                                     | Geheel oneens         | Oneens                | Neutraal              | Eens                  | Geheel eens           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| a. Afstemming van ontwikkeling van stationsgebieden in mijn gemeente met de ontwikkeling van stationsgebieden in andere gemeenten verloopt moeizaam | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| b. Afstemming tussen de afdeling ruimte en mobiliteit binnen mijn gemeente is niet problematisch                                                    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| c. Ontwikkelaars (corporaties en projectontwikkelaars) zijn niet bereid mee te werken aan de (her)ontwikkeling van stationsgebieden                 | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| d. Er is een gebrek aan gemeenschappelijke visies van publieke- en private partijen over de (her)ontwikkeling van stationsgebieden                  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| e. Vervoerspartijen met onroerend goed (NS/ ProRail) zijn niet bereid mee te werken aan de (her)ontwikkeling van stationsgebieden                   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| f. Vervoerspartijen zijn bereid mee te werken aan de verbetering van mobiliteit (bv. hogere frequentie van ritten)                                  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| g. Er is een gebrek aan kennis en ervaring binnen mijn gemeente wat betreft de (her)ontwikkeling van stationsgebieden                               | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

Ruimte voor toelichting:

11. In welke mate moeten onderstaande partijen het voortouw nemen bij het daadwerkelijk uitvoeren van plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden?

|                          | Totaal niet relevant  | Niet relevant         | Neutraal              | Relevant              | Totaal relevant       |
|--------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| a. U als gemeente        | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| b. De Provincie          | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| c. De Rijksoverheid      | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| d. De Stadsregio         | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| e. Projectontwikkelaars  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| f. Vervoerders (o.a. NS) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| g. Woningcorporaties     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

Anders, namelijk:

12. Reageer op de volgende stellingen over de **financiële problemen** voor de uitvoering van plannen m.b.t de ontwikkeling van stationsgebieden:

|                                                                                                                                                                        | Geheel oneens         | Oneens                | Neutraal              | Eens                  | Geheel eens           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| a. Ontwikkeling van stationsgebieden is voor mijn gemeente onrendabel op de korte termijn                                                                              | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| b. Ontwikkeling van stationsgebieden is voor mijn gemeente onrendabel op de lange termijn                                                                              | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| c. Mijn gemeente prioriteit andere gebiedsontwikkelingen op uitleglocaties                                                                                             | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| d. De baten van ontwikkeling van stationsgebieden wegen op tegen de hoge kosten die gepaard gaan met investeringen in infrastructuur (spoor, perron, ontsluiting etc.) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| e. De versnippering van grondeigendom verhindert de uitvoering van plannen m.b.t. de ontwikkeling van stationsgebieden                                                 | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| f. De baten van ontwikkeling van stationsgebieden zijn niet in financiële waarde uit te drukken                                                                        | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| g. Voor projectontwikkelaars zijn investeringen in de ontwikkeling van stationsgebieden rendabel                                                                       | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| h. Investeerders/beleggers zijn bereid om risico te dragen in vastgoedontwikkeling in stationsgebieden                                                                 | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

Ruimte voor toelichting:

13. Reageer op de volgende stellingen over de **politieke problemen** (mbt. politiek draagvlak en leiderschap) voor (her)ontwikkeling van stationsgebieden in uw gemeente:

|                                                                                                                          | Geheel oneens         | Oneens                | Neutraal              | Eens                  | Geheel eens           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| a. Politiek draagvlak wordt bepaald door de politieke kleur van de gemeenteraad van mijn gemeente                        | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| b. Politiek draagvlak wordt bepaald door de politieke kleur van het gemeentebestuur van mijn gemeente                    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| c. De gemeenteraad van mijn gemeente geeft geen prioriteit aan het ontwikkelen van stationsgebieden in mijn gemeente     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| d. Het gemeentebestuur van mijn gemeente geeft geen prioriteit aan het ontwikkelen van stationsgebieden in mijn gemeente | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| e. OV-Knooppuntontwikkeling is geen issue in de landelijke politiek                                                      | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| f. Er is een gebrek aan bestuurlijk-politiek leiderschap op lokaal niveau                                                | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

Ruimte voor toelichting

14. Geef aan in welke mate **technische problemen** spelen bij de ontwikkeling van stationsgebieden in uw gemeente:

|                                                                                                                                                                                   | Totaal niet relevant  | Niet relevant         | Geen mening           | Relevant              | Totaal relevant       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| a. Gebrek aan ruimte voor de verbetering van mobiliteit (spoor, weg, parkeren)                                                                                                    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| b. Belemmeringen m.b.t toekomstige capaciteit van het spoornetwerk                                                                                                                | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| c. Het rijden met hogere frequenties of extra haltering in relatie tot de (her)ontwikkeling van stationsgebieden levert grote logistieke problemen op voor ProRail en vervoerders | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| d. Belemmeringen vanuit milieuoogpunt (Bijv. geluidshinder, externe veiligheid)                                                                                                   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

Anders namelijk:

15. Reageer op de volgende stelling over **juridische problemen** (wet- en regelgeving) rondom de (her)ontwikkeling van stationsgebieden in uw gemeente:

|                                                                                                            | Geheel<br>oneens      | Oneens                | Neutraal              | Eens                  | Geheel<br>eens        |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| a. De huidige regelgeving omtrent de ontwikkeling van stationslocaties verhindert de realisatie van doelen | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

Welke wet- en regelgeving ervaart uw gemeente als belemmerend bij de (her)ontwikkeling van stationsgebieden? Waarom?

16. Welke van bovenstaande typen problemen vormt volgens u het grootste probleem bij de realisatie van de plannen voor de (her)ontwikkeling van nieuwe of bestaande stationsgebieden? Rangschik van 1-5, waarbij 1 het grootste probleem vormt en 5 het kleinste probleem.

- |                                                                                                        |                          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| a. Institutionele barrières (m.b.t. regie en samenwerking met en afstemming tussen betrokken partijen) | <input type="checkbox"/> |
| b. Financiële barrières                                                                                | <input type="checkbox"/> |
| c. Politieke barrières (m.b.t. politiek draagvlak en leiderschap)                                      | <input type="checkbox"/> |
| d. Technische barrières                                                                                | <input type="checkbox"/> |
| e. Juridische barrières (wet- en regelgeving)                                                          | <input type="checkbox"/> |

Ruimte voor toelichting:

17. Eervaart uw gemeente nog andere problemen bij de uitvoering van plannen voor de (her)ontwikkeling van stationsgebieden?

U bent bijna aan het einde van deze enquête. Hieronder volgen nog enkele praktische vragen om de enquête mee af te sluiten.

18. Bent u bereid mee te werken aan verder onderzoek omtrent de ontwikkeling van stationslocaties?

- |        |                       |
|--------|-----------------------|
| a. Ja  | <input type="radio"/> |
| b. Nee | <input type="radio"/> |

19. Wilt u de resultaten van dit onderzoek toegestuurd krijgen?

- |        |                       |
|--------|-----------------------|
| a. Ja  | <input type="radio"/> |
| b. Nee | <input type="radio"/> |

20. Geef het hieronder aan indien u nog vragen of opmerkingen mocht hebben:

## Einde

Hartelijk dank voor de tijd en moeite die u heeft genomen om deel te nemen aan dit onderzoek!  
Mocht u interesse hebben in de resultaten van dit onderzoek dan stuur ik u deze graag toe.  
Hiervoor verzoek ik u hieronder uw verdere contactgegevens te verstrekken:

Verdere contactgegevens:

Telefoonnummer:

Mailadres:

Met vriendelijke groet,

Kay van der Kraan

namens Prof.dr. Erwin van der Krabben  
Hoogleraar Vastgoed- en locatieontwikkeling  
Radboud Universiteit Nijmegen  
Faculteit der Management Wetenschappen

Scriptie-begeleider:

Ir. H. van der Stoep

Senior onderzoeker knooppuntontwikkeling  
h.vanderstoep@fm.ru.nl, t. 024-3613056

## Bijlage III: Geraadpleegde experts pre-test

Een eerste versie van de vragenlijst is gemaakt op basis van het theoretisch kader. Vervolgens is deze versie aan diverse experts voorgelegd om de vragenlijst te pre-testen. De experts hebben op basis van hun ervaringen en kennis uit het beleidsveld rondom Transit-Oriented Development input gegeven voor de definitieve versie van de vragenlijst. De vragenlijst is aan de volgende experts voorgelegd:

**Paul Gerretsen, geraadpleegd op 05-04-2013 te Rotterdam:**

Sinds 2008 is Paul Gerretsen agent bij de Vereniging Deltametropool. In deze functie is Gerretsen verantwoordelijk voor de inhoudelijke visie van de organisatie en heeft hij de dagelijkse leiding over het agentschap van de vereniging. De Vereniging Deltametropool richt zich op het ontwikkelen van de aanwezige metropool in West Nederland en zijn daarbij onder andere bezig met het maken van een koppeling tussen ruimte en mobiliteit in stationsgebieden.

**Wendy Tan, geraadpleegd op 10-04- 2013 te Utrecht:**

Het PhD onderzoek van Wendy Tan aan de Universiteit van Amsterdam richt zich op: "Institutional Incentives for Nodal Developments in a Transit-Corridor." Dit onderzoek richt zich op de afstemming van projecten op het gebied van transport met projecten gericht op ruimtelijke ontwikkelingen en de institutionele prikkels die nodig zijn om deze afstemming te bewerkstelligen. Het onderzoek heeft een kwalitatieve insteek maar heeft grofweg dezelfde doelstelling als deze bachelor thesis.

**Karel Martens, geraadpleegd op 12-04-2013 te Nijmegen:**

Martens is werkzaam aan de faculteit der managementwetenschappen aan de Radboud Universiteit Nijmegen en zijn onderzoek richt zich onder andere op de interactie tussen grondgebruik en vormen van transport. Martens is gespecialiseerd in ruimtelijke planning en transport en zijn onderzoek heeft daarmee ook raakvlakken met Transit-Oriented Development.

**Paul Chorus, geraadpleegd op 17-04-2013 te Amsterdam:**

Momenteel is Paul Chorus werkzaam als beleidsadviseur op het gebied van stations ontwikkeling bij de provincie Noord-Holland. In zijn vorige functie als PhD onderzoeker aan de Universiteit van Amsterdam heeft Chorus onderzoek gedaan naar de lessen die Nederland kan trekken uit de manier waarop stationsgebieden worden ontwikkeld in Tokyo.

# Bijlage IV: Vaststelling kwaliteitseisen onderzoek

## Betrouwbaarheid

De betrouwbaarheid van dit onderzoek wordt vastgesteld op basis van het aantal respondenten uit de onderzoekspopulatie dat in dit onderzoek vertegenwoordigd is. Aan dit onderzoek hebben 82 gemeenten deelgenomen uit een totale onderzoekspopulatie van 206 Nederlandse gemeenten met minimaal een treinstation binnen de gemeentegrens.

Door de non-respons is het voor dit onderzoek noodzaak op basis van gegevens van een deel van de populatie uitspraken te doen over de totale populatie. Met behulp van statistiek is vast te stellen in welke mate de uitspraken over het deel van de onderzoekspopulatie ook geldig zijn voor de totale onderzoekspopulatie. Een eerste stap is het berekenen van de standaardfout (waarbij  $N_p$ = totale populatie,  $N$ = aantal respondenten), uitgaande van een populatiepercentage van 50%:

$$\sigma_p = \sqrt{\frac{\pi(1-\pi)}{N}} * \sqrt{\frac{N_p - N}{N_p - 1}} = \sqrt{\frac{0,5 * 0,5}{82}} * \sqrt{\frac{206 - 82}{206 - 1}} = 0.043$$

Vervolgens is het mogelijk om met behulp van de z-formule het betrouwbaarheidsinterval te bepalen met een nauwkeurigheid van 5% (met een standaardisatie van 0.55):

$$z = \frac{p - \mu_p}{\sigma_p} = \frac{0.55 - 0.5}{0.043} = 1.163$$

Uit de tabel van de standaardnormale verdeling (Bowerman et al., 2011) is af te lezen dat bij een z-score van 1.16 een oppervlakte hoort van 0.3770. Om het gehele betrouwbaarheidsinterval te berekenen dient de gevonden oppervlakte met twee vermenigvuldigd te worden:  $0.3770 * 2 = 0.75$ . Dit betekent dat er een kans van 75% is dat een waarde die gevonden wordt in de ingevulde enquêtes minder dan 5% afwijkt van de populatiewaarde. Met een betrouwbaarheidspercentage van 75% voldoet dit onderzoek niet aan de strenge statistische grens van 95% met een nauwkeurigheid van 5% (Bowerman et al., 2011). Dit heeft consequenties voor de hardheid van de uitspraken van dit onderzoek.

## Representativiteit

Om te bepalen of de deelnemende gemeenten representatief zijn voor de gehele onderzoekspopulatie is er gebruik gemaakt van een Chi-kwadraat toets. Hiervoor zijn de onderzoekspopulatie en de deelnemende gemeenten op de geografische spreiding, het aantal stations binnen de gemeentegrens en de mate van stedelijkheid met elkaar vergeleken. Op basis van de waarde uit de totale populatie is de verwachte waarde voor het deel van de onderzoekspopulatie dat heeft deelgenomen aan het onderzoek vastgesteld. Dit is vervolgens vergeleken met de daadwerkelijke kenmerken van de gemeenten die deelgenomen hebben aan het onderzoek op basis van de Chi-kwardraattoets. Daarbij is de volgende formule gehanteerd:

$$Chi - kwadraat = \frac{(O_i - E_i)^2}{E_i}$$

Als de verschillen tussen de verwachte waarde en de daadwerkelijke waarde klein zijn vormt het deel van de gemeenten dat heeft deelgenomen aan het onderzoek een goede afspiegeling van de totale onderzoekspopulatie. Daartoe formuleren we de volgende hypothesen:

*H0= De verhoudingen in de steekproeven zijn representatief*

*H1= Verhoudingen in de steekproef zijn niet representatief*

Om te bepalen of de hypothese geaccepteerd kan worden dient de kritieke waarde bepaald te worden op basis van het aantal vrijheidsgraden met een significantieniveau van 0,05. Als de gevonden waarde van de Chi-kwadraat toets kleiner is dan de kritieke grens wordt de 0-hypothese geaccepteerd en vormen de deelgenomen gemeenten een goede afspiegeling van de totale onderzoekspopulatie. Hieronder is de representativiteit van de onderzoekspopulatie bepaald volgens de hierboven beschreven werkwijze op basis van het aantal stations per gemeenten, de geografische spreiding van de onderzoekspopulatie en de mate van stedelijkheid van de gemeenten:

*Aantal stations per gemeente:*

**Tabel 3: Representativiteit onderzoekspopulatie op basis van het aantal stations per gemeente**

| Aantal stations per gemeente                  | Waarde onderzoekspopulatie | Verwachte waarde (E) | Respons uit onderzoekspopulatie (O) | Chi-kwadraat (X2) |
|-----------------------------------------------|----------------------------|----------------------|-------------------------------------|-------------------|
| Een station binnen de gemeentegrens           | 105                        | 42                   | 43                                  | 0,02              |
| Twee stations binnen de gemeentegrens         | 57                         | 23                   | 21                                  | 0,19              |
| Drie of meer stations binnen de gemeentegrens | 44                         | 17                   | 18                                  | 0,06              |
| <b>Totaal</b>                                 | <b>206</b>                 | <b>82</b>            | <b>82</b>                           | <b>0,27</b>       |

Aantal vrijheidsgraden= 3-1= 2, bij een significantieniveau van 0,05 is de kritieke waarde 5,99 (Bowerman et al., 2011). De gevonden waarde van 0,27 ligt ruim onder de kritieke waarde van 5,99. De 0-hypothese kan worden aangenomen. De deelnemende gemeenten zijn representatief op basis van het aantal stations per gemeenten.

### Mate van stedelijkheid

**Tabel 4: Representativiteit onderzoekspopulatie op basis van de mate van stedelijkheid van gemeenten**

| Mate van stedelijkheid | Waarde onderzoekspopulatie | Verwachte waarde (E) | Respons uit onderzoekspopulatie (O) | Chi-kwadraat (X <sup>2</sup> ) |
|------------------------|----------------------------|----------------------|-------------------------------------|--------------------------------|
| Zeer sterk stedelijk   | 14                         | 5,7                  | 4                                   | 0,51                           |
| Sterk stedelijk        | 45                         | 18                   | 19                                  | 0,05                           |
| Matig stedelijk        | 60                         | 23,8                 | 29                                  | 0,93                           |
| Weinig stedelijk       | 62                         | 24,6                 | 22                                  | 0,31                           |
| Niet stedelijk         | 25                         | 9,8                  | 8                                   | 0,40                           |
| <b>Totaal</b>          | <b>206</b>                 | <b>82</b>            | <b>82</b>                           | <b>2,21</b>                    |

Aantal vrijheidsgraden= 5-1= 4, bij een significantieniveau van 0,05 is de kritieke waarde 9,49 (Bowerman et al., 2011). De gevonden waarde van 2,21 ligt ruim onder de kritieke waarde van 9,49. De 0-hypothese kan worden aangenomen. De deelnemende gemeenten zijn representatief op basis van de mate van stedelijkheid.

### Geografische spreiding:

**Tabel 5: Representativiteit onderzoekspopulatie op basis van geografische spreiding**

| Provincie      | Waarde onderzoekspopulatie | Verwachte waarde (E) | Respons uit onderzoekspopulatie (O) | Chi-kwadraat (X <sup>2</sup> ) |
|----------------|----------------------------|----------------------|-------------------------------------|--------------------------------|
| Limburg        | 19                         | 7,4                  | 7                                   | 0,02                           |
| Noord-Brabant  | 22                         | 9                    | 13                                  | 1,23                           |
| Zeeland        | 5                          | 1,6                  | 2                                   | 0,08                           |
| Gelderland     | 36                         | 14,8                 | 18                                  | 0,57                           |
| Utrecht        | 14                         | 5,7                  | 4                                   | 0,72                           |
| Flevoland      | 3                          | 0,8                  | 3                                   | 1,6                            |
| Drenthe        | 6                          | 2,5                  | 3                                   | 0,08                           |
| Overijssel     | 19                         | 7,4                  | 4                                   | 2,9                            |
| Groningen      | 13                         | 4,9                  | 4                                   | 0,2                            |
| Friesland      | 12                         | 4,9                  | 5                                   | 0,00                           |
| Noord-Holland  | 29                         | 11,5                 | 9                                   | 0,69                           |
| Zuid-Holland   | 28                         | 11,5                 | 10                                  | 0,23                           |
| <b>Totaal:</b> | <b>206</b>                 | <b>82</b>            | <b>82</b>                           | <b>8,32</b>                    |

Aantal vrijheidsgraden= 12-1= 11, bij een significantieniveau van 0,05 is de kritieke waarde 13,02 (Bowerman et al., 2011). De gevonden waarde van 8,32 ligt onder de kritieke waarde van 13,02. De 0-hypothese kan worden aangenomen. De deelnemende gemeenten zijn representatief op basis van geografische spreiding.

# Bijlage V: Data analyse met SPSS 19.0

## Kruistabellen

In deze bijlage worden de frequentietabellen van de onderzoeksresultaten weergegeven. De frequentieverdelingen zijn ingedeeld in blokken en worden per vraag getoond. Bij iedere frequentieverdeling worden ook het percentage en het cumulatieve percentage vermeld. Waar relevant worden ook het gemiddelde, de modus en de mediaan van de antwoorden weergegeven.

### Kenmerken onderzoekspopulatie

Aantal respondenten per Provincie

|               | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid Limburg | 7         | 8.5     | 8.5           | 8.5                |
| Noord-Brabant | 13        | 15.9    | 15.9          | 24.4               |
| Zeeland       | 2         | 2.4     | 2.4           | 26.8               |
| Gelderland    | 18        | 22.0    | 22.0          | 48.8               |
| Utrecht       | 4         | 4.9     | 4.9           | 53.7               |
| Flevoland     | 3         | 3.7     | 3.7           | 57.3               |
| Drenthe       | 3         | 3.7     | 3.7           | 61.0               |
| Overijssel    | 4         | 4.9     | 4.9           | 65.9               |
| Groningen     | 4         | 4.9     | 4.9           | 70.7               |
| Friesland     | 5         | 6.1     | 6.1           | 76.8               |
| Noord-Holland | 9         | 11.0    | 11.0          | 87.8               |
| Zuid-Holland  | 10        | 12.2    | 12.2          | 100.0              |
| Total         | 82        | 100.0   | 100.0         |                    |

Aantal stations per gemeente

|                                                 | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------------------------------------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid - één station binnen de gemeentegrens     | 43        | 52.4    | 52.4          | 52.4               |
| - twee stations binnen de gemeentegrens         | 21        | 25.6    | 25.6          | 78.0               |
| - Drie of meer stations binnen de gemeentegrens | 18        | 22.0    | 22.0          | 100.0              |
| Total                                           | 82        | 100.0   | 100.0         |                    |

#### Verdeling stedelijke en landelijke gemeenten

|       |           | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-----------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | Stedelijk | 52        | 63.4    | 63.4          | 63.4               |
|       | Landelijk | 30        | 36.6    | 36.6          | 100.0              |
|       | Total     | 82        | 100.0   | 100.0         |                    |

#### Plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden

Heeft uw gemeente plannen voor de (her)ontwikkeling van nieuwe of bestaande stationsgebieden?

|       |       | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | Ja    | 60        | 73.2    | 73.2          | 73.2               |
|       | Nee   | 22        | 26.8    | 26.8          | 100.0              |
|       | Total | 82        | 100.0   | 100.0         |                    |

Waarop zijn de plannen voor de (her)ontwikkeling van stationsgebieden in uw gemeente gericht?

|         |                                                                                                              | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | - De bouw van een nieuw station                                                                              | 1         | 1.2     | 1.6           | 1.6                |
|         | - De bouw van een nieuw station en vastgoedontwikkeling in het nieuwe stationsgebied                         | 6         | 7.3     | 9.8           | 11.5               |
|         | - (Her)ontwikkeling van bestaand stationsgebied gericht op het verbeteren van de ontsluiting van het station | 7         | 8.5     | 11.5          | 23.0               |
|         | - (Her)ontwikkeling van bestaand stationsgebied gericht op nieuwe vastgoedontwikkeling                       | 5         | 6.1     | 8.2           | 31.1               |
|         | - (Her)ontwikkeling van bestaand stationsgebied gericht op zowel ontsluiting als nieuwe vastgoedontwikkeling | 40        | 48.8    | 65.6          | 96.7               |
|         | - Anders namelijk:                                                                                           | 2         | 2.4     | 3.3           | 100.0              |
|         | Total                                                                                                        | 61        | 74.4    | 100.0         |                    |
| Missing | System                                                                                                       | 21        | 25.6    |               |                    |
| Total   |                                                                                                              | 82        | 100.0   |               |                    |

**Waarom heeft uw gemeente geen plannen voor de (her)ontwikkeling van nieuwe of bestaande stationsgebieden?**

|         |                                                       | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|-------------------------------------------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | - Stationsgebieden in mijn gemeente functioneren goed | 12        | 14.6    | 54.5          | 54.5               |
|         | - Andere beleidsprioriteiten                          | 8         | 9.8     | 36.4          | 90.9               |
|         | - Anders namelijk:                                    | 2         | 2.4     | 9.1           | 100.0              |
|         | Total                                                 | 22        | 26.8    | 100.0         |                    |
| Missing | System                                                | 60        | 73.2    |               |                    |
| Total   |                                                       | 82        | 100.0   |               |                    |

## Ambities die gemeenten willen realiseren met de uitvoering van plannen voor de (her)ontwikkeling van stationsgebieden

Vraag: Geef aan hoe belangrijk de volgende doelen zijn bij de plannen voor de (her)ontwikkeling van stationsgebieden in uw gemeente?

| Statistics |         |          |          |          |          |                |
|------------|---------|----------|----------|----------|----------|----------------|
|            |         | Ambitie1 | Ambitie2 | Ambitie3 | Ambitie4 | Ambitie5       |
| N          | Valid   | 61       | 61       | 61       | 61       | 61             |
|            | Missing | 21       | 21       | 21       | 21       | 21             |
| Mean       |         | 3.93     | 3.46     | 3.33     | 3.92     | 4.26           |
| Median     |         | 4.00     | 4.00     | 3.00     | 4.00     | 4.00           |
| Mode       |         | 4        | 4        | 4        | 4        | 4 <sup>a</sup> |

a. Multiple modes exist. The smallest value is shown

| Statistics |         |          |          |          |          |           |
|------------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|
|            |         | Ambitie6 | Ambitie7 | Ambitie8 | Ambitie9 | Ambitie10 |
| N          | Valid   | 61       | 61       | 61       | 61       | 61        |
|            | Missing | 21       | 21       | 21       | 21       | 21        |
| Mean       |         | 4.23     | 3.28     | 3.38     | 3.54     | 3.89      |
| Median     |         | 4.00     | 3.00     | 4.00     | 4.00     | 4.00      |
| Mode       |         | 4        | 3        | 4        | 4        | 4         |

### Ambitie1: Het stimuleren van economische ontwikkeling door de bereikbaarheid van uw gemeente te verbeteren

|         |                   | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|-------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Heel onbelangrijk | 3         | 3.7     | 4.9           | 4.9                |
|         | Onbelangrijk      | 2         | 2.4     | 3.3           | 8.2                |
|         | Neutraal          | 12        | 14.6    | 19.7          | 27.9               |
|         | Belangrijk        | 23        | 28.0    | 37.7          | 65.6               |
|         | Heel belangrijk   | 21        | 25.6    | 34.4          | 100.0              |
|         | Total             | 61        | 74.4    | 100.0         |                    |
| Missing | System            | 21        | 25.6    |               |                    |
| Total   |                   | 82        | 100.0   |               |                    |

**Ambitie 2: Het verbeteren van de milieukwaliteit van uw gemeente door ov-gebruik te stimuleren**

|         |                   | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|-------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Heel onbelangrijk | 3         | 3.7     | 4.9           | 4.9                |
|         | Onbelangrijk      | 3         | 3.7     | 4.9           | 9.8                |
|         | Neutraal          | 21        | 25.6    | 34.4          | 44.3               |
|         | Belangrijk        | 31        | 37.8    | 50.8          | 95.1               |
|         | Heel belangrijk   | 3         | 3.7     | 4.9           | 100.0              |
|         | Total             | 61        | 74.4    | 100.0         |                    |
| Missing | System            | 21        | 25.6    |               |                    |
| Total   |                   | 82        | 100.0   |               |                    |

**Ambitie 3: Het concentreren van nieuwe stedelijke ontwikkeling in het stationsgebied van uw gemeente door ov-gebruik te stimuleren**

|         |                   | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|-------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Heel onbelangrijk | 3         | 3.7     | 4.9           | 4.9                |
|         | Onbelangrijk      | 7         | 8.5     | 11.5          | 16.4               |
|         | Neutraal          | 21        | 25.6    | 34.4          | 50.8               |
|         | Belangrijk        | 27        | 32.9    | 44.3          | 95.1               |
|         | Heel belangrijk   | 3         | 3.7     | 4.9           | 100.0              |
|         | Total             | 61        | 74.4    | 100.0         |                    |
| Missing | System            | 21        | 25.6    |               |                    |
| Total   |                   | 82        | 100.0   |               |                    |

**Ambitie4: Het verbinden van verschillende vervoersmiddelen (multimodaliteit)**

|         |                   | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|-------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Heel onbelangrijk | 3         | 3.7     | 4.9           | 4.9                |
|         | Onbelangrijk      | 1         | 1.2     | 1.6           | 6.6                |
|         | Neutraal          | 9         | 11.0    | 14.8          | 21.3               |
|         | Belangrijk        | 33        | 40.2    | 54.1          | 75.4               |
|         | Heel belangrijk   | 15        | 18.3    | 24.6          | 100.0              |
|         | Total             | 61        | 74.4    | 100.0         |                    |
| Missing | System            | 21        | 25.6    |               |                    |
| Total   |                   | 82        | 100.0   |               |                    |

**Ambitie 5: Het creëren van een gebruiksvriendelijke omgeving voor voetgangers en fietsers in het stationsgebied van uw gemeente**

|         |                   | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|-------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Heel onbelangrijk | 2         | 2.4     | 3.3           | 3.3                |
|         | Neutraal          | 5         | 6.1     | 8.2           | 11.5               |
|         | Belangrijk        | 27        | 32.9    | 44.3          | 55.7               |
|         | Heel belangrijk   | 27        | 32.9    | 44.3          | 100.0              |
|         | Total             | 61        | 74.4    | 100.0         |                    |
| Missing | System            | 21        | 25.6    |               |                    |
| Total   |                   | 82        | 100.0   |               |                    |

**Ambitie 6: Het verhogen van de kwaliteit van de openbare ruimte in het stationsgebied van uw gemeente**

|         |                   | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|-------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Heel onbelangrijk | 2         | 2.4     | 3.3           | 3.3                |
|         | Neutraal          | 3         | 3.7     | 4.9           | 8.2                |
|         | Belangrijk        | 33        | 40.2    | 54.1          | 62.3               |
|         | Heel belangrijk   | 23        | 28.0    | 37.7          | 100.0              |
|         | Total             | 61        | 74.4    | 100.0         |                    |
| Missing | System            | 21        | 25.6    |               |                    |
| Total   |                   | 82        | 100.0   |               |                    |

**Ambitie 7: Het gebruiken van het stationsgebied in uw gemeente als inbreidingslocatie om verstedelijking van het landelijk gebied tegen te gaan (compacte stad)**

|         |                   | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|-------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Heel onbelangrijk | 4         | 4.9     | 6.6           | 6.6                |
|         | Onbelangrijk      | 13        | 15.9    | 21.3          | 27.9               |
|         | Neutraal          | 18        | 22.0    | 29.5          | 57.4               |
|         | Belangrijk        | 14        | 17.1    | 23.0          | 80.3               |
|         | Heel belangrijk   | 12        | 14.6    | 19.7          | 100.0              |
|         | Total             | 61        | 74.4    | 100.0         |                    |
| Missing | System            | 21        | 25.6    |               |                    |
| Total   |                   | 82        | 100.0   |               |                    |

**Ambitie 8: Het stationsgebied in mijn gemeente ontwikkelen als een overstapplek van reizigers**

|         |                   | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|-------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Heel onbelangrijk | 4         | 4.9     | 6.6           | 6.6                |
|         | Onbelangrijk      | 8         | 9.8     | 13.1          | 19.7               |
|         | Neutraal          | 18        | 22.0    | 29.5          | 49.2               |
|         | Belangrijk        | 23        | 28.0    | 37.7          | 86.9               |
|         | Heel belangrijk   | 8         | 9.8     | 13.1          | 100.0              |
|         | Total             | 61        | 74.4    | 100.0         |                    |
| Missing | System            | 21        | 25.6    |               |                    |
| Total   |                   | 82        | 100.0   |               |                    |

**Ambitie 9: Het stationsgebied in mijn gemeente ontwikkelen als verblijfplaats**

|         |                   | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|-------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Heel onbelangrijk | 2         | 2.4     | 3.3           | 3.3                |
|         | Onbelangrijk      | 8         | 9.8     | 13.1          | 16.4               |
|         | Neutraal          | 16        | 19.5    | 26.2          | 42.6               |
|         | Belangrijk        | 25        | 30.5    | 41.0          | 83.6               |
|         | Heel belangrijk   | 10        | 12.2    | 16.4          | 100.0              |
|         | Total             | 61        | 74.4    | 100.0         |                    |
| Missing | System            | 21        | 25.6    |               |                    |
| Total   |                   | 82        | 100.0   |               |                    |

**Ambitie 10: Het stationsgebied in mijn gemeente ontwikkelen als toegangspoort voor het direct omliggende gebied**

|         |                   | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|-------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Heel onbelangrijk | 1         | 1.2     | 1.6           | 1.6                |
|         | Onbelangrijk      | 3         | 3.7     | 4.9           | 6.6                |
|         | Neutraal          | 14        | 17.1    | 23.0          | 29.5               |
|         | Belangrijk        | 27        | 32.9    | 44.3          | 73.8               |
|         | Heel belangrijk   | 16        | 19.5    | 26.2          | 100.0              |
|         | Total             | 61        | 74.4    | 100.0         |                    |
| Missing | System            | 21        | 25.6    |               |                    |
| Total   |                   | 82        | 100.0   |               |                    |

## Manier waarop gemeenten de plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden realiseren

Vraag: In hoeverre zet uw gemeente in op onderstaande aspecten om de plannen met betrekking tot de (her)ontwikkeling van stationsgebieden te realiseren?

| Statistics |         |             |            |             |             |             |             |
|------------|---------|-------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|            |         | Rolgemeente | Prioriteit | Uitvoering1 | Uitvoering2 | Uitvoering3 | Uitvoering4 |
| N          | Valid   | 61          | 61         | 61          | 61          | 61          | 61          |
|            | Missing | 21          | 21         | 21          | 21          | 21          | 21          |
| Mean       |         | 4.07        | 4.05       | 4.10        | 2.95        | 3.72        | 3.64        |
| Median     |         | 4.00        | 4.00       | 4.00        | 3.00        | 4.00        | 4.00        |
| Mode       |         | 4           | 4          | 4           | 3           | 4           | 4           |

### Rol gemeente: Mijn gemeente is regisseur in de (her)ontwikkeling van stationsgebieden

|         |               | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|---------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Geheel oneens | 1         | 1.2     | 1.6           | 1.6                |
|         | Oneens        | 3         | 3.7     | 4.9           | 6.6                |
|         | Neutraal      | 8         | 9.8     | 13.1          | 19.7               |
|         | Eens          | 28        | 34.1    | 45.9          | 65.6               |
|         | Geheel eens   | 21        | 25.6    | 34.4          | 100.0              |
|         | Total         | 61        | 74.4    | 100.0         |                    |
| Missing | System        | 21        | 25.6    |               |                    |
| Total   |               | 82        | 100.0   |               |                    |

### Prioriteit gemeenten: De (her)ontwikkeling van stationsgebieden is een beleidsprioriteit in mijn gemeente

|         |               | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|---------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Geheel oneens | 1         | 1.2     | 1.6           | 1.6                |
|         | Oneens        | 3         | 3.7     | 4.9           | 6.6                |
|         | Neutraal      | 7         | 8.5     | 11.5          | 18.0               |
|         | Eens          | 31        | 37.8    | 50.8          | 68.9               |
|         | Geheel eens   | 19        | 23.2    | 31.1          | 100.0              |
|         | Total         | 61        | 74.4    | 100.0         |                    |
| Missing | System        | 21        | 25.6    |               |                    |
| Total   |               | 82        | 100.0   |               |                    |

**Uitvoering1: Mijn gemeente zet in op juridische instrumenten om te reguleren**

|         |             | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|-------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Oneens      | 1         | 1.2     | 1.6           | 1.6                |
|         | Neutraal    | 8         | 9.8     | 13.1          | 14.8               |
|         | Eens        | 36        | 43.9    | 59.0          | 73.8               |
|         | Geheel eens | 16        | 19.5    | 26.2          | 100.0              |
|         | Total       | 61        | 74.4    | 100.0         |                    |
| Missing | System      | 21        | 25.6    |               |                    |
| Total   |             | 82        | 100.0   |               |                    |

**Uitvoering2: Mijn gemeente zet in op het stimuleren van de markt door het geven van financiële ondersteuning**

|         |               | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|---------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Geheel oneens | 5         | 6.1     | 8.2           | 8.2                |
|         | Oneens        | 15        | 18.3    | 24.6          | 32.8               |
|         | Neutraal      | 23        | 28.0    | 37.7          | 70.5               |
|         | Eens          | 14        | 17.1    | 23.0          | 93.4               |
|         | Geheel eens   | 4         | 4.9     | 6.6           | 100.0              |
|         | Total         | 61        | 74.4    | 100.0         |                    |
| Missing | System        | 21        | 25.6    |               |                    |
| Total   |               | 82        | 100.0   |               |                    |

**Uitvoering3: Mijn gemeente zet in op het organiseren/faciliteren van formele samenwerkingsverbanden tussen publieke en private partijen**

|         |               | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|---------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Geheel oneens | 1         | 1.2     | 1.6           | 1.6                |
|         | Oneens        | 4         | 4.9     | 6.6           | 8.2                |
|         | Neutraal      | 19        | 23.2    | 31.1          | 39.3               |
|         | Eens          | 24        | 29.3    | 39.3          | 78.7               |
|         | Geheel eens   | 13        | 15.9    | 21.3          | 100.0              |
|         | Total         | 61        | 74.4    | 100.0         |                    |
| Missing | System        | 21        | 25.6    |               |                    |
| Total   |               | 82        | 100.0   |               |                    |

**Uitvoering4: Mijn gemeente stemt de (her)ontwikkeling van stationsgebieden regionaal af**

|         |               | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|---------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Geheel oneens | 1         | 1.2     | 1.6           | 1.6                |
|         | Oneens        | 6         | 7.3     | 9.8           | 11.5               |
|         | Neutraal      | 20        | 24.4    | 32.8          | 44.3               |
|         | Eens          | 21        | 25.6    | 34.4          | 78.7               |
|         | Geheel eens   | 13        | 15.9    | 21.3          | 100.0              |
|         | Total         | 61        | 74.4    | 100.0         |                    |
| Missing | System        | 21        | 25.6    |               |                    |
| Total   |               | 82        | 100.0   |               |                    |

Vraag: In welke mate moeten onderstaande partijen het voortouw nemen bij het daadwerkelijk uitvoeren van plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden?

**Statistics**

|         | Voortouw gemeente | Voortouw provincie | Voortouw Rijk | Voortouw Stadsregio | Voortouw Projectont | Voortouw Woningcorp | Voortouw Vervoerders |
|---------|-------------------|--------------------|---------------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------|
| Valid   | 61                | 61                 | 61            | 61                  | 61                  | 61                  | 61                   |
| Missing | 21                | 21                 | 21            | 21                  | 21                  | 21                  | 21                   |
| Mean    | 4.57              | 3.69               | 3.48          | 3.05                | 3.61                | 3.18                | 3.77                 |
| Median  | 5.00              | 4.00               | 4.00          | 3.00                | 4.00                | 3.00                | 4.00                 |
| Mode    | 5                 | 4                  | 4             | 3                   | 4                   | 3 <sup>a</sup>      | 4                    |

a. Multiple modes exist. The smallest value is shown

**Gemeente**

|         |                 | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|-----------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Belangrijk      | 26        | 31.7    | 42.6          | 42.6               |
|         | Heel belangrijk | 35        | 42.7    | 57.4          | 100.0              |
|         | Total           | 61        | 74.4    | 100.0         |                    |
| Missing | System          | 21        | 25.6    |               |                    |
| Total   |                 | 82        | 100.0   |               |                    |

**Provincie**

|         |                   | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|-------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Heel onbelangrijk | 1         | 1.2     | 1.6           | 1.6                |
|         | Onbelangrijk      | 4         | 4.9     | 6.6           | 8.2                |
|         | Neutraal          | 19        | 23.2    | 31.1          | 39.3               |
|         | Belangrijk        | 26        | 31.7    | 42.6          | 82.0               |
|         | Heel belangrijk   | 11        | 13.4    | 18.0          | 100.0              |
|         | Total             | 61        | 74.4    | 100.0         |                    |
| Missing | System            | 21        | 25.6    |               |                    |
| Total   |                   | 82        | 100.0   |               |                    |

**Rijk**

|         |                   | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|-------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Heel onbelangrijk | 1         | 1.2     | 1.6           | 1.6                |
|         | Onbelangrijk      | 10        | 12.2    | 16.4          | 18.0               |
|         | Neutraal          | 18        | 22.0    | 29.5          | 47.5               |
|         | Belangrijk        | 23        | 28.0    | 37.7          | 85.2               |
|         | Heel belangrijk   | 9         | 11.0    | 14.8          | 100.0              |
|         | Total             | 61        | 74.4    | 100.0         |                    |
| Missing | System            | 21        | 25.6    |               |                    |
| Total   |                   | 82        | 100.0   |               |                    |

**Stadsregio**

|         |                   | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|-------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Heel onbelangrijk | 8         | 9.8     | 13.1          | 13.1               |
|         | Onbelangrijk      | 7         | 8.5     | 11.5          | 24.6               |
|         | Neutraal          | 24        | 29.3    | 39.3          | 63.9               |
|         | Belangrijk        | 18        | 22.0    | 29.5          | 93.4               |
|         | Heel belangrijk   | 4         | 4.9     | 6.6           | 100.0              |
|         | Total             | 61        | 74.4    | 100.0         |                    |
| Missing | System            | 21        | 25.6    |               |                    |
| Total   |                   | 82        | 100.0   |               |                    |

### Projectontwikkelaars

|         |                   | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|-------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Heel onbelangrijk | 2         | 2.4     | 3.3           | 3.3                |
|         | Onbelangrijk      | 4         | 4.9     | 6.6           | 9.8                |
|         | Neutraal          | 17        | 20.7    | 27.9          | 37.7               |
|         | Belangrijk        | 31        | 37.8    | 50.8          | 88.5               |
|         | Heel belangrijk   | 7         | 8.5     | 11.5          | 100.0              |
|         | Total             | 61        | 74.4    | 100.0         |                    |
| Missing | System            | 21        | 25.6    |               |                    |
| Total   |                   | 82        | 100.0   |               |                    |

### Woningbouwcorporaties

|         |                   | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|-------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Heel onbelangrijk | 3         | 3.7     | 4.9           | 4.9                |
|         | Onbelangrijk      | 12        | 14.6    | 19.7          | 24.6               |
|         | Neutraal          | 21        | 25.6    | 34.4          | 59.0               |
|         | Belangrijk        | 21        | 25.6    | 34.4          | 93.4               |
|         | Heel belangrijk   | 4         | 4.9     | 6.6           | 100.0              |
|         | Total             | 61        | 74.4    | 100.0         |                    |
| Missing | System            | 21        | 25.6    |               |                    |
| Total   |                   | 82        | 100.0   |               |                    |

### Vervoerders

|         |                   | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|-------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Heel onbelangrijk | 2         | 2.4     | 3.3           | 3.3                |
|         | Onbelangrijk      | 4         | 4.9     | 6.6           | 9.8                |
|         | Neutraal          | 11        | 13.4    | 18.0          | 27.9               |
|         | Belangrijk        | 33        | 40.2    | 54.1          | 82.0               |
|         | Heel belangrijk   | 11        | 13.4    | 18.0          | 100.0              |
|         | Total             | 61        | 74.4    | 100.0         |                    |
| Missing | System            | 21        | 25.6    |               |                    |
| Total   |                   | 82        | 100.0   |               |                    |

**Barrières die gemeenten ervaren bij de uitvoering van plannen omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden.**

**Financiële barrière**

Vraag: Reageer op de volgende stellingen over financiële problemen voor de realisatie van plannen voor de (her)ontwikkeling van stationsgebieden.

| Statistics |         |             |             |             |             |
|------------|---------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|            |         | Financieel1 | Financieel2 | Financieel3 | Financieel4 |
| N          | Valid   | 60          | 60          | 60          | 60          |
|            | Missing | 22          | 22          | 22          | 22          |
| Mean       |         | 3.60        | 2.57        | 2.60        | 3.27        |
| Median     |         | 4.00        | 2.00        | 3.00        | 3.00        |
| Mode       |         | 4           | 2           | 2           | 3           |

| Statistics |         |             |             |             |             |
|------------|---------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|            |         | Financieel5 | Financieel6 | Financieel7 | Financieel8 |
| N          | Valid   | 60          | 60          | 60          | 60          |
|            | Missing | 22          | 22          | 22          | 22          |
| Mean       |         | 3.02        | 3.47        | 3.13        | 2.98        |
| Median     |         | 3.00        | 4.00        | 3.00        | 3.00        |
| Mode       |         | 3           | 4           | 3           | 3           |

**Financieel1: (Her)ontwikkeling van stationsgebieden is onrendabel op de korte termijn**

|         |             | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|-------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Oneens      | 6         | 7.3     | 10.0          | 10.0               |
|         | Neutraal    | 20        | 24.4    | 33.3          | 43.3               |
|         | Eens        | 26        | 31.7    | 43.3          | 86.7               |
|         | Geheel eens | 8         | 9.8     | 13.3          | 100.0              |
|         | Total       | 60        | 73.2    | 100.0         |                    |
| Missing | System      | 22        | 26.8    |               |                    |
| Total   |             | 82        | 100.0   |               |                    |

**Financieel2: (Her)ontwikkeling van stationsgebieden is onrendabel op de lange termijn**

|         |               | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|---------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Geheel oneens | 4         | 4.9     | 6.7           | 6.7                |
|         | Oneens        | 29        | 35.4    | 48.3          | 55.0               |
|         | Neutraal      | 19        | 23.2    | 31.7          | 86.7               |
|         | Eens          | 5         | 6.1     | 8.3           | 95.0               |
|         | Geheel eens   | 3         | 3.7     | 5.0           | 100.0              |
|         | Total         | 60        | 73.2    | 100.0         |                    |
| Missing | System        | 22        | 26.8    |               |                    |
| Total   |               | 82        | 100.0   |               |                    |

**Financieel3: Mijn gemeente prioriteit gebiedsontwikkelingen op uitleglocaties**

|         |               | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|---------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Geheel oneens | 9         | 11.0    | 15.0          | 15.0               |
|         | Oneens        | 20        | 24.4    | 33.3          | 48.3               |
|         | Neutraal      | 18        | 22.0    | 30.0          | 78.3               |
|         | Eens          | 12        | 14.6    | 20.0          | 98.3               |
|         | Geheel eens   | 1         | 1.2     | 1.7           | 100.0              |
|         | Total         | 60        | 73.2    | 100.0         |                    |
| Missing | System        | 22        | 26.8    |               |                    |
| Total   |               | 82        | 100.0   |               |                    |

**Financieel4: De baten van ontwikkeling van stationsgebieden wegen op tegen de hoge kosten die gepaard gaan met investeringen in infrastructuur**

|         |               | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|---------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Geheel oneens | 3         | 3.7     | 5.0           | 5.0                |
|         | Oneens        | 7         | 8.5     | 11.7          | 16.7               |
|         | Neutraal      | 25        | 30.5    | 41.7          | 58.3               |
|         | Eens          | 21        | 25.6    | 35.0          | 93.3               |
|         | Geheel eens   | 4         | 4.9     | 6.7           | 100.0              |
|         | Total         | 60        | 73.2    | 100.0         |                    |
| Missing | System        | 22        | 26.8    |               |                    |
| Total   |               | 82        | 100.0   |               |                    |

**Financieel5: De versnippering van grondeigendommen verhindert de uitvoering van plannen met betrekking tot de (her)ontwikkeling van stationsgebieden**

|         |               | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|---------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Geheel oneens | 2         | 2.4     | 3.3           | 3.3                |
|         | Oneens        | 17        | 20.7    | 28.3          | 31.7               |
|         | Neutraal      | 22        | 26.8    | 36.7          | 68.3               |
|         | Eens          | 16        | 19.5    | 26.7          | 95.0               |
|         | Geheel eens   | 3         | 3.7     | 5.0           | 100.0              |
|         | Total         | 60        | 73.2    | 100.0         |                    |
| Missing | System        | 22        | 26.8    |               |                    |
| Total   |               | 82        | 100.0   |               |                    |

**Financieel7: Voor projectontwikkelaars zijn investeringen in de (her)ontwikkeling van stationsgebieden rendabel**

|         |               | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|---------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Geheel oneens | 1         | 1.2     | 1.7           | 1.7                |
|         | Oneens        | 8         | 9.8     | 13.3          | 15.0               |
|         | Neutraal      | 33        | 40.2    | 55.0          | 70.0               |
|         | Eens          | 18        | 22.0    | 30.0          | 100.0              |
|         | Total         | 60        | 73.2    | 100.0         |                    |
| Missing | System        | 22        | 26.8    |               |                    |
| Total   |               | 82        | 100.0   |               |                    |

**Financieel8: Investeerders/beleggers zijn bereid om risico's te dragen voor vastgoedontwikkeling in stationsgebieden**

|         |               | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|---------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Geheel oneens | 1         | 1.2     | 1.7           | 1.7                |
|         | Oneens        | 17        | 20.7    | 28.3          | 30.0               |
|         | Neutraal      | 25        | 30.5    | 41.7          | 71.7               |
|         | Eens          | 16        | 19.5    | 26.7          | 98.3               |
|         | Geheel eens   | 1         | 1.2     | 1.7           | 100.0              |
|         | Total         | 60        | 73.2    | 100.0         |                    |
| Missing | System        | 22        | 26.8    |               |                    |
| Total   |               | 82        | 100.0   |               |                    |

## Institutionele barrière

Vraag: Reageer op de volgende stellingen over institutionele problemen (met betrekking tot regie en samenwerking met en afstemming tussen betrokken partijen) omtrent de realisatie van plannen voor de (her)ontwikkeling van stationsgebieden.

Statistics

|         | Institutioneel<br>1 | Institutioneel<br>2 | Institutioneel<br>3 | Institutioneel<br>4 | Institutioneel<br>5 | Institutioneel<br>6 | Institutioneel<br>7 |
|---------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| N Valid | 61                  | 61                  | 61                  | 61                  | 61                  | 61                  | 61                  |
| Missing | 21                  | 21                  | 21                  | 21                  | 21                  | 21                  | 21                  |
| Mean    | 2.43                | 4.02                | 2.67                | 2.51                | 2.56                | 2.44                | 3.28                |
| Median  | 2.00                | 4.00                | 2.00                | 2.00                | 2.00                | 2.00                | 3.00                |
| Mode    | 2                   | 4                   | 2                   | 2                   | 2                   | 2                   | 3                   |

### Institutioneel1: Afstemming van (her)ontwikkeling van stationsgebieden in mijn gemeenten met andere gemeenten verloopt moeizaam

|         |               | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative<br>Percent |
|---------|---------------|-----------|---------|---------------|-----------------------|
| Valid   | Geheel oneens | 9         | 11.0    | 14.8          | 14.8                  |
|         | Oneens        | 24        | 29.3    | 39.3          | 54.1                  |
|         | Neutraal      | 22        | 26.8    | 36.1          | 90.2                  |
|         | Eens          | 5         | 6.1     | 8.2           | 98.4                  |
|         | Geheel eens   | 1         | 1.2     | 1.6           | 100.0                 |
|         | Total         | 61        | 74.4    | 100.0         |                       |
| Missing | System        | 21        | 25.6    |               |                       |
| Total   |               | 82        | 100.0   |               |                       |

### Institutioneel2: Afstemming tussen de afdeling ruimte en mobiliteit binnen mijn gemeente is niet problematisch

|         |             | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative<br>Percent |
|---------|-------------|-----------|---------|---------------|-----------------------|
| Valid   | Oneens      | 2         | 2.4     | 3.3           | 3.3                   |
|         | Neutraal    | 9         | 11.0    | 14.8          | 18.0                  |
|         | Eens        | 36        | 43.9    | 59.0          | 77.0                  |
|         | Geheel eens | 14        | 17.1    | 23.0          | 100.0                 |
|         | Total       | 61        | 74.4    | 100.0         |                       |
| Missing | System      | 21        | 25.6    |               |                       |
| Total   |             | 82        | 100.0   |               |                       |

**Institutioneel3: Er is een gebrek aan kennis en ervaring binnen mijn gemeente wat betreft de (her)ontwikkeling van stationsgebieden**

|         |               | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|---------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Geheel oneens | 4         | 4.9     | 6.6           | 6.6                |
|         | Oneens        | 27        | 32.9    | 44.3          | 50.8               |
|         | Neutraal      | 17        | 20.7    | 27.9          | 78.7               |
|         | Eens          | 11        | 13.4    | 18.0          | 96.7               |
|         | Geheel eens   | 2         | 2.4     | 3.3           | 100.0              |
|         | Total         | 61        | 74.4    | 100.0         |                    |
| Missing | System        | 21        | 25.6    |               |                    |
| Total   |               | 82        | 100.0   |               |                    |

**Institutioneel4: Ontwikkelaars (corporaties & projectontwikkelaars zijn niet bereid mee te werken aan de (her)ontwikkeling van stationsgebieden**

|         |               | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|---------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Geheel oneens | 6         | 7.3     | 9.8           | 9.8                |
|         | Oneens        | 25        | 30.5    | 41.0          | 50.8               |
|         | Neutraal      | 23        | 28.0    | 37.7          | 88.5               |
|         | Eens          | 7         | 8.5     | 11.5          | 100.0              |
|         | Total         | 61        | 74.4    | 100.0         |                    |
| Missing | System        | 21        | 25.6    |               |                    |
| Total   |               | 82        | 100.0   |               |                    |

**Institutioneel5: Er is een gebrek aan gemeenschappelijke visie van publieke- en private partijen over de (her)ontwikkeling van stationsgebieden**

|         |              | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|--------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Onbelangrijk | 4         | 4.9     | 6.6           | 6.6                |
|         | Neutraal     | 29        | 35.4    | 47.5          | 54.1               |
|         | Belangrijk   | 19        | 23.2    | 31.1          | 85.2               |
|         | 4            | 8         | 9.8     | 13.1          | 98.4               |
|         | 5            | 1         | 1.2     | 1.6           | 100.0              |
|         | Total        | 61        | 74.4    | 100.0         |                    |
| Missing | System       | 21        | 25.6    |               |                    |
| Total   |              | 82        | 100.0   |               |                    |

**Institutioneel6: Vervoerspartijen met onroerend goed (NS/Prorail) zijn niet bereid mee te werken aan de (her)ontwikkeling van stationsgebieden**

|         |              | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|--------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Onbelangrijk | 6         | 7.3     | 9.8           | 9.8                |
|         | Neutraal     | 32        | 39.0    | 52.5          | 62.3               |
|         | Belangrijk   | 16        | 19.5    | 26.2          | 88.5               |
|         | 4            | 4         | 4.9     | 6.6           | 95.1               |
|         | 5            | 3         | 3.7     | 4.9           | 100.0              |
|         | Total        | 61        | 74.4    | 100.0         |                    |
| Missing | System       | 21        | 25.6    |               |                    |
| Total   |              | 82        | 100.0   |               |                    |

**Institutioneel7: Vervoerspartijen zijn bereid mee te werken aan de verbetering van mobiliteit**

|         |            | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Neutraal   | 11        | 13.4    | 18.0          | 18.0               |
|         | Belangrijk | 26        | 31.7    | 42.6          | 60.7               |
|         | 4          | 20        | 24.4    | 32.8          | 93.4               |
|         | 5          | 4         | 4.9     | 6.6           | 100.0              |
|         | Total      | 61        | 74.4    | 100.0         |                    |
| Missing | System     | 21        | 25.6    |               |                    |
| Total   |            | 82        | 100.0   |               |                    |

## Technische barrière

Vraag: Geef aan in welke mate technische problemen spelen bij de realisatie van plannen voor de (her)ontwikkeling van stationsgebieden in uw gemeente

| Statistics |         |            |            |            |            |
|------------|---------|------------|------------|------------|------------|
|            |         | Technisch1 | Technisch2 | Technisch3 | Technisch4 |
| N          | Valid   | 60         | 60         | 60         | 60         |
|            | Missing | 22         | 22         | 22         | 22         |
| Mean       |         | 3.28       | 3.12       | 3.02       | 3.58       |
| Median     |         | 4.00       | 3.00       | 3.00       | 4.00       |
| Mode       |         | 4          | 4          | 4          | 4          |

### Technisch1: Gebrek aan ruimte voor de verbetering van mobiliteit

|         |                      | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|----------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Totaal niet relevant | 2         | 2.4     | 3.3           | 3.3                |
|         | Niet relevant        | 16        | 19.5    | 26.7          | 30.0               |
|         | Neutraal             | 10        | 12.2    | 16.7          | 46.7               |
|         | Relevant             | 27        | 32.9    | 45.0          | 91.7               |
|         | Totaal relevant      | 5         | 6.1     | 8.3           | 100.0              |
|         | Total                | 60        | 73.2    | 100.0         |                    |
| Missing | System               | 22        | 26.8    |               |                    |
| Total   |                      | 82        | 100.0   |               |                    |

### Technisch2: Belemmeringen met betrekking tot toekomstige capaciteit van het spoornetwerk

|         |                      | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|----------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Totaal niet relevant | 3         | 3.7     | 5.0           | 5.0                |
|         | Niet relevant        | 19        | 23.2    | 31.7          | 36.7               |
|         | Neutraal             | 11        | 13.4    | 18.3          | 55.0               |
|         | Relevant             | 22        | 26.8    | 36.7          | 91.7               |
|         | Totaal relevant      | 5         | 6.1     | 8.3           | 100.0              |
|         | Total                | 60        | 73.2    | 100.0         |                    |
| Missing | System               | 22        | 26.8    |               |                    |
| Total   |                      | 82        | 100.0   |               |                    |

**Technisch3: Het rijden van hogere frequenties of extra haltering in relatie tot de (her)ontwikkeling van stationsgebieden levert grote logistieke problemen op voor Prorail en vervoerders**

|         |                      | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|----------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Totaal niet relevant | 5         | 6.1     | 8.3           | 8.3                |
|         | Niet relevant        | 16        | 19.5    | 26.7          | 35.0               |
|         | Neutraal             | 16        | 19.5    | 26.7          | 61.7               |
|         | Relevant             | 19        | 23.2    | 31.7          | 93.3               |
|         | Totaal relevant      | 4         | 4.9     | 6.7           | 100.0              |
|         | Total                | 60        | 73.2    | 100.0         |                    |
| Missing | System               | 22        | 26.8    |               |                    |
| Total   |                      | 82        | 100.0   |               |                    |

**Technisch4: Belemmeringen vanuit milieu-oogpunt (Bijvoorbeeld geluidshinder & externe veiligheid)**

|         |                 | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|-----------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Niet relevant   | 11        | 13.4    | 18.3          | 18.3               |
|         | Neutraal        | 14        | 17.1    | 23.3          | 41.7               |
|         | Relevant        | 24        | 29.3    | 40.0          | 81.7               |
|         | Totaal relevant | 11        | 13.4    | 18.3          | 100.0              |
|         | Total           | 60        | 73.2    | 100.0         |                    |
| Missing | System          | 22        | 26.8    |               |                    |
| Total   |                 | 82        | 100.0   |               |                    |

## Juridische barrière

Vraag: Reageer op de volgende stelling over juridische problemen (wet- en regelgeving) die spelen bij de realisatie van plannen met betrekking tot de (her)ontwikkeling van stationsgebieden.

### Statistics

Juridisch

|        |         |      |
|--------|---------|------|
| N      | Valid   | 60   |
|        | Missing | 22   |
| Mean   |         | 2.67 |
| Median |         | 3.00 |
| Mode   |         | 3    |

**Juridisch: De huidige wet- en regelgeving omtrent de (her)ontwikkeling van stationsgebieden verhindert de realisatie van doelen**

|         |               | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|---------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Geheel oneens | 4         | 4.9     | 6.7           | 6.7                |
|         | Oneens        | 21        | 25.6    | 35.0          | 41.7               |
|         | Neutraal      | 26        | 31.7    | 43.3          | 85.0               |
|         | Eens          | 9         | 11.0    | 15.0          | 100.0              |
|         | Total         | 60        | 73.2    | 100.0         |                    |
| Missing | System        | 22        | 26.8    |               |                    |
| Total   |               | 82        | 100.0   |               |                    |

## Politieke barrière

Vraag: Reageer op de volgende stellingen over de politieke problemen (met betrekking tot politiek draagvlak en leiderschap) die spelen bij de realisatie van plannen voor de (her)ontwikkeling van stationsgebieden in uw gemeente.

### Statistics

|        |         | Politiek1 | Politiek2 | Politiek3 | Politiek4 | Politiek5 | Politiek6 |
|--------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| N      | Valid   | 60        | 60        | 60        | 60        | 60        | 60        |
|        | Missing | 22        | 22        | 22        | 22        | 22        | 22        |
| Mean   |         | 2.47      | 2.42      | 2.07      | 2.00      | 2.82      | 2.38      |
| Median |         | 2.00      | 2.00      | 2.00      | 2.00      | 3.00      | 2.00      |
| Mode   |         | 2         | 2         | 2         | 2         | 2         | 2         |

**Politiek1: Politiek draagvlak voor de (her)ontwikkeling van stationsgebieden wordt bepaald door de politieke kleur van de gemeenteraad van mijn gemeente**

|         |               | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|---------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Geheel oneens | 8         | 9.8     | 13.3          | 13.3               |
|         | Oneens        | 28        | 34.1    | 46.7          | 60.0               |
|         | Neutraal      | 12        | 14.6    | 20.0          | 80.0               |
|         | Eens          | 12        | 14.6    | 20.0          | 100.0              |
|         | Total         | 60        | 73.2    | 100.0         |                    |
| Missing | System        | 22        | 26.8    |               |                    |
| Total   |               | 82        | 100.0   |               |                    |

**Politiek2: Politiek draagvlak voor de (her)ontwikkeling van stationsgebieden wordt bepaald door de politieke kleur van het gemeentebestuur van mijn gemeente**

|         |               | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|---------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Geheel oneens | 7         | 8.5     | 11.7          | 11.7               |
|         | Oneens        | 30        | 36.6    | 50.0          | 61.7               |
|         | Neutraal      | 14        | 17.1    | 23.3          | 85.0               |
|         | Eens          | 9         | 11.0    | 15.0          | 100.0              |
|         | Total         | 60        | 73.2    | 100.0         |                    |
| Missing | System        | 22        | 26.8    |               |                    |
| Total   |               | 82        | 100.0   |               |                    |

**Politiek3: De gemeenteraad van mijn gemeente geeft geen prioriteit aan de (her)ontwikkeling van stationsgebieden in mijn gemeente**

|         |               | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|---------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Geheel oneens | 13        | 15.9    | 21.7          | 21.7               |
|         | Oneens        | 32        | 39.0    | 53.3          | 75.0               |
|         | Neutraal      | 13        | 15.9    | 21.7          | 96.7               |
|         | Eens          | 2         | 2.4     | 3.3           | 100.0              |
|         | Total         | 60        | 73.2    | 100.0         |                    |
| Missing | System        | 22        | 26.8    |               |                    |
| Total   |               | 82        | 100.0   |               |                    |

**Politiek4: Het gemeentebestuur van mijn gemeente geeft geen prioriteit aan het ontwikkelen van stationsgebieden in mijn gemeente**

|         |               | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|---------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Geheel oneens | 15        | 18.3    | 25.0          | 25.0               |
|         | Oneens        | 31        | 37.8    | 51.7          | 76.7               |
|         | Neutraal      | 13        | 15.9    | 21.7          | 98.3               |
|         | Eens          | 1         | 1.2     | 1.7           | 100.0              |
|         | Total         | 60        | 73.2    | 100.0         |                    |
| Missing | System        | 22        | 26.8    |               |                    |
| Total   |               | 82        | 100.0   |               |                    |

**Politiek5: OV-knooppuntontwikkeling is geen issue in de landelijke politiek**

|         |               | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|---------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Geheel Oneens | 4         | 4.9     | 6.7           | 6.7                |
|         | Oneens        | 21        | 25.6    | 35.0          | 41.7               |
|         | Neutraal      | 20        | 24.4    | 33.3          | 75.0               |
|         | Eens          | 12        | 14.6    | 20.0          | 95.0               |
|         | Geheel eens   | 3         | 3.7     | 5.0           | 100.0              |
|         | Total         | 60        | 73.2    | 100.0         |                    |
| Missing | System        | 22        | 26.8    |               |                    |
| Total   |               | 82        | 100.0   |               |                    |

**Politiek6: Er is een gebrek aan bestuurlijk-politiek leiderschap op lokaal niveau om de (her)ontwikkeling van stationsgebieden te stimuleren**

|         |               | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|---------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Geheel oneens | 6         | 7.3     | 10.0          | 10.0               |
|         | Oneens        | 32        | 39.0    | 53.3          | 63.3               |
|         | Neutraal      | 15        | 18.3    | 25.0          | 88.3               |
|         | Eens          | 7         | 8.5     | 11.7          | 100.0              |
|         | Total         | 60        | 73.2    | 100.0         |                    |
| Missing | System        | 22        | 26.8    |               |                    |
| Total   |               | 82        | 100.0   |               |                    |

## Gradatie barrières

Vraag: Welke van bovenstaande typen problemen vormt volgens u het grootste probleem bij de realisatie van de plannen voor de (her)ontwikkeling van nieuwe of bestaande stationsgebieden? Rangschik van 1 naar 5, waarbij 1 het grootste probleem representeert en 5 het kleinste probleem.

| Statistics |         |                            |                        |                      |                       |                       |
|------------|---------|----------------------------|------------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|
|            |         | Gradatie<br>Institutioneel | Gradatie<br>Financieel | Gradatie<br>Politiek | Gradatie<br>Technisch | Gradatie<br>Juridisch |
| N          | Valid   | 58                         | 59                     | 58                   | 58                    | 58                    |
|            | Missing | 24                         | 23                     | 24                   | 24                    | 24                    |
| Mean       |         | 2.76                       | 1.39                   | 3.91                 | 3.05                  | 3.74                  |
| Median     |         | 3.00                       | 1.00                   | 4.00                 | 3.00                  | 4.00                  |
| Mode       |         | 2                          | 1                      | 4 <sup>a</sup>       | 3                     | 5                     |

a. Multiple modes exist. The smallest value is shown

### Institutioneel

|         |        | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative<br>Percent |
|---------|--------|-----------|---------|---------------|-----------------------|
| Valid   | 1      | 4         | 4.9     | 6.9           | 6.9                   |
|         | 2      | 24        | 29.3    | 41.4          | 48.3                  |
|         | 3      | 16        | 19.5    | 27.6          | 75.9                  |
|         | 4      | 10        | 12.2    | 17.2          | 93.1                  |
|         | 5      | 4         | 4.9     | 6.9           | 100.0                 |
|         | Total  | 58        | 70.7    | 100.0         |                       |
| Missing | System | 24        | 29.3    |               |                       |
| Total   |        | 82        | 100.0   |               |                       |

### Financieel

|         |        | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative<br>Percent |
|---------|--------|-----------|---------|---------------|-----------------------|
| Valid   | 1      | 45        | 54.9    | 76.3          | 76.3                  |
|         | 2      | 9         | 11.0    | 15.3          | 91.5                  |
|         | 3      | 3         | 3.7     | 5.1           | 96.6                  |
|         | 5      | 2         | 2.4     | 3.4           | 100.0                 |
|         | Total  | 59        | 72.0    | 100.0         |                       |
| Missing | System | 23        | 28.0    |               |                       |
| Total   |        | 82        | 100.0   |               |                       |

**Politiek**

|         |        | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|--------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | 1      | 1         | 1.2     | 1.7           | 1.7                |
|         | 2      | 5         | 6.1     | 8.6           | 10.3               |
|         | 3      | 12        | 14.6    | 20.7          | 31.0               |
|         | 4      | 20        | 24.4    | 34.5          | 65.5               |
|         | 5      | 20        | 24.4    | 34.5          | 100.0              |
| Total   |        | 58        | 70.7    | 100.0         |                    |
| Missing | System | 24        | 29.3    |               |                    |
| Total   |        | 82        | 100.0   |               |                    |

**Technisch**

|         |        | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|--------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | 1      | 7         | 8.5     | 12.1          | 12.1               |
|         | 2      | 14        | 17.1    | 24.1          | 36.2               |
|         | 3      | 15        | 18.3    | 25.9          | 62.1               |
|         | 4      | 13        | 15.9    | 22.4          | 84.5               |
|         | 5      | 9         | 11.0    | 15.5          | 100.0              |
| Total   |        | 58        | 70.7    | 100.0         |                    |
| Missing | System | 24        | 29.3    |               |                    |
| Total   |        | 82        | 100.0   |               |                    |

**Juridisch**

|         |        | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|--------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | 1      | 5         | 6.1     | 8.6           | 8.6                |
|         | 2      | 6         | 7.3     | 10.3          | 19.0               |
|         | 3      | 11        | 13.4    | 19.0          | 37.9               |
|         | 4      | 13        | 15.9    | 22.4          | 60.3               |
|         | 5      | 23        | 28.0    | 39.7          | 100.0              |
| Total   |        | 58        | 70.7    | 100.0         |                    |
| Missing | System | 24        | 29.3    |               |                    |
| Total   |        | 82        | 100.0   |               |                    |

## Correlaties

In dit deel van de bijlage zijn de tabellen opgenomen die gemaakt zijn om correlaties tussen aspecten uit de enquête vast te stellen. Een correlatie wordt als relevant beschouwd als er sprake is van een minimaal significantieniveau van 0,05.

Correlations

|                |          |                         | Ambitie1 | Ambitie2 | Ambitie3 | Ambitie4 |
|----------------|----------|-------------------------|----------|----------|----------|----------|
| Spearman's rho | Ambitie1 | Correlation Coefficient | 1.000    | .162     | .218     | .346**   |
|                |          | Sig. (2-tailed)         | .        | .213     | .092     | .006     |
|                |          | N                       | 61       | 61       | 61       | 61       |
|                | Ambitie2 | Correlation Coefficient | .162     | 1.000    | .145     | .205     |
|                |          | Sig. (2-tailed)         | .213     | .        | .264     | .113     |
|                |          | N                       | 61       | 61       | 61       | 61       |
|                | Ambitie3 | Correlation Coefficient | .218     | .145     | 1.000    | .226     |
|                |          | Sig. (2-tailed)         | .092     | .264     | .        | .080     |
|                |          | N                       | 61       | 61       | 61       | 61       |
|                | Ambitie4 | Correlation Coefficient | .346**   | .205     | .226     | 1.000    |
|                |          | Sig. (2-tailed)         | .006     | .113     | .080     | .        |
|                |          | N                       | 61       | 61       | 61       | 61       |
|                | Ambitie5 | Correlation Coefficient | .116     | .207     | .165     | .114     |
|                |          | Sig. (2-tailed)         | .372     | .110     | .203     | .380     |
|                |          | N                       | 61       | 61       | 61       | 61       |
|                | Ambitie6 | Correlation Coefficient | .191     | .184     | .147     | .026     |
|                |          | Sig. (2-tailed)         | .139     | .156     | .258     | .845     |
|                |          | N                       | 61       | 61       | 61       | 61       |
|                | Ambitie7 | Correlation Coefficient | -.240    | .019     | .124     | .003     |
|                |          | Sig. (2-tailed)         | .063     | .883     | .341     | .979     |

|           |                         |                   |       |                   |                    |
|-----------|-------------------------|-------------------|-------|-------------------|--------------------|
|           | N                       | 61                | 61    | 61                | 61                 |
| Ambitie8  | Correlation Coefficient | .287 <sup>*</sup> | .096  | .256 <sup>*</sup> | .599 <sup>**</sup> |
|           | Sig. (2-tailed)         | .025              | .460  | .046              | .000               |
|           | N                       | 61                | 61    | 61                | 61                 |
| Ambitie9  | Correlation Coefficient | .170              | -.015 | .129              | .200               |
|           | Sig. (2-tailed)         | .191              | .907  | .321              | .122               |
|           | N                       | 61                | 61    | 61                | 61                 |
| Ambitie10 | Correlation Coefficient | .146              | .138  | .188              | .329 <sup>**</sup> |
|           | Sig. (2-tailed)         | .261              | .289  | .146              | .010               |
|           | N                       | 61                | 61    | 61                | 61                 |

#### Correlations

|                |          |                         | Ambitie5 | Ambitie6 | Ambitie7 | Ambitie8           |
|----------------|----------|-------------------------|----------|----------|----------|--------------------|
| Spearman's rho | Ambitie1 | Correlation Coefficient | .116     | .191     | -.240    | .287 <sup>*</sup>  |
|                |          | Sig. (2-tailed)         | .372     | .139     | .063     | .025               |
|                |          | N                       | 61       | 61       | 61       | 61                 |
|                | Ambitie2 | Correlation Coefficient | .207     | .184     | .019     | .096               |
|                |          | Sig. (2-tailed)         | .110     | .156     | .883     | .460               |
|                |          | N                       | 61       | 61       | 61       | 61                 |
|                | Ambitie3 | Correlation Coefficient | .165     | .147     | .124     | .256 <sup>*</sup>  |
|                |          | Sig. (2-tailed)         | .203     | .258     | .341     | .046               |
|                |          | N                       | 61       | 61       | 61       | 61                 |
|                | Ambitie4 | Correlation Coefficient | .114     | .026     | .003     | .599 <sup>**</sup> |
|                |          | Sig. (2-tailed)         | .380     | .845     | .979     | .000               |

|           |                         |        |        |       |        |
|-----------|-------------------------|--------|--------|-------|--------|
|           | N                       | 61     | 61     | 61    | 61     |
| Ambitie5  | Correlation Coefficient | 1.000  | .522** | .077  | -.124  |
|           | Sig. (2-tailed)         | .      | .000   | .558  | .339   |
|           | N                       | 61     | 61     | 61    | 61     |
| Ambitie6  | Correlation Coefficient | .522** | 1.000  | .040  | .086   |
|           | Sig. (2-tailed)         | .000   | .      | .759  | .512   |
|           | N                       | 61     | 61     | 61    | 61     |
| Ambitie7  | Correlation Coefficient | .077   | .040   | 1.000 | .044   |
|           | Sig. (2-tailed)         | .558   | .759   | .     | .738   |
|           | N                       | 61     | 61     | 61    | 61     |
| Ambitie8  | Correlation Coefficient | -.124  | .086   | .044  | 1.000  |
|           | Sig. (2-tailed)         | .339   | .512   | .738  | .      |
|           | N                       | 61     | 61     | 61    | 61     |
| Ambitie9  | Correlation Coefficient | .089   | .289*  | .225  | .367** |
|           | Sig. (2-tailed)         | .497   | .024   | .082  | .004   |
|           | N                       | 61     | 61     | 61    | 61     |
| Ambitie10 | Correlation Coefficient | .039   | .248   | .206  | .349** |
|           | Sig. (2-tailed)         | .763   | .054   | .111  | .006   |
|           | N                       | 61     | 61     | 61    | 61     |

#### Correlations

|                |                 | Ambitie9 | Ambitie10 |
|----------------|-----------------|----------|-----------|
| Spearman's rho | Ambitie1        | .170     | .146      |
|                | Sig. (2-tailed) | .191     | .261      |
|                | N               | 61       | 61        |

|          |                         |        |        |
|----------|-------------------------|--------|--------|
| Ambitie2 | Correlation Coefficient | -.015  | .138   |
|          | Sig. (2-tailed)         | .907   | .289   |
|          | N                       | 61     | 61     |
| Ambitie3 | Correlation Coefficient | .129   | .188   |
|          | Sig. (2-tailed)         | .321   | .146   |
|          | N                       | 61     | 61     |
| Ambitie4 | Correlation Coefficient | .200   | .329** |
|          | Sig. (2-tailed)         | .122   | .010   |
|          | N                       | 61     | 61     |
| Ambitie5 | Correlation Coefficient | .089   | .039   |
|          | Sig. (2-tailed)         | .497   | .763   |
|          | N                       | 61     | 61     |
| Ambitie6 | Correlation Coefficient | .289*  | .248   |
|          | Sig. (2-tailed)         | .024   | .054   |
|          | N                       | 61     | 61     |
| Ambitie7 | Correlation Coefficient | .225   | .206   |
|          | Sig. (2-tailed)         | .082   | .111   |
|          | N                       | 61     | 61     |
| Ambitie8 | Correlation Coefficient | .367** | .349** |
|          | Sig. (2-tailed)         | .004   | .006   |
|          | N                       | 61     | 61     |
| Ambitie9 | Correlation Coefficient | 1.000  | .579** |
|          | Sig. (2-tailed)         | .      | .000   |
|          | N                       | 61     | 61     |

|           |                         |        |       |
|-----------|-------------------------|--------|-------|
| Ambitie10 | Correlation Coefficient | .579** | 1.000 |
|           | Sig. (2-tailed)         | .000   | .     |
|           | N                       | 61     | 61    |

### Correlations

|                |             |                         | Rolgemeente | Prioriteit | Uitvoering1 |
|----------------|-------------|-------------------------|-------------|------------|-------------|
| Spearman's rho | Rolgemeente | Correlation Coefficient | 1.000       | .578**     | .356**      |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .           | .000       | .005        |
|                |             | N                       | 61          | 61         | 61          |
|                | Prioriteit  | Correlation Coefficient | .578**      | 1.000      | .318*       |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .000        | .          | .012        |
|                |             | N                       | 61          | 61         | 61          |
|                | Uitvoering1 | Correlation Coefficient | .356**      | .318*      | 1.000       |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .005        | .012       | .           |
|                |             | N                       | 61          | 61         | 61          |
|                | Uitvoering2 | Correlation Coefficient | .353**      | .393**     | .319*       |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .005        | .002       | .012        |
|                |             | N                       | 61          | 61         | 61          |
|                | Uitvoering3 | Correlation Coefficient | .495**      | .417**     | .303*       |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .000        | .001       | .018        |
|                |             | N                       | 61          | 61         | 61          |
|                | Uitvoering4 | Correlation Coefficient | .195        | .109       | .248        |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .131        | .402       | .054        |
|                |             | N                       | 61          | 61         | 61          |

### Correlations

|                   |                 |                            | Uitvoering<br>2 | Uitvoering<br>3 | Uitvoering<br>4 |
|-------------------|-----------------|----------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Spearman's<br>rho | Rolgemeent<br>e | Correlation<br>Coefficient | .353**          | .495**          | .195            |
|                   |                 | Sig. (2-tailed)            | .005            | .000            | .131            |
|                   |                 | N                          | 61              | 61              | 61              |
|                   | Prioriteit      | Correlation<br>Coefficient | .393**          | .417**          | .109            |
|                   |                 | Sig. (2-tailed)            | .002            | .001            | .402            |
|                   |                 | N                          | 61              | 61              | 61              |
|                   | Uitvoering1     | Correlation<br>Coefficient | .319*           | .303*           | .248            |
|                   |                 | Sig. (2-tailed)            | .012            | .018            | .054            |
|                   |                 | N                          | 61              | 61              | 61              |
|                   | Uitvoering2     | Correlation<br>Coefficient | 1.000           | .320*           | .155            |
|                   |                 | Sig. (2-tailed)            | .               | .012            | .234            |
|                   |                 | N                          | 61              | 61              | 61              |
|                   | Uitvoering3     | Correlation<br>Coefficient | .320*           | 1.000           | .156            |
|                   |                 | Sig. (2-tailed)            | .012            | .               | .230            |
|                   |                 | N                          | 61              | 61              | 61              |
|                   | Uitvoering4     | Correlation<br>Coefficient | .155            | .156            | 1.000           |
|                   |                 | Sig. (2-tailed)            | .234            | .230            | .               |
|                   |                 | N                          | 61              | 61              | 61              |

### Correlations

|                |                     |                         | Voortouwgemeente | Voortouwprovincie |
|----------------|---------------------|-------------------------|------------------|-------------------|
| Spearman's rho | Voortouwgemeente    | Correlation Coefficient | 1.000            | .220              |
|                |                     | Sig. (2-tailed)         | .                | .088              |
|                |                     | N                       | 61               | 61                |
|                | Voortouwprovincie   | Correlation Coefficient | .220             | 1.000             |
|                |                     | Sig. (2-tailed)         | .088             | .                 |
|                |                     | N                       | 61               | 61                |
|                | VoortouwRijk        | Correlation Coefficient | .299*            | .436**            |
|                |                     | Sig. (2-tailed)         | .019             | .000              |
|                |                     | N                       | 61               | 61                |
|                | VoortouwStadsregio  | Correlation Coefficient | -.039            | -.070             |
|                |                     | Sig. (2-tailed)         | .763             | .591              |
|                |                     | N                       | 61               | 61                |
|                | VoortouwProjectont  | Correlation Coefficient | -.061            | -.103             |
|                |                     | Sig. (2-tailed)         | .638             | .431              |
|                |                     | N                       | 61               | 61                |
|                | VoortouwWoningcorp  | Correlation Coefficient | -.269*           | -.129             |
|                |                     | Sig. (2-tailed)         | .036             | .321              |
|                |                     | N                       | 61               | 61                |
|                | VoortouwVervoerders | Correlation Coefficient | .164             | .180              |
|                |                     | Sig. (2-tailed)         | .206             | .165              |
|                |                     | N                       | 61               | 61                |

### Correlations

|                |                     |                         | VoortouwRijk       | VoortouwStadsr<br>egio |
|----------------|---------------------|-------------------------|--------------------|------------------------|
| Spearman's rho | Voortouwgemeente    | Correlation Coefficient | .299 <sup>*</sup>  | -.039                  |
|                |                     | Sig. (2-tailed)         | .019               | .763                   |
|                |                     | N                       | 61                 | 61                     |
|                | Voortouwprovincie   | Correlation Coefficient | .436 <sup>**</sup> | -.070                  |
|                |                     | Sig. (2-tailed)         | .000               | .591                   |
|                |                     | N                       | 61                 | 61                     |
|                | VoortouwRijk        | Correlation Coefficient | 1.000              | .128                   |
|                |                     | Sig. (2-tailed)         | .                  | .327                   |
|                |                     | N                       | 61                 | 61                     |
|                | VoortouwStadsregio  | Correlation Coefficient | .128               | 1.000                  |
|                |                     | Sig. (2-tailed)         | .327               | .                      |
|                |                     | N                       | 61                 | 61                     |
|                | VoortouwProjectont  | Correlation Coefficient | .068               | .087                   |
|                |                     | Sig. (2-tailed)         | .601               | .507                   |
|                |                     | N                       | 61                 | 61                     |
|                | VoortouwWoningcorp  | Correlation Coefficient | -.089              | .131                   |
|                |                     | Sig. (2-tailed)         | .497               | .314                   |
|                |                     | N                       | 61                 | 61                     |
|                | VoortouwVervoerders | Correlation Coefficient | .125               | .234                   |
|                |                     | Sig. (2-tailed)         | .339               | .069                   |
|                |                     | N                       | 61                 | 61                     |

### Correlations

|                |                     |                         | VoortouwProjectont |
|----------------|---------------------|-------------------------|--------------------|
| Spearman's rho | Voortouwgemeente    | Correlation Coefficient | -.061              |
|                |                     | Sig. (2-tailed)         | .638               |
|                |                     | N                       | 61                 |
|                | Voortouwprovincie   | Correlation Coefficient | -.103              |
|                |                     | Sig. (2-tailed)         | .431               |
|                |                     | N                       | 61                 |
|                | VoortouwRijk        | Correlation Coefficient | .068               |
|                |                     | Sig. (2-tailed)         | .601               |
|                |                     | N                       | 61                 |
|                | VoortouwStadsregio  | Correlation Coefficient | .087               |
|                |                     | Sig. (2-tailed)         | .507               |
|                |                     | N                       | 61                 |
|                | VoortouwProjectont  | Correlation Coefficient | 1.000              |
|                |                     | Sig. (2-tailed)         | .                  |
|                |                     | N                       | 61                 |
|                | VoortouwWoningcorp  | Correlation Coefficient | .597**             |
|                |                     | Sig. (2-tailed)         | .000               |
|                |                     | N                       | 61                 |
|                | VoortouwVervoerders | Correlation Coefficient | .146               |
|                |                     | Sig. (2-tailed)         | .262               |
|                |                     | N                       | 61                 |

### Correlations

|                |                     |                         | VoortouwWoningcorp | VoortouwVervoerders |
|----------------|---------------------|-------------------------|--------------------|---------------------|
| Spearman's rho | Voortouwgemeente    | Correlation Coefficient | -.269*             | .164                |
|                |                     | Sig. (2-tailed)         | .036               | .206                |
|                |                     | N                       | 61                 | 61                  |
|                | Voortouwprovincie   | Correlation Coefficient | -.129              | .180                |
|                |                     | Sig. (2-tailed)         | .321               | .165                |
|                |                     | N                       | 61                 | 61                  |
|                | VoortouwRijk        | Correlation Coefficient | -.089              | .125                |
|                |                     | Sig. (2-tailed)         | .497               | .339                |
|                |                     | N                       | 61                 | 61                  |
|                | VoortouwStadsregio  | Correlation Coefficient | .131               | .234                |
|                |                     | Sig. (2-tailed)         | .314               | .069                |
|                |                     | N                       | 61                 | 61                  |
|                | VoortouwProjectont  | Correlation Coefficient | .597**             | .146                |
|                |                     | Sig. (2-tailed)         | .000               | .262                |
|                |                     | N                       | 61                 | 61                  |
|                | VoortouwWoningcorp  | Correlation Coefficient | 1.000              | .140                |
|                |                     | Sig. (2-tailed)         | .                  | .281                |
|                |                     | N                       | 61                 | 61                  |
|                | VoortouwVervoerders | Correlation Coefficient | .140               | 1.000               |
|                |                     | Sig. (2-tailed)         | .281               | .                   |
|                |                     | N                       | 61                 | 61                  |

### Correlations

|                |             |                         | Financieel1       | Financieel2       | Financieel3        |
|----------------|-------------|-------------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| Spearman's rho | Financieel1 | Correlation Coefficient | 1.000             | .325 <sup>*</sup> | -.132              |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .                 | .011              | .316               |
|                |             | N                       | 60                | 60                | 60                 |
|                | Financieel2 | Correlation Coefficient | .325 <sup>*</sup> | 1.000             | -.191              |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .011              | .                 | .144               |
|                |             | N                       | 60                | 60                | 60                 |
|                | Financieel3 | Correlation Coefficient | -.132             | -.191             | 1.000              |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .316              | .144              | .                  |
|                |             | N                       | 60                | 60                | 60                 |
|                | Financieel4 | Correlation Coefficient | -.209             | -.207             | .049               |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .110              | .113              | .708               |
|                |             | N                       | 60                | 60                | 60                 |
|                | Financieel5 | Correlation Coefficient | -.050             | -.012             | .228               |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .706              | .928              | .080               |
|                |             | N                       | 60                | 60                | 60                 |
|                | Financieel6 | Correlation Coefficient | .153              | .156              | -.217              |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .242              | .233              | .096               |
|                |             | N                       | 60                | 60                | 60                 |
|                | Financieel7 | Correlation Coefficient | -.122             | -.233             | .039               |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .355              | .074              | .767               |
|                |             | N                       | 60                | 60                | 60                 |
|                | Financieel8 | Correlation Coefficient | -.034             | -.251             | -.257 <sup>*</sup> |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .797              | .053              | .047               |

### Correlations

|                |             |                         | Financieel1       | Financieel2       | Financieel3        |
|----------------|-------------|-------------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| Spearman's rho | Financieel1 | Correlation Coefficient | 1.000             | .325 <sup>*</sup> | -.132              |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .                 | .011              | .316               |
|                |             | N                       | 60                | 60                | 60                 |
|                | Financieel2 | Correlation Coefficient | .325 <sup>*</sup> | 1.000             | -.191              |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .011              | .                 | .144               |
|                |             | N                       | 60                | 60                | 60                 |
|                | Financieel3 | Correlation Coefficient | -.132             | -.191             | 1.000              |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .316              | .144              | .                  |
|                |             | N                       | 60                | 60                | 60                 |
|                | Financieel4 | Correlation Coefficient | -.209             | -.207             | .049               |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .110              | .113              | .708               |
|                |             | N                       | 60                | 60                | 60                 |
|                | Financieel5 | Correlation Coefficient | -.050             | -.012             | .228               |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .706              | .928              | .080               |
|                |             | N                       | 60                | 60                | 60                 |
|                | Financieel6 | Correlation Coefficient | .153              | .156              | -.217              |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .242              | .233              | .096               |
|                |             | N                       | 60                | 60                | 60                 |
|                | Financieel7 | Correlation Coefficient | -.122             | -.233             | .039               |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .355              | .074              | .767               |
|                |             | N                       | 60                | 60                | 60                 |
|                | Financieel8 | Correlation Coefficient | -.034             | -.251             | -.257 <sup>*</sup> |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .797              | .053              | .047               |
|                |             | N                       | 60                | 60                | 60                 |

### Correlations

|                |             |                         | Financieel4 | Financieel5 | Financieel6 |
|----------------|-------------|-------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Spearman's rho | Financieel1 | Correlation Coefficient | -.209       | -.050       | .153        |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .110        | .706        | .242        |
|                |             | N                       | 60          | 60          | 60          |
|                | Financieel2 | Correlation Coefficient | -.207       | -.012       | .156        |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .113        | .928        | .233        |
|                |             | N                       | 60          | 60          | 60          |
|                | Financieel3 | Correlation Coefficient | .049        | .228        | -.217       |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .708        | .080        | .096        |
|                |             | N                       | 60          | 60          | 60          |
|                | Financieel4 | Correlation Coefficient | 1.000       | .053        | .109        |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .           | .689        | .408        |
|                |             | N                       | 60          | 60          | 60          |
|                | Financieel5 | Correlation Coefficient | .053        | 1.000       | .076        |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .689        | .           | .565        |
|                |             | N                       | 60          | 60          | 60          |
|                | Financieel6 | Correlation Coefficient | .109        | .076        | 1.000       |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .408        | .565        | .           |
|                |             | N                       | 60          | 60          | 60          |
|                | Financieel7 | Correlation Coefficient | .124        | .179        | -.186       |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .346        | .170        | .155        |
|                |             | N                       | 60          | 60          | 60          |
|                | Financieel8 | Correlation Coefficient | .205        | -.205       | -.131       |

|                 |      |      |      |
|-----------------|------|------|------|
| Sig. (2-tailed) | .116 | .117 | .320 |
| N               | 60   | 60   | 60   |

### Correlations

|                |             |                         | Financieel7 | Financieel8 |
|----------------|-------------|-------------------------|-------------|-------------|
| Spearman's rho | Financieel1 | Correlation Coefficient | -.122       | -.034       |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .355        | .797        |
|                |             | N                       | 60          | 60          |
|                | Financieel2 | Correlation Coefficient | -.233       | -.251       |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .074        | .053        |
|                |             | N                       | 60          | 60          |
|                | Financieel3 | Correlation Coefficient | .039        | -.257*      |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .767        | .047        |
|                |             | N                       | 60          | 60          |
|                | Financieel4 | Correlation Coefficient | .124        | .205        |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .346        | .116        |
|                |             | N                       | 60          | 60          |
|                | Financieel5 | Correlation Coefficient | .179        | -.205       |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .170        | .117        |
|                |             | N                       | 60          | 60          |
|                | Financieel6 | Correlation Coefficient | -.186       | -.131       |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .155        | .320        |
|                |             | N                       | 60          | 60          |
|                | Financieel7 | Correlation Coefficient | 1.000       | .362**      |
|                |             | Sig. (2-tailed)         | .           | .004        |

|             |                         |        |       |
|-------------|-------------------------|--------|-------|
|             | N                       | 60     | 60    |
| Financieel8 | Correlation Coefficient | .362** | 1.000 |
|             | Sig. (2-tailed)         | .004   | .     |
|             | N                       | 60     | 60    |

### Correlations

|            |                     | Respondent | Politiek1 | Politiek2 | Politiek3 | Politiek4 |
|------------|---------------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Respondent | Pearson Correlation | 1          | .129      | .160      | -.107     | -.009     |
|            | Sig. (2-tailed)     |            | .325      | .221      | .418      | .946      |
|            | N                   | 82         | 60        | 60        | 60        | 60        |
| Politiek1  | Pearson Correlation | .129       | 1         | .837**    | .398**    | .262*     |
|            | Sig. (2-tailed)     | .325       |           | .000      | .002      | .043      |
|            | N                   | 60         | 60        | 60        | 60        | 60        |
| Politiek2  | Pearson Correlation | .160       | .837**    | 1         | .437**    | .259*     |
|            | Sig. (2-tailed)     | .221       | .000      |           | .000      | .046      |
|            | N                   | 60         | 60        | 60        | 60        | 60        |
| Politiek3  | Pearson Correlation | -.107      | .398**    | .437**    | 1         | .791**    |
|            | Sig. (2-tailed)     | .418       | .002      | .000      |           | .000      |
|            | N                   | 60         | 60        | 60        | 60        | 60        |
| Politiek4  | Pearson Correlation | -.009      | .262*     | .259*     | .791**    | 1         |
|            | Sig. (2-tailed)     | .946       | .043      | .046      | .000      |           |
|            | N                   | 60         | 60        | 60        | 60        | 60        |
| Politiek5  | Pearson Correlation | -.152      | -.208     | -.180     | .016      | .138      |
|            | Sig. (2-tailed)     | .247       | .110      | .170      | .901      | .293      |
|            | N                   | 60         | 60        | 60        | 60        | 60        |

|           |                     |      |      |      |      |        |
|-----------|---------------------|------|------|------|------|--------|
| Politiek6 | Pearson Correlation | .201 | .197 | .125 | .230 | .418** |
|           | Sig. (2-tailed)     | .123 | .131 | .341 | .077 | .001   |
|           | N                   | 60   | 60   | 60   | 60   | 60     |

### Correlations

|            |                     | Politiek5 | Politiek6 |
|------------|---------------------|-----------|-----------|
| Respondent | Pearson Correlation | -.152     | .201      |
|            | Sig. (2-tailed)     | .247      | .123      |
|            | N                   | 60        | 60        |
| Politiek1  | Pearson Correlation | -.208     | .197      |
|            | Sig. (2-tailed)     | .110      | .131      |
|            | N                   | 60        | 60        |
| Politiek2  | Pearson Correlation | -.180     | .125      |
|            | Sig. (2-tailed)     | .170      | .341      |
|            | N                   | 60        | 60        |
| Politiek3  | Pearson Correlation | .016      | .230      |
|            | Sig. (2-tailed)     | .901      | .077      |
|            | N                   | 60        | 60        |
| Politiek4  | Pearson Correlation | .138      | .418**    |
|            | Sig. (2-tailed)     | .293      | .001      |
|            | N                   | 60        | 60        |
| Politiek5  | Pearson Correlation | 1         | .251      |
|            | Sig. (2-tailed)     |           | .053      |
|            | N                   | 60        | 60        |
| Politiek6  | Pearson Correlation | .251      | 1         |

|                 |      |    |
|-----------------|------|----|
| Sig. (2-tailed) | .053 |    |
| N               | 60   | 60 |

Correlations

|                |            |                         | Respondent | Politiek1 | Politiek2 |
|----------------|------------|-------------------------|------------|-----------|-----------|
| Spearman's rho | Respondent | Correlation Coefficient | 1.000      | .146      | .185      |
|                |            | Sig. (2-tailed)         | .          | .266      | .157      |
|                |            | N                       | 82         | 60        | 60        |
|                | Politiek1  | Correlation Coefficient | .146       | 1.000     | .867**    |
|                |            | Sig. (2-tailed)         | .266       | .         | .000      |
|                |            | N                       | 60         | 60        | 60        |
|                | Politiek2  | Correlation Coefficient | .185       | .867**    | 1.000     |
|                |            | Sig. (2-tailed)         | .157       | .000      | .         |
|                |            | N                       | 60         | 60        | 60        |
|                | Politiek3  | Correlation Coefficient | -.093      | .369**    | .408**    |
|                |            | Sig. (2-tailed)         | .478       | .004      | .001      |
|                |            | N                       | 60         | 60        | 60        |
|                | Politiek4  | Correlation Coefficient | .001       | .242      | .265*     |
|                |            | Sig. (2-tailed)         | .993       | .062      | .041      |
|                |            | N                       | 60         | 60        | 60        |
|                | Politiek5  | Correlation Coefficient | -.128      | -.226     | -.210     |
|                |            | Sig. (2-tailed)         | .329       | .083      | .108      |
|                |            | N                       | 60         | 60        | 60        |
|                | Politiek6  | Correlation Coefficient | .233       | .210      | .157      |

|                 |      |      |      |
|-----------------|------|------|------|
| Sig. (2-tailed) | .073 | .108 | .231 |
| N               | 60   | 60   | 60   |

### Correlations

|                |            |                         | Politiek3 | Politiek4 |
|----------------|------------|-------------------------|-----------|-----------|
| Spearman's rho | Respondent | Correlation Coefficient | -.093     | .001      |
|                |            | Sig. (2-tailed)         | .478      | .993      |
|                |            | N                       | 60        | 60        |
|                | Politiek1  | Correlation Coefficient | .369**    | .242      |
|                |            | Sig. (2-tailed)         | .004      | .062      |
|                |            | N                       | 60        | 60        |
|                | Politiek2  | Correlation Coefficient | .408**    | .265*     |
|                |            | Sig. (2-tailed)         | .001      | .041      |
|                |            | N                       | 60        | 60        |
|                | Politiek3  | Correlation Coefficient | 1.000     | .804**    |
|                |            | Sig. (2-tailed)         | .         | .000      |
|                |            | N                       | 60        | 60        |
|                | Politiek4  | Correlation Coefficient | .804**    | 1.000     |
|                |            | Sig. (2-tailed)         | .000      | .         |
|                |            | N                       | 60        | 60        |
|                | Politiek5  | Correlation Coefficient | .048      | .155      |
|                |            | Sig. (2-tailed)         | .717      | .237      |
|                |            | N                       | 60        | 60        |
|                | Politiek6  | Correlation Coefficient | .262*     | .446**    |

|                 |      |      |
|-----------------|------|------|
| Sig. (2-tailed) | .043 | .000 |
| N               | 60   | 60   |

### Correlations

|                |            |                         | Politiek5 | Politiek6          |
|----------------|------------|-------------------------|-----------|--------------------|
| Spearman's rho | Respondent | Correlation Coefficient | -.128     | .233               |
|                |            | Sig. (2-tailed)         | .329      | .073               |
|                |            | N                       | 60        | 60                 |
|                | Politiek1  | Correlation Coefficient | -.226     | .210               |
|                |            | Sig. (2-tailed)         | .083      | .108               |
|                |            | N                       | 60        | 60                 |
|                | Politiek2  | Correlation Coefficient | -.210     | .157               |
|                |            | Sig. (2-tailed)         | .108      | .231               |
|                |            | N                       | 60        | 60                 |
|                | Politiek3  | Correlation Coefficient | .048      | .262 <sup>*</sup>  |
|                |            | Sig. (2-tailed)         | .717      | .043               |
|                |            | N                       | 60        | 60                 |
|                | Politiek4  | Correlation Coefficient | .155      | .446 <sup>**</sup> |
|                |            | Sig. (2-tailed)         | .237      | .000               |
|                |            | N                       | 60        | 60                 |
|                | Politiek5  | Correlation Coefficient | 1.000     | .198               |
|                |            | Sig. (2-tailed)         | .         | .129               |
|                |            | N                       | 60        | 60                 |
|                | Politiek6  | Correlation Coefficient | .198      | 1.000              |
|                |            | Sig. (2-tailed)         | .129      | .                  |

### Correlations

|                |            |                         | Politiek5 | Politiek6          |
|----------------|------------|-------------------------|-----------|--------------------|
| Spearman's rho | Respondent | Correlation Coefficient | -.128     | .233               |
|                |            | Sig. (2-tailed)         | .329      | .073               |
|                |            | N                       | 60        | 60                 |
|                | Politiek1  | Correlation Coefficient | -.226     | .210               |
|                |            | Sig. (2-tailed)         | .083      | .108               |
|                |            | N                       | 60        | 60                 |
|                | Politiek2  | Correlation Coefficient | -.210     | .157               |
|                |            | Sig. (2-tailed)         | .108      | .231               |
|                |            | N                       | 60        | 60                 |
|                | Politiek3  | Correlation Coefficient | .048      | .262 <sup>*</sup>  |
|                |            | Sig. (2-tailed)         | .717      | .043               |
|                |            | N                       | 60        | 60                 |
|                | Politiek4  | Correlation Coefficient | .155      | .446 <sup>**</sup> |
|                |            | Sig. (2-tailed)         | .237      | .000               |
|                |            | N                       | 60        | 60                 |
|                | Politiek5  | Correlation Coefficient | 1.000     | .198               |
|                |            | Sig. (2-tailed)         | .         | .129               |
|                |            | N                       | 60        | 60                 |
|                | Politiek6  | Correlation Coefficient | .198      | 1.000              |
|                |            | Sig. (2-tailed)         | .129      | .                  |
|                |            | N                       | 60        | 60                 |

### Correlations

|                |                 |                         | Respondent | Institutioneel1 |
|----------------|-----------------|-------------------------|------------|-----------------|
| Spearman's rho | Respondent      | Correlation Coefficient | 1.000      | .242            |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .          | .061            |
|                |                 | N                       | 82         | 61              |
|                | Institutioneel1 | Correlation Coefficient | .242       | 1.000           |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .061       | .               |
|                |                 | N                       | 61         | 61              |
|                | Institutioneel2 | Correlation Coefficient | -.336**    | -.313*          |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .008       | .014            |
|                |                 | N                       | 61         | 61              |
|                | Institutioneel3 | Correlation Coefficient | .053       | .426**          |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .686       | .001            |
|                |                 | N                       | 61         | 61              |
|                | Institutioneel4 | Correlation Coefficient | -.121      | -.117           |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .353       | .368            |
|                |                 | N                       | 61         | 61              |
|                | Institutioneel5 | Correlation Coefficient | .034       | .117            |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .792       | .370            |
|                |                 | N                       | 61         | 61              |
|                | Institutioneel6 | Correlation Coefficient | .175       | .236            |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .178       | .067            |
|                |                 | N                       | 61         | 61              |

|                 |                         |      |      |
|-----------------|-------------------------|------|------|
| Institutioneel7 | Correlation Coefficient | .097 | .041 |
|                 | Sig. (2-tailed)         | .455 | .756 |
|                 | N                       | 61   | 61   |

### Correlations

|                |                 |                         | Institutioneel2 | Institutioneel3 |
|----------------|-----------------|-------------------------|-----------------|-----------------|
| Spearman's rho | Respondent      | Correlation Coefficient | -.336**         | .053            |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .008            | .686            |
|                |                 | N                       | 61              | 61              |
|                | Institutioneel1 | Correlation Coefficient | -.313*          | .426**          |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .014            | .001            |
|                |                 | N                       | 61              | 61              |
|                | Institutioneel2 | Correlation Coefficient | 1.000           | -.022           |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .               | .865            |
|                |                 | N                       | 61              | 61              |
|                | Institutioneel3 | Correlation Coefficient | -.022           | 1.000           |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .865            | .               |
|                |                 | N                       | 61              | 61              |
|                | Institutioneel4 | Correlation Coefficient | .170            | .263*           |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .189            | .041            |
|                |                 | N                       | 61              | 61              |
|                | Institutioneel5 | Correlation Coefficient | -.085           | .362**          |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .516            | .004            |
|                |                 | N                       | 61              | 61              |
|                | Institutioneel6 | Correlation Coefficient | -.148           | .186            |

|                 |                         |                 |       |      |
|-----------------|-------------------------|-----------------|-------|------|
|                 |                         | Sig. (2-tailed) | .256  | .152 |
|                 |                         | N               | 61    | 61   |
| Institutioneel7 | Correlation Coefficient |                 | -.145 | .059 |
|                 | Sig. (2-tailed)         |                 | .266  | .652 |
|                 | N                       |                 | 61    | 61   |
|                 |                         |                 |       |      |

### Correlations

|                |                 |                         | Institutioneel4 | Institutioneel5 |
|----------------|-----------------|-------------------------|-----------------|-----------------|
| Spearman's rho | Respondent      | Correlation Coefficient | -.121           | .034            |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .353            | .792            |
|                |                 | N                       | 61              | 61              |
|                | Institutioneel1 | Correlation Coefficient | -.117           | .117            |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .368            | .370            |
|                |                 | N                       | 61              | 61              |
|                | Institutioneel2 | Correlation Coefficient | .170            | -.085           |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .189            | .516            |
|                |                 | N                       | 61              | 61              |
|                | Institutioneel3 | Correlation Coefficient | .263*           | .362**          |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .041            | .004            |
|                |                 | N                       | 61              | 61              |
|                | Institutioneel4 | Correlation Coefficient | 1.000           | .522**          |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .               | .000            |
|                |                 | N                       | 61              | 61              |
|                | Institutioneel5 | Correlation Coefficient | .522**          | 1.000           |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .000            | .               |

|                 |                         |       |      |
|-----------------|-------------------------|-------|------|
|                 | N                       | 61    | 61   |
| Institutioneel6 | Correlation Coefficient | .300* | .148 |
|                 | Sig. (2-tailed)         | .019  | .254 |
|                 | N                       | 61    | 61   |
| Institutioneel7 | Correlation Coefficient | -.222 | .030 |
|                 | Sig. (2-tailed)         | .085  | .817 |
|                 | N                       | 61    | 61   |

### Correlations

|                |                 |                         | Institutioneel6 | Institutioneel7 |
|----------------|-----------------|-------------------------|-----------------|-----------------|
| Spearman's rho | Respondent      | Correlation Coefficient | .175            | .097            |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .178            | .455            |
|                |                 | N                       | 61              | 61              |
|                | Institutioneel1 | Correlation Coefficient | .236            | .041            |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .067            | .756            |
|                |                 | N                       | 61              | 61              |
|                | Institutioneel2 | Correlation Coefficient | -.148           | -.145           |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .256            | .266            |
|                |                 | N                       | 61              | 61              |
|                | Institutioneel3 | Correlation Coefficient | .186            | .059            |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .152            | .652            |
|                |                 | N                       | 61              | 61              |
|                | Institutioneel4 | Correlation Coefficient | .300*           | -.222           |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .019            | .085            |
|                |                 | N                       | 61              | 61              |

|                 |                         |       |       |
|-----------------|-------------------------|-------|-------|
| Institutioneel5 | Correlation Coefficient | .148  | .030  |
|                 | Sig. (2-tailed)         | .254  | .817  |
|                 | N                       | 61    | 61    |
| Institutioneel6 | Correlation Coefficient | 1.000 | -.198 |
|                 | Sig. (2-tailed)         | .     | .127  |
|                 | N                       | 61    | 61    |
| Institutioneel7 | Correlation Coefficient | -.198 | 1.000 |
|                 | Sig. (2-tailed)         | .127  | .     |
|                 | N                       | 61    | 61    |

#### Correlations

|                |                  |                         | GradatieInst | GradatieFinan |
|----------------|------------------|-------------------------|--------------|---------------|
| Spearman's rho | GradatieInst     | Correlation Coefficient | 1.000        | .039          |
|                |                  | Sig. (2-tailed)         | .            | .770          |
|                |                  | N                       | 58           | 58            |
|                | GradatieFinan    | Correlation Coefficient | .039         | 1.000         |
|                |                  | Sig. (2-tailed)         | .770         | .             |
|                |                  | N                       | 58           | 59            |
|                | GradatiePolitiek | Correlation Coefficient | -.097        | -.134         |
|                |                  | Sig. (2-tailed)         | .469         | .314          |
|                |                  | N                       | 58           | 58            |
|                | GradatieTech     | Correlation Coefficient | -.418**      | -.142         |
|                |                  | Sig. (2-tailed)         | .001         | .288          |
|                |                  | N                       | 58           | 58            |
|                | GradatieJuridi   | Correlation Coefficient | -.234        | -.401**       |

|  |                 |      |      |
|--|-----------------|------|------|
|  | Sig. (2-tailed) | .078 | .002 |
|  | N               | 58   | 58   |

#### Correlations

|                |                  |                         | GradatiePolitiek |
|----------------|------------------|-------------------------|------------------|
| Spearman's rho | GradatieInst     | Correlation Coefficient | -.097            |
|                |                  | Sig. (2-tailed)         | .469             |
|                |                  | N                       | 58               |
|                | GradatieFinan    | Correlation Coefficient | -.134            |
|                |                  | Sig. (2-tailed)         | .314             |
|                |                  | N                       | 58               |
|                | GradatiePolitiek | Correlation Coefficient | 1.000            |
|                |                  | Sig. (2-tailed)         | .                |
|                |                  | N                       | 58               |
|                | GradatieTech     | Correlation Coefficient | -.120            |
|                |                  | Sig. (2-tailed)         | .371             |
|                |                  | N                       | 58               |
|                | GradatieJuridi   | Correlation Coefficient | -.335*           |
|                |                  | Sig. (2-tailed)         | .010             |
|                |                  | N                       | 58               |

#### Correlations

|                |              |                         | GradatieTech | GradatieJuridi |
|----------------|--------------|-------------------------|--------------|----------------|
| Spearman's rho | GradatieInst | Correlation Coefficient | -.418**      | -.234          |
|                |              | Sig. (2-tailed)         | .001         | .078           |

|                  |                         |       |         |
|------------------|-------------------------|-------|---------|
|                  | N                       | 58    | 58      |
| GradatieFinan    | Correlation Coefficient | -.142 | -.401** |
|                  | Sig. (2-tailed)         | .288  | .002    |
|                  | N                       | 58    | 58      |
| GradatiePolitiek | Correlation Coefficient | -.120 | -.335*  |
|                  | Sig. (2-tailed)         | .371  | .010    |
|                  | N                       | 58    | 58      |
| GradatieTech     | Correlation Coefficient | 1.000 | -.211   |
|                  | Sig. (2-tailed)         | .     | .111    |
|                  | N                       | 58    | 58      |
| GradatieJuridi   | Correlation Coefficient | -.211 | 1.000   |
|                  | Sig. (2-tailed)         | .111  | .       |
|                  | N                       | 58    | 58      |

### Correlations

|                |                 | Institutioneel1         | Institutioneel2 |
|----------------|-----------------|-------------------------|-----------------|
| Spearman's rho | Institutioneel1 | Correlation Coefficient | 1.000           |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .014            |
|                |                 | N                       | 61              |
|                | Institutioneel2 | Correlation Coefficient | -.313*          |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .014            |
|                |                 | N                       | 61              |
|                | Institutioneel3 | Correlation Coefficient | .426**          |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .001            |
|                |                 |                         | .865            |

|                 |                         |       |       |
|-----------------|-------------------------|-------|-------|
|                 | N                       | 61    | 61    |
| Institutioneel4 | Correlation Coefficient | -.117 | .170  |
|                 | Sig. (2-tailed)         | .368  | .189  |
|                 | N                       | 61    | 61    |
| Institutioneel5 | Correlation Coefficient | .117  | -.085 |
|                 | Sig. (2-tailed)         | .370  | .516  |
|                 | N                       | 61    | 61    |
| Institutioneel6 | Correlation Coefficient | .236  | -.148 |
|                 | Sig. (2-tailed)         | .067  | .256  |
|                 | N                       | 61    | 61    |
| Institutioneel7 | Correlation Coefficient | .041  | -.145 |
|                 | Sig. (2-tailed)         | .756  | .266  |
|                 | N                       | 61    | 61    |

### Correlations

|                |                 |                         | Institutioneel3 | Institutioneel4 |
|----------------|-----------------|-------------------------|-----------------|-----------------|
| Spearman's rho | Institutioneel1 | Correlation Coefficient | .426**          | -.117           |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .001            | .368            |
|                |                 | N                       | 61              | 61              |
|                | Institutioneel2 | Correlation Coefficient | -.022           | .170            |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .865            | .189            |
|                |                 | N                       | 61              | 61              |
|                | Institutioneel3 | Correlation Coefficient | 1.000           | .263*           |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .               | .041            |
|                |                 | N                       | 61              | 61              |

|                 |                         |                    |                    |
|-----------------|-------------------------|--------------------|--------------------|
| Institutioneel4 | Correlation Coefficient | .263 <sup>*</sup>  | 1.000              |
|                 | Sig. (2-tailed)         | .041               | .                  |
|                 | N                       | 61                 | 61                 |
| Institutioneel5 | Correlation Coefficient | .362 <sup>**</sup> | .522 <sup>**</sup> |
|                 | Sig. (2-tailed)         | .004               | .000               |
|                 | N                       | 61                 | 61                 |
| Institutioneel6 | Correlation Coefficient | .186               | .300 <sup>*</sup>  |
|                 | Sig. (2-tailed)         | .152               | .019               |
|                 | N                       | 61                 | 61                 |
| Institutioneel7 | Correlation Coefficient | .059               | -.222              |
|                 | Sig. (2-tailed)         | .652               | .085               |
|                 | N                       | 61                 | 61                 |

### Correlations

|                |                 |                         | Institutioneel5    |
|----------------|-----------------|-------------------------|--------------------|
| Spearman's rho | Institutioneel1 | Correlation Coefficient | .117               |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .370               |
|                |                 | N                       | 61                 |
|                | Institutioneel2 | Correlation Coefficient | -.085              |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .516               |
|                |                 | N                       | 61                 |
|                | Institutioneel3 | Correlation Coefficient | .362 <sup>**</sup> |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .004               |
|                |                 | N                       | 61                 |
|                | Institutioneel4 | Correlation Coefficient | .522 <sup>**</sup> |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         |                    |
|                |                 | N                       |                    |

|                 |                         |                 |       |
|-----------------|-------------------------|-----------------|-------|
|                 |                         | Sig. (2-tailed) | .000  |
|                 |                         | N               | 61    |
| Institutioneel5 | Correlation Coefficient |                 | 1.000 |
|                 | Sig. (2-tailed)         |                 | .     |
|                 | N                       |                 | 61    |
| Institutioneel6 | Correlation Coefficient |                 | .148  |
|                 | Sig. (2-tailed)         |                 | .254  |
|                 | N                       |                 | 61    |
| Institutioneel7 | Correlation Coefficient |                 | .030  |
|                 | Sig. (2-tailed)         |                 | .817  |
|                 | N                       |                 | 61    |

#### Correlations

|                |                 |                         | Institutioneel6   | Institutioneel7 |
|----------------|-----------------|-------------------------|-------------------|-----------------|
| Spearman's rho | Institutioneel1 | Correlation Coefficient | .236              | .041            |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .067              | .756            |
|                |                 | N                       | 61                | 61              |
|                | Institutioneel2 | Correlation Coefficient | -.148             | -.145           |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .256              | .266            |
|                |                 | N                       | 61                | 61              |
|                | Institutioneel3 | Correlation Coefficient | .186              | .059            |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .152              | .652            |
|                |                 | N                       | 61                | 61              |
|                | Institutioneel4 | Correlation Coefficient | .300 <sup>*</sup> | -.222           |
|                |                 | Sig. (2-tailed)         | .019              | .085            |

|                 |                         |       |       |
|-----------------|-------------------------|-------|-------|
|                 | N                       | 61    | 61    |
| Institutioneel5 | Correlation Coefficient | .148  | .030  |
|                 | Sig. (2-tailed)         | .254  | .817  |
|                 | N                       | 61    | 61    |
| Institutioneel6 | Correlation Coefficient | 1.000 | -.198 |
|                 | Sig. (2-tailed)         | .     | .127  |
|                 | N                       | 61    | 61    |
| Institutioneel7 | Correlation Coefficient | -.198 | 1.000 |
|                 | Sig. (2-tailed)         | .127  | .     |
|                 | N                       | 61    | 61    |

#### Correlations

|                |           |                         | Politiek1 | Politiek2 | Politiek3 | Politiek4 |
|----------------|-----------|-------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Spearman's rho | Politiek1 | Correlation Coefficient | 1.000     | .867**    | .369**    | .242      |
|                |           | Sig. (2-tailed)         | .         | .000      | .004      | .062      |
|                |           | N                       | 60        | 60        | 60        | 60        |
|                | Politiek2 | Correlation Coefficient | .867**    | 1.000     | .408**    | .265*     |
|                |           | Sig. (2-tailed)         | .000      | .         | .001      | .041      |
|                |           | N                       | 60        | 60        | 60        | 60        |
|                | Politiek3 | Correlation Coefficient | .369**    | .408**    | 1.000     | .804**    |
|                |           | Sig. (2-tailed)         | .004      | .001      | .         | .000      |
|                |           | N                       | 60        | 60        | 60        | 60        |
|                | Politiek4 | Correlation Coefficient | .242      | .265*     | .804**    | 1.000     |
|                |           | Sig. (2-tailed)         | .062      | .041      | .000      | .         |

|           |                         |       |       |       |        |
|-----------|-------------------------|-------|-------|-------|--------|
|           | N                       | 60    | 60    | 60    | 60     |
| Politiek5 | Correlation Coefficient | -.226 | -.210 | .048  | .155   |
|           | Sig. (2-tailed)         | .083  | .108  | .717  | .237   |
|           | N                       | 60    | 60    | 60    | 60     |
| Politiek6 | Correlation Coefficient | .210  | .157  | .262* | .446** |
|           | Sig. (2-tailed)         | .108  | .231  | .043  | .000   |
|           | N                       | 60    | 60    | 60    | 60     |

### Correlations

|                |           |                         | Politiek5 | Politiek6 |
|----------------|-----------|-------------------------|-----------|-----------|
| Spearman's rho | Politiek1 | Correlation Coefficient | -.226     | .210      |
|                |           | Sig. (2-tailed)         | .083      | .108      |
|                |           | N                       | 60        | 60        |
|                | Politiek2 | Correlation Coefficient | -.210     | .157      |
|                |           | Sig. (2-tailed)         | .108      | .231      |
|                |           | N                       | 60        | 60        |
|                | Politiek3 | Correlation Coefficient | .048      | .262*     |
|                |           | Sig. (2-tailed)         | .717      | .043      |
|                |           | N                       | 60        | 60        |
|                | Politiek4 | Correlation Coefficient | .155      | .446**    |
|                |           | Sig. (2-tailed)         | .237      | .000      |
|                |           | N                       | 60        | 60        |
|                | Politiek5 | Correlation Coefficient | 1.000     | .198      |
|                |           | Sig. (2-tailed)         | .         | .129      |
|                |           | N                       | 60        | 60        |

|           |                         |      |       |
|-----------|-------------------------|------|-------|
| Politiek6 | Correlation Coefficient | .198 | 1.000 |
|           | Sig. (2-tailed)         | .129 | .     |
|           | N                       | 60   | 60    |