

Matthijs van Oosterhout

Juni 2013

# De OV-georiënteerde stad

*Hoe de implementatie van **Transit-Oriented Development** in Nederland wordt  
beïnvloed door **grondeigendommen** en **grondbeleid***



Bachelorthesis Geografie, Planologie en Milieu (GPM)

Faculteit der Managementwetenschappen

Radboud Universiteit Nijmegen



# De OV-geörienteerde stad

Hoe de implementatie van **Transit-Oriented Development** in Nederland wordt  
beïnvloed door **grondeigendommen en grondbeleid**

Matthijs van Oosterhout  
Studentnummer 4059611  
matthijsvanoosterhout@student.ru.nl

Radboud Universiteit Nijmegen  
Faculteit der Managementwetenschappen  
Planologie, Sociale Geografie en Milieu

Begeleiding: ir. H. van der Stoep

Juni 2013



*^Afbeelding omslag: werkzaamheden bij de spoorzone Delft (bron: Spoorzone Delft, 2012)*

## Voorwoord

Ter afronding van de bachelor Geografie, Planologie en Milieu aan de Radboud Universiteit Nijmegen heb ik het afgelopen half jaar gewerkt aan dit bachelorscriptieonderzoek naar de gevolgen van grondeigendommen en grondbeleid op de uitvoering van Transit-Oriented Development in Nederland. Met veel plezier heb ik me een tijd lang ondergedompeld in de theorie en praktijk omtrent gebiedsontwikkeling rond station en spoor. Door de gesprekken die ik had voor deze bachelorthesis, maar ook door de excursies en lezingen georganiseerd door mijn opleiding en studievereniging, werd ik telkens weer enthousiast over deze indrukwekkende en bovenal complexe thematiek.

Graag wil ik dit voorwoord aangrijpen om een woord van dank uit te spreken aan een aantal personen die mij geholpen hebben in de totstandkoming van deze Bachelorthesis. Allereerst gaat mijn dank uit naar alle respondenten die de tijd en moeite hebben genomen mij te woord te staan. Iedere keer weer verrast me de mate waarin mensen uit het werkveld bereid zijn hun medewerking te verlenen aan onderwijs en onderzoek. Ik waardeer ook hun openheid, zij hebben me van zeer veel bruikbare informatie voorzien. Een speciaal woord van dank gaat uit naar de heer Gert de Visser, die geruim de tijd nam om te vertellen over het programma StedenbaanPlus en me van veel bruikbare documenten heeft voorzien. Tot slot wil ik graag mijn begeleider, Hetty van der Stoep, hartelijk danken voor haar uitgebreide feedback en constructieve gesprekken. Door haar onderzoekservaring en expertise op het TOD-domein was zij een zeer fijne begeleider in de nog wel eens moeizame fases in de totstandkoming van dit product

Matthijs van Oosterhout

*Nijmegen, 21 juni 2013*

## Samenvatting

In de ruimtelijke ordening komt de laatste jaren steeds meer aandacht voor het openbaar vervoer als drager van de stedelijke structuur. In de internationale literatuur wordt deze denkstroom aangeduid met Transit-Oriented Development, of kortweg TOD. Het gaat bij TOD om het nastreven van een compacte, multifunctionele en hoogwaardige gebiedsontwikkeling rond een goed functionerend OV-netwerk. Het idee is dat door de uitvoering van TOD een oplossing geboden kan worden voor de toenemende bereikbaarheidsproblematiek en de aanhoudende verstedelijking van het landelijk gebied. Daarnaast strookt het concept ook met het streven naar duurzaamheid en kan het bijdragen aan de vitaliteit, leefbaarheid en economische potentie van de stad. Ook in Nederland is deze denkstroom dan ook steeds vaker zichtbaar in onderzoek en beleid.

Er blijken in Nederland echter nog barrières te bestaan die de totstandkoming van Transit-Oriented Development belemmeren. Hoewel het concept steeds vaker wordt nagestreefd en een plaats krijgt in beleidsvisies, komt TOD in Nederland in de praktijk nog maar beperkt van de grond. Aangezien TOD een belangrijke ruimtelijke component kent, is in dit onderzoek toegespitst op de rol van grondbeleid en grondeigendommen in het TOD-proces, om te achterhalen of ook dit een belemmerende rol speelt in de uitvoering van Transit-Oriented Development. De hoofdvraag van dit onderzoek luidt dan ook:

*“In hoeverre vormen de grondeigendommen en het gemeentelijk grondbeleid op potentiële TOD-locaties een belemmering voor de uitvoering van Transit-Oriented Development en welke toekomstige ontwikkelrichtingen zijn op basis hiervan te verwachten?”*

Aan de hand van een theoretisch kader over de rol van grond in de Nederlandse gebiedsontwikkeling, aangevuld met inzichten over de theorieën omtrent TOD en haar Nederlandse implementatie, is ter beantwoording van deze onderzoeksvraag een analyse uitgevoerd op het StedenbaanPlus-programma. Naast een analyse van het StedenbaanPlus-programma in het algemeen is er een vergelijkende case-study uitgevoerd op een vijftal individuele casussen uit het programma, te weten Bleizo, Spoorzone Delft, Leiden Stationsgebied, gemeente Rotterdam en regio Drechtsteden. Aan de hand van informatie uit publicaties en interviews is een analyse doorlopen van de TOD-ontwikkelingen in deze casussen en de rol van grondbeleid en grondeigendommen hierin.

Uit de analyse kwam naar voren dat TOD zich met name ruimtelijk manifesteert door transformaties van het station en de aanloop hier naartoe, verbeteringen op het gebied van ketenmobiliteit en herstructurering van gebieden in de invloedssfeer van het station. Hierbij kwam naar voren dat er inderdaad sprake is van een beperkte mate van Transit-Oriented Development in de StedenbaanPlus-regio. Hoewel er wel veel transformaties van het station en haar directe omgeving zichtbaar zijn, het betreft dan veelal het verbeteren van de openbare ruimte en de overstapmogelijkheden op andere modaliteiten, blijft de vastgoedontwikkeling rond OV-knooppunten beperkt. Op het gebied van wonen is een verdunning zichtbaar van vastgoed rond stations en ook de ontwikkeling van kantoren en voorzieningen vindt nog veel meer suburbaan plaats dan het StedenbaanPlus-programma wenst. Wel moet worden opgemerkt dat er een aantal noemenswaardige uitzonderingen zijn op deze regel. Deze beperkte mate van TOD lijkt voor een belangrijk deel te worden verklaard door de zeer invloedrijke rol van het actieve gemeentelijke grondbeleid. Het gemeentelijke grondbeleid is op dit

moment vooral gericht op buitenstedelijke ontwikkelingen omdat hier voor gemeenten financiële belangen spelen. Daarnaast wordt veel TOD-ontwikkeling belemmerd door de grondeigendommen op de planlocatie. Hierbij gaat het enerzijds om specifieke grondeigendom-gerelateerde belemmeringen als gevolg van de aanwezigheid van spoor en station, zoals bijvoorbeeld publiekrechtelijke restricties en hogere sanering- en bouwrijpmaakkosten. Anderzijds vindt TOD vaak binnenstedelijk plaats en juist daar worden meer belemmeringen van grondeigendommen ondervonden. Voorbeelden van mogelijke problemen met grondeigendommen op binnenstedelijke locaties zijn hoge grondwaarden, privaatrechtelijke belemmeringen en ruimtelijke versnippering van grondeigendommen. De toekomst van TOD in Nederland lijkt voor een groot deel lastig te voorspellen door tal van invloedrijke maar onzekere factoren, waaronder bijvoorbeeld de rol van vervoerspartijen en de afnemende investeringscapaciteit van de overheid. Wel kan worden verwacht dat de gemeentelijke focus op buitenstedelijke locatie voorlopig nog zal overheersen in de ruimtelijke ordening. Daarnaast liggen er op het gebied van TOD met name kansen voor grotere, intercity-stations en dan met name in de functies kantoren en voorzieningen (retail, leisure, horeca, onderwijs, zorg). Tot slot lijkt het voorlopig nog lastig om met enkel private partijen tot een TOD-ontwikkeling te komen.

Op basis van de uit dit onderzoek verkregen resultaten kunnen aanbevelingen worden gedaan voor verder onderzoek welke is gewenst voor een beter inzicht in de problematiek omtrent de implementatie van TOD:

- Het lijkt zinvol te kijken naar een betere vertaling en operationalisering van het concept TOD naar de Nederlandse context. Door afwijkende maatregelen, doelen en effecten is het nu lastig het internationale concept op te nemen in onderzoek en beleid voor de Nederlandse situatie.
- Diverse andere factoren, bijvoorbeeld de rol van vervoerspartijen en de grote keuzevrijheid van gemeenten, zijn van grote invloed zijn op de totstandkoming van TOD in Nederland. Een onderzoek naar elk van deze factoren is van belang in de poging de totstandkoming van TOD inzichtelijk te maken en om zo interventies mogelijk te maken.
- De rol van private partijen in TOD wordt, door de focus van gemeenten op uitleg en de afnemende overheidsmiddelen, steeds belangrijker. Het verdient dan ook aandacht te kijken naar de manier waarop TOD door private partijen kan worden geïnitieerd.

Vervolgens komen er uit die analyse die is uitgevoerd voor dit onderzoek ook meer maatschappelijke vraagstukken naar boven. Ook kunnen daarom aanbevelingen worden gedaan die uitnodigen tot een reflectie van de beleidspraktijk:

- Ook voor de beleidspraktijk is het van belang om tot een goede definitie van TOD te komen. Er leven nogal wat twijfels over de manier waarop TOD geoperationaliseerd wordt en over de waarde van TOD voor de Nederlandse ruimtelijke ordening. Het verdient aandacht om helder uiteen te zetten wat met TOD bereikt kan worden in de Nederlandse context om zo draagvlak voor het concept te winnen.
- Tot slot blijft het van belang om te reflecteren op de manier waarop in de ruimtelijke ordening keuzes worden gemaakt. Op dit moment is deze manier immers veelal ongunstig voor de totstandkoming van TOD, onder andere door de beperkte bevoegdheden van hogere overheden. Wanneer er maatschappelijk draagvlak bestaat voor het concept TOD is het dan ook zinvol dit keuzeprocess kritisch te beschouwen.

# Inhoudsopgave

|                                                          |           |
|----------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Voorwoord</b>                                         | <b>I</b>  |
| <b>Samenvatting</b>                                      | <b>II</b> |
| <br>                                                     |           |
| <b>1. Inleiding</b>                                      | <b>1</b>  |
| 1.1 Achtergrond en aanleiding                            | 1         |
| 1.2 Doelstelling                                         | 3         |
| 1.3 Onderzoeksmodel                                      | 4         |
| 1.4 Vraagstelling                                        | 5         |
| 1.5 Leeswijzer                                           | 5         |
| <br>                                                     |           |
| <b>2. Introductie beleidsdomein</b>                      | <b>6</b>  |
| 2.1 OV- georiënteerde ruimtelijke ontwikkeling           | 6         |
| 2.2 Transit-Oriented Development                         | 7         |
| 2.3 De Nederlandse context internationaal vergeleken     | 9         |
| 2.4 De implementatie van TOD in Nederland                | 10        |
| 2.4.1 Barrières voor TOD in Nederland                    | 11        |
| <br>                                                     |           |
| <b>3. Theorie</b>                                        | <b>14</b> |
| 3.1 De rol van grond in gebiedsontwikkeling              | 14        |
| 3.1.1 De grond- en vastgoedexploitatie                   | 14        |
| 3.1.2 Problematiek met grondposities en grondeigendommen | 15        |
| 3.1.3 Gemeentelijk grondbeleid                           | 17        |
| 3.1.4 De ruimtelijke component van TOD                   | 19        |
| 3.2 Conceptueel model                                    | 20        |
| <br>                                                     |           |
| <b>4. Methodologie</b>                                   | <b>21</b> |
| 4.1 Onderzoeksstrategie                                  | 21        |
| 4.2 Het onderzoeksgebied en de selectie van casussen     | 21        |
| 4.2.1 Selectiecriteria                                   | 23        |
| 4.2.2 Globale kwantitatieve analyse                      | 24        |
| 4.3 Onderzoeksmateriaal en ontsluiting                   | 25        |
| 4.4 Respondenten                                         | 26        |
| <br>                                                     |           |
| <b>5. Resultaten</b>                                     | <b>28</b> |
| 5.1 Bleizo                                               | 30        |
| 5.1.1 Stand van zaken                                    | 30        |
| 5.1.2 Grondproblematiek                                  | 32        |
| 5.1.3 Grondbeleid                                        | 33        |
| 5.2 Spoorzone Delft                                      | 33        |
| 5.2.1 Stand van zaken                                    | 33        |
| 5.2.2 Grondproblematiek                                  | 35        |
| 5.2.3 Grondbeleid                                        | 36        |
| 5.3 Stationsgebied Leiden Centraal                       | 36        |

|                     |                                                                        |           |
|---------------------|------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 5.3.1               | Stand van zaken -----                                                  | 37        |
| 5.3.2               | Grondproblematiek-----                                                 | 38        |
| 5.3.3               | Grondbeleid -----                                                      | 39        |
| 5.4                 | De regio Drechtsteden -----                                            | 39        |
| 5.4.1               | Stand van zaken -----                                                  | 39        |
| 5.4.2               | Grondproblematiek-----                                                 | 40        |
| 5.4.3               | Grondbeleid -----                                                      | 41        |
| 5.5                 | De gemeente Rotterdam -----                                            | 41        |
| 5.5.1               | Stand van zaken -----                                                  | 42        |
| 5.5.2               | Grondproblematiek-----                                                 | 43        |
| 5.5.3               | Grondbeleid -----                                                      | 44        |
| 5.6                 | Vergelijkende analyse TOD-locaties-----                                | 44        |
| 5.6.1               | Mate van Transit-Oriented Development nog onvoldoende-----             | 44        |
| 5.6.2               | De rol van grondeigendommen: diversiteit door binnenstedelijkheid----- | 46        |
| 5.6.3               | Gemeentelijk grondbeleid als bepalende factor -----                    | 48        |
| 5.6.4               | Toekomstige ontwikkeling onzeker door veelvoud aan factoren -----      | 49        |
| 5.6.5               | StedenbaanPlus-ambities vragen om reflectie -----                      | 50        |
| <b>6.</b>           | <b>Conclusie en aanbevelingen -----</b>                                | <b>52</b> |
| 6.1                 | Conclusie-----                                                         | 52        |
| 6.2                 | Aanbevelingen-----                                                     | 54        |
| 6.2.1               | Vervolgonderzoek-----                                                  | 54        |
| 6.2.2               | Maatschappelijke reflectie-----                                        | 54        |
| 6.3                 | Reflectie-----                                                         | 55        |
|                     | <b>Referenties-----</b>                                                | <b>56</b> |
| <b>Bijlage I:</b>   | <b>Eerste kwantitatieve analyse Stedenbaan-stations -----</b>          | <b>61</b> |
| <b>Bijlage II:</b>  | <b>Lijst geïnterviewden -----</b>                                      | <b>65</b> |
| <b>Bijlage III:</b> | <b>Interviewguide Programmabureau StedenbaanPlus -----</b>             | <b>66</b> |
| <b>Bijlage IV:</b>  | <b>Interviewguide individuele casussen-----</b>                        | <b>69</b> |



# 1. Inleiding

In dit hoofdstuk zal worden ingegaan op de centrale doel- en vraagstelling van dit onderzoek. Alvorens hier op in te gaan is het belangrijk de bredere context van het vraagstuk te schetsen (Verschuren & Doorewaard, 2007). Hiertoe wordt in dit hoofdstuk allereerst ingegaan op de achtergronden en aanleiding van het onderzoek.

## 1.1 Achtergrond en aanleiding

In de huidige samenleving speelt een aantal ontwikkelingen, wat de toekomstige ruimtelijke ordening voor een lastige opgave stellen. De toenemende mobiliteit van de Nederlander en zijn wens om in een stedelijke regio te wonen zijn conform de huidige gang van zaken op den duur niet te verenigen met de gewenste duurzame gebiedsontwikkeling rondom compacte, bereikbare en leefbare steden en dorpen (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2012). Een omslag in het denken over ruimtelijke ordening is dan ook gewenst.

Een belangrijk vraagstuk binnen deze omslag heeft betrekking op de interactie tussen gebiedsontwikkeling en infrastructuur. Hierbij is de laatste jaren steeds vaker de gedachte zichtbaar dat gebiedsontwikkeling sterker moet worden geïntegreerd met systemen van openbaar vervoer. Om de bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio te behouden en bovendien duurzaamheid na te streven moet de focus meer verplaatst worden van traditionele automobilititeit naar netwerken van hoogwaardig openbaar vervoer (Cervero et al., 2004). “Om al de facetten van het moderne metropolitaanse leven [...] optimaal met elkaar te verbinden is een goede bereikbaarheid essentieel. In een dichtbevolkt gebied [...] met een concentratie van economische activiteiten kan de auto hier niet alleen voor zorgen. Een goed functionerend openbaar vervoer als volwaardig alternatief is absolute noodzaak” aldus Programmabureau StedenbaanPlus (2012). Deze denkstroom wordt in de literatuur veelal aangeduid met de term ‘Transit-Oriented Development’ of kortweg TOD. De kern van het TOD-concept is het nastreven van een compacte, multifunctionele gebiedsontwikkeling rond infrastructuurle knooppunten en dan met name knooppunten van openbaar vervoer, met een hoge kwaliteit voor voetgangers en, in de Nederlandse context, fietsers (Cervero et al., 2004). Daarnaast is een belangrijk element binnen TOD de samenwerking tussen de verschillende partijen, die aanwezig zijn rond de knooppunten, waaronder dus ook de vervoerspartijen, spoorbeheerders en stationseigenaren.

De term en het concept TOD is opgekomen binnen stedenbouwkundige bewegingen in de Verenigde Staten, maar werd al snel verspreid naar andere delen van de wereld (Geurs, Maat, Rietveld & De Visser, 2012). De reden voor deze populariteit is haar potentie een oplossing te vormen voor diverse, uiteenlopende maatschappelijke vraagstukken. Zo wordt TOD vaak aangehaald als mogelijke oplossing voor de huidige bereikbaarheidsproblematiek, met name wat betreft automobilititeit en als manier om verdere stedelijke uitleg te voorkomen en het landelijk gebied te behouden. Ook benadrukt men vaak de potentie van TOD om de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer te verhogen (Koster & Tan, 2012). Meer indirect wordt TOD in de literatuur geroemd om zijn potentiële bijdrage aan de vitaliteit, leefbaarheid en economische potentie van de stad. Ten slotte sluit TOD aan op het streven naar een duurzame samenleving en kan zelfs de veiligheid in een gebied door TOD verbeteren (Koster & Tan, 2012).

Niettemin is het belangrijk in acht te nemen dat TOD als stedenbouwkundige denkstroom niet op zichzelf staat. Al in 1900 was er in de beroemde plannen van Ebenezer Howard veel aandacht voor de ontwikkeling rond spoorlijn- en stationsnetwerken. Het denken over de koppeling tussen vastgoedontwikkeling en openbaar vervoer staat in een veel bredere historische context (Peijs, 2005). Een belangrijke theoretische gedachte over mobiliteit, die ook ten grondslag ligt aan het TOD-concept, is de knoop-plaats theorie van Luca Bertolini (1999). Deze theorie toont de verhoudingen tussen de bereikbaarheid van een plaats en de functionaliteit op deze plaats. Volgens Bertolini kunnen plaatsen overbenut zijn wanneer de functionaliteit van een plaats hoog is maar de bereikbaarheid laag. Ook kunnen ze onderbenut zijn, in dit geval is de bereikbaarheid hoog maar de functionaliteit laag. De veranderende focus van automobilititeit naar openbaar vervoer heeft implicaties voor de ruimtelijke inrichting van een gebied en voor de toekomstige mobiliteitsstromen. De knoop-plaats theorie van Bertolini geeft inzicht in de locaties waar ontwikkeling nodig is en geeft ook aan welke toekomstige ontwikkeling te verwachten is.

Wanneer wordt gekeken naar de Nederlandse context is zichtbaar dat TOD langzaam maar zeker een rol begint te spelen in ruimtelijk beleid. Was er medio 2008 nog kritiek op beperkte erkenning van de voordelen van TOD (Lastdrager-Van der Woude & Donnemayer, 2008), tegenwoordig is het concept veelal geïntegreerd in ruimtelijk overheidsbeleid op verschillende schaalniveaus. Dit onderzoek zal zich richten op één van de meest kenmerkende en duidelijke voorbeelden van Transit-Oriented Development in Nederland, namelijk het StedenbaanPlus-programma in de Zuidelijke Randstad. In dit programma wordt een hoogwaardig OV-netwerk nagestreefd, gecombineerd met een hiermee samenhangende ruimtelijke ontwikkeling (Geurs et al., 2012). Dat er in de zuidelijke Randstad een dergelijke ambitie wordt nagejaagd is niet zo vreemd: het betreft één van de dichtstbevolkte regio's van Europa met Rotterdam (600.000 inwoners) en Den Haag (550.000 inwoners) als grootste steden, gevolgd door Dordrecht, Leiden en Delft (Peijs, 2005). De policentriciteit en dichtheid van de regio brengen complexe vraagstukken met zich mee op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. Het project StedenbaanPlus probeert bij te dragen aan een oplossing voor deze vraagstukken. Het programma StedenbaanPlus is de opvolger van het reeds in 2003 opgestarte project 'Stedenbaan' (Onderwater, 2004). StedenbaanPlus geeft een uitbreiding op de ambities en maatregelen van het stedenbaan-project en tilt bovendien de organisatie naar een nog hoger schaalniveau (Programmabureau StedenbaanPlus, 2012). De officiële missie van het programma luidt:

*“Het in samenhang met de ruimtelijk-programmatische opgaven verbeteren van de bereikbaarheid per regionaal openbaar vervoer [...] door het realiseren van een [...] aantrekkelijk samenhangend netwerk van OV-verbindingen en door het beïnvloeden van ruimtelijke keuzes” (StedenbaanPlus, n.d.).*

Toch moet er een aantal belangrijke kanttekeningen worden gemaakt bij de implementatie van Transit-Oriented Development in Nederland. Hoewel het concept steeds vaker wordt nagestreefd en opgenomen in beleidsvisies blijkt de uitvoering vaak tegen een aantal barrières aan te lopen. Zo zijn er financieringsproblemen, te wijten aan de hoge kosten van binnenstedelijke ontwikkeling en het ontbreken van de juiste instrumenten voor value capturing (Offermans & Van der Velde, 2004). Daarnaast blijkt het moeilijk op regionaal niveau integrale plannen te dirigeren door de grote mate van decentralisatie in Nederland (Van Enter, 2011). Verder is er nog het gebrek aan draagkracht vanuit de overheid maar ook vanuit private partijen, onder andere door onwetendheid en de

prioritering op bestaande ontwikkelingslocaties (Cornelissen, Nefs, Van Dijk & Brenninkmeijer, 2013). Bovenop deze barrières voor TOD is bovendien recent de financieel-economische crisis gekomen welke grote negatieve gevolgen heeft voor de realisatie van ruimtelijke projecten in het algemeen en TOD in het bijzonder. Deze combinatie van factoren maakt dat TOD in Nederland nog maar beperkt van de grond komt, ondanks haar evidente potentiële voordelen (Koster & Tan, 2012).

Veel van deze barrières, die een belemmering vormen voor de implementatie van TOD, zijn te relateren aan grondproblematiek (Buitelaar & Segeren, 2008). Om een juiste TOD te verkrijgen, is het doorgaans van belang de grondeigendommen te wijzigen, de kavels opnieuw in te delen en de gronden te herbestemmen. Een groot aantal TOD-problemen hangt dan ook samen met vraagstukken die zich hierbij voordoen. De financieringsproblemen en het gebrek aan draagvlak en commitment kunnen voor een groot deel worden verklaard door te kijken naar de ruimtelijke fragmentatie, de juridische restricties op grond, de grondwaarden en het bedreven grondbeleid (Buitelaar et al., 2008). Hoewel grondeigendommen en grondbeleid dus van grote invloed zijn op het ontwikkelingsproces omtrent TOD is er nog weinig onderzoek gedaan naar deze specifieke, maar mogelijk invloedrijke relatie tussen grond en de barrières voor TOD. Deze relatie wordt wel, veelal indirect, benoemd (Tan & Bertolini, 2010; Koster & Tan, 2012), maar wordt nog niet concreet onderbouwd met voorbeelden uit casestudies.

In dit onderzoek wordt getracht een inzicht te krijgen over de relatie tussen grondeigendommen en grondbeleid en de barrières die TOD-ontwikkeling in Nederland belemmeren. Dit inzicht heeft als functie het wetenschappelijke en maatschappelijke debat omtrent de barrières voor TOD te voeden en het blootleggen van oplossingsrichtingen te vergemakkelijken. Transit-Oriented Development heeft een grote potentie om de bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid van stedelijke gebieden te verbeteren, nu en in de toekomst. Investeringspunten en OV-netwerken zullen meer en meer bepalend worden voor de aantrekkelijkheid van haar omgeving als woon- en werkgebied (Kuijpers, Noy, Buck & Ongerling, 2010). Een antwoord vinden op de vraagstukken rond TOD is dan ook van grote maatschappelijke waarde. Met dit onderzoek wordt er naar gestreefd een bijdrage te leveren aan deze zoektocht.

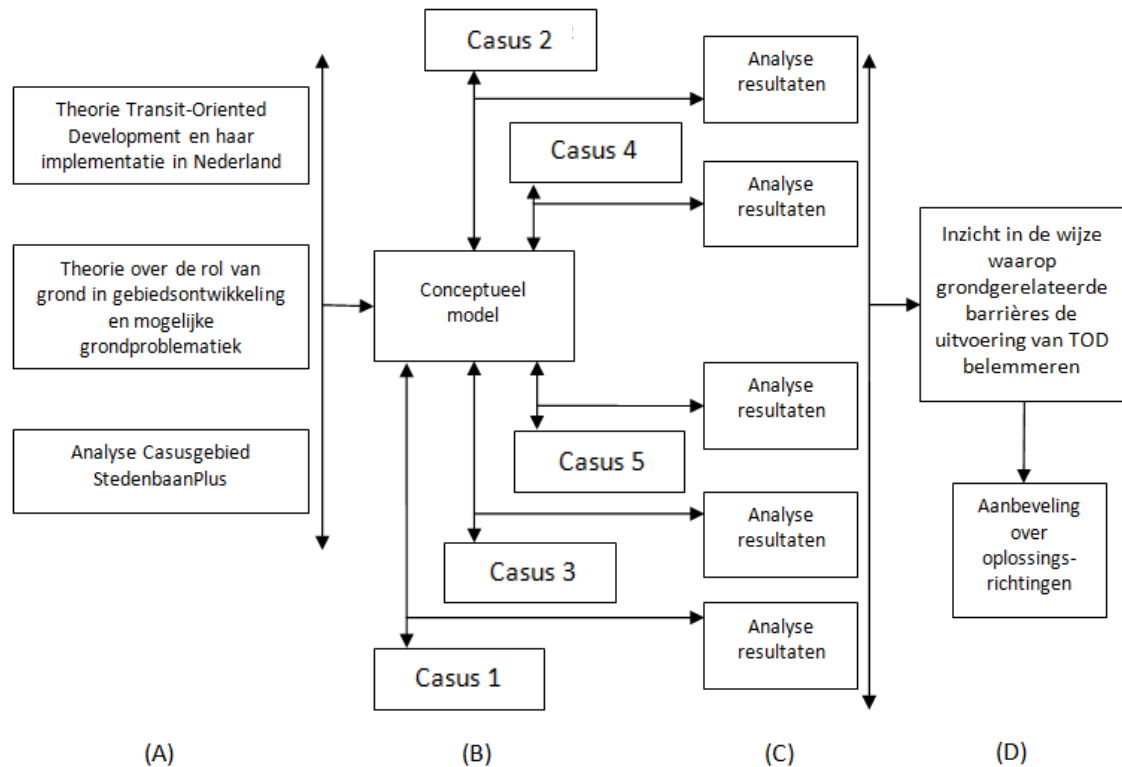
## **1.2 Doelstelling**

Een omslag naar meer Transit-Oriented Development in Nederland kent een grote waarde en potentie in het licht van ruimtelijke ordeningsproblematiek. Op dit moment echter is het aandeel TOD in de Nederlandse planningspraktijk nog beperkt. Het is dan ook relevant de factoren achter deze beperktheid te achterhalen om zo aanbevelingen te doen in de poging TOD-implementatie in Nederland te bevorderen. In dit onderzoek ligt de focus op het grondbeleid en de karakteristieken van grondeigendommen rond potentiële TOD-locaties. De hypothese is dat dit één van de voornaamste belemmeringen voor TOD vormt. In dit onderzoek wordt de relatie tussen grondeigenschappen en de barrières voor TOD nader uiteengezet om zo inzicht en wellicht oplossingen te bieden voor de lange termijn. Dit leidt tot de volgende doelstelling:

*“Het doel van dit onderzoek is het voeden van de maatschappelijke en wetenschappelijke discussie over de problemen bij de uitvoering van Transit Oriented Development in Nederland, door inzichtelijk te maken wat de relatie is tussen grondeigendommen en grondbeleid en de uitvoering van TOD en aan de hand hiervan toekomstige ontwikkelingsrichtingen te verkennen”*

### 1.3 Onderzoeksmodel

Onderstaand onderzoeksmodel (zie figuur 1) is een schematische weergave van de stappen die tijdens dit onderzoek doorlopen zullen worden om de hierboven beschreven doelstelling te bereiken. Het onderzoeksmodel biedt zo een houvast voor het onderzoeksproces.



Figuur 1: Onderzoeksmodel (bron: eigen bewerking)

Het onderzoek zal worden doorlopen in vier fasen. Uiteraard kunnen deze fasen niet gescheiden worden gezien, de analyse is een iteratief proces, maar ze kunnen wel dienen als leidraad. De eerste fase (A) bestaat uit het vormen van een theoretisch beeld over het vraagstuk. Er zal dan ook een literatuurstudie worden uitgevoerd op het gebied van Transit-Oriented Development enerzijds en de rol van grond in gebiedsontwikkeling anderzijds. Ook zal er al globaal gekeken worden naar het casusgebied. Aan de hand van deze theoretische inzichten ontstaat een conceptueel model waarop het onderzoek zich zal baseren. Aan de hand van dit conceptuele model kan worden ingegaan op de analyse van de casus. Dit gebeurt in de tweede fase (B). In dit onderzoek zullen vijf casussen worden bestudeerd om de mogelijkheid te vergroten algemene uitspraken voor de gehele Nederlandse context te doen. Nadat de data is verzameld kan deze geanalyseerd worden (fase C). In de analyse zal een verband worden gelegd tussen het conceptuele model en de gegevens over de praktijk. Het resultaat is een beter inzicht in de relatie tussen grond en de barrières voor TOD in Nederland (fase D). Aan de hand van dit inzicht kunnen ook oplossingsrichtingen worden geformuleerd en concrete aanbevelingen worden gedaan.

#### 1.4 Vraagstelling

Uit de geformuleerde doelstelling wordt de volgende vraagstelling voor dit onderzoek gedestilleerd:

*“In hoeverre vormen de grondeigendommen en het gemeentelijk grondbeleid op potentiële TOD-locaties een belemmering voor de uitvoering van Transit-Oriented Development en welke toekomstige ontwikkelrichtingen zijn op basis hiervan te verwachten?”*

Om de vraagstelling op een gestructureerde en werkbare manier te kunnen beantwoorden is een aantal deelvragen geformuleerd, die achtereenvolgens zullen worden beantwoord:

1. *Welke ruimtelijke ontwikkelingen worden er in Nederland nagestreefd onder de noemer Transit-Oriented Development?*
2. *In hoeverre worden TOD-ontwikkelingen beïnvloed door de grondeigendommen in het ontwikkelgebied?*
3. *Wat voor grondbeleid wordt er door gemeenten gehanteerd en op welke wijze beïnvloedt dit de uitvoering van TOD?*
4. *Welke toekomstige ontwikkelingsrichtingen zijn te verwachten op basis van deze relatie tussen grondeigendommen, grondbeleid en TOD?*

#### 1.5 Leeswijzer

Deze scriptie is opgebouwd uit een zestal hoofdstukken aan de hand waarvan richting een beantwoording van de onderzoeksvraag zal worden gewerkt. Nu in dit hoofdstuk de problematiek is ingeleid, de aanleiding tot dit onderzoek is geschetst en de doelstelling en vraagstelling zijn opgesteld kan in hoofdstuk 2 worden ingegaan op een beschouwing van het beleidsdomein waarin Transit-Oriented Development zich afspeelt. Er zal worden ingegaan op het ontstaan van het concept TOD en de manier waarop ze op het moment een rol speelt in Nederlands onderzoek en beleid. Vervolgens kan in hoofdstuk 3 een theoretisch kader worden opgesteld over de rol van grondeigendommen en grondbeleid in gebiedontwikkeling. Hier wordt ook ingegaan op de mogelijke relatie tussen grondeigendommen, grondbeleid en de ruimtelijke component van TOD. Dit hoofdstuk resulteert in een synthese van deze inzichten in de vorm van een conceptueel model aan de hand waarvan dit onderzoek zal worden doorlopen. In hoofdstuk 4 volgt vervolgens een beschrijving van het methodologisch ontwerp waarbij onder andere wordt ingegaan op de keuze van onderzoeksmethoden en de selectie van casussen en respondenten. Hierna kan worden ingegaan op de eigenlijke analyse van de casussen. De verkregen informatie zal hierbij geanalyseerd worden aan de hand van het conceptuele model. In hoofdstuk 6 volgen de conclusies en aanbevelingen die voortkomen uit deze analyse. Hier zal ook de centrale vraag van dit onderzoek worden beantwoord. Het hoofdstuk sluit af met een reflectie en evaluatie op de gang van zaken tijdens dit onderzoek.

## **2. Introductie beleidsdomein**

Dit hoofdstuk tracht een bondige beschrijving te geven van de thematiek rond Transit-Oriented Development en haar implementatie in de Nederlandse context, alvorens in te gaan op een meer theoretische benadering van de rol van grond in gebiedsontwikkeling. In dit hoofdstuk worden dan ook achtereenvolgens de relatie tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit, de internationale opkomst van het concept TOD en haar implementatie in de Nederlandse context behandeld.

### **2.1 OV- georiënteerde ruimtelijke ontwikkeling**

Ruimte en mobiliteit zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Een verandering in de ruimtelijke ordening heeft effecten op de mobiliteit en vice versa. In onze samenleving, waar sprake is van een voordurende groei van de fysieke mobiliteit (Bertolini, 2009), wordt deze relatie alsmaar interessanter. “Nederlanders legden gemiddeld in 2007 ruim 32 kilometer per dag af. Ter vergelijking:” in de Gouden Eeuw was dit ongeveer de afstand die een persoon in één jaar aflegde!” geeft Bertolini treffend aan (2009). We leven in een netwerksamenleving waar veel waarde wordt gehecht aan het in korte tijd over een grote afstand verplaatsen van mensen, geld, goederen en denkbepelden (Dijst, 2006).

Het denken over mobiliteit en dus ook ruimtelijke ordening, wordt beïnvloed door tal van technologische en culturele trends op het gebied van verplaatsingen en vervoer. Een krachtig voorbeeld is de opmars van de automobiliteit na de Tweede Wereldoorlog, welke zeer grote ruimtelijke gevolgen heeft gehad (Dijst, 2006). In dit onderzoek wordt gekeken naar mobiliteitsbeleid gericht op openbaar vervoer en het ruimtelijk beleid dat hiermee samenhangt. Onder openbaar vervoer wordt volgens de Wet Personenvervoer 2000 verstaan: “voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig” (KpVV, 2006). Het is hiermee de tegenhanger van particulier vervoer, waarbij de eigenaar bepaalt wanneer hij zich verplaatst en wie er wel en niet mee mag reizen. In het Engels wordt openbaar vervoer over het algemeen vertaald met ‘public transport’ of ‘transit’.

De eerste beschouwingen over openbaar vervoer en ruimtelijke ordening begonnen ruim 100 jaar geleden met de komst van de railsystemen (Dijst, 2006). Een van eerste denkers met een onderscheidende visie over de integratie van openbaar vervoer en ruimtelijke ontwikkeling was Ebenezer Howard (Peijs, 2005). In zijn ideeën over de Garden City speelde spoorverbindingen met de oorspronkelijke, centrale stad een belangrijke rol. De hiervoor genoemde komst van de auto vanaf de jaren '30 zorgde echter voor een revolutie in de planologie. Openbaar vervoer werd nog wel meegenomen in ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid, maar de focus kwam te liggen op automobiliteit (Peijs, 2005). De laatste decennia is echter weer een hernieuwde belangstelling voor openbaar vervoer zichtbaar. Een belangrijke drijfveer hierbij is de toenemende aandacht voor duurzaamheidsproblemen, mede in kaart gebracht door het Brundtland Report in 1987 (Peijs, 2005). Daarnaast spelen ook het tegengaan van de Urban Sprawl en het behouden van de bereikbaarheid een grote rol in de hernieuwde aandacht voor openbaar vervoer. Deze hernieuwde aandacht wordt veelal geplaatst onder de term ‘Transit-Oriented Development’.

## 2.2 Transit-Oriented Development

Transit-Oriented Development werd begin jaren '90 in de Verenigde Staten als concept geïntroduceerd door de planoloog-architect Peter Calthorpe (Peijs, 2005). Hij definieerde het begrip als volgt:

“A Transit-Oriented Development (TOD) is a mixed-use community within an average 2.000 foot (600 meter) walking distance of a transit stop and core commercial area. TOD's mix residential, retail, office, open space and public uses in a walkable environment, making it convenient for residents and employees to travel by transit, bicycle, foot or car”

Calthorpe kreeg veel aanhang voor zijn stedenbouwkundige concept, omdat ze potentieel een oplossing kan bieden voor bepaalde stedenbouwkundige vraagstukken. Zo werd het concept populair onder groeperingen die een duurzame stedelijke ontwikkeling nastreefden en die de de Urban Sprawl, die zich voordeed rondom veel Amerikaanse steden, wilden tegengaan (Peijs, 2005). Voorbeelden van dergelijke groeperingen zijn de Smart Growth-beweging en de New Urbanism-beweging. Ook in de rest van de wereld kreeg TOD, om uiteenlopende redenen, aandacht en waardering. Transit-Oriented Development verschijnt in de wetenschap en beleidspraktijk steeds vaker als mogelijk antwoord op de toenemende ruimtedruk, bereikbaarheidsvraagstukken en lage investeringsbudgetten voor openbaar vervoer. In Engeland werd het concept populair onder de term 'Transport Development Areas' (TDA) en in Nederland wordt TOD vaak vrij vertaald naar 'knooppuntontwikkeling' (Van der Hoeven, 2005). Deze Nederlandse vertaling is echter onvolledig. Het gaat bij TOD niet enkel om de ontwikkeling van knooppunten, maar ook om het gehele openbaar vervoersnetwerk en de stedelijke ontwikkelingen die hier aan gekoppeld zijn (Van der Hoeven, 2005).

Een belangrijk probleem met het TOD-concept is dat er geen universele definitie bestaat van de stroming. Onder andere de institutionele context, de culturele context en de lokale problematiek maken, dat er per land en zelfs per gebied, verschil is in welke doelen er door TOD worden nagestreefd en met welke middelen dit wordt gedaan (Cervero et al, 2004). De definitie van Calthorpe is voor veel situaties niet voldoende concreet en volledig. Bovendien is ze een meer normatieve definitie binnen een stedenbouwkundige beweging, welke niet hoeft te stroken met de praktijk (Ulloa Munoz, 2011). Voor dit onderzoek is het echter wel van belang een hanteerbare, stipulatieve definitie op te stellen (Verschuren & Doorewaard, 2007). Om deze reden moet aan de hand van literatuur over de operationalisatie van TOD in het algemeen en in de Nederlandse context in het bijzonder een aanvulling worden gegeven op de definitie van Calthorpe.

De onderzoeker Robert Cervero bouwt verder op de begripsdefinitie van Calthorpe en beschrijft in zijn boek 'The transit metropolis' (1998) de mogelijke oriëntaties van ruimtelijke ontwikkeling op openbaar vervoerslijnen. Hij komt tot een viervoudig onderscheid. Ten eerste is er de 'adaptive city', dit wil zeggen dat de ruimtelijke ontwikkeling zich aanpast aan de reeds bestaande of geplande openbaar vervoersnetwerken. Ze kennen vaak een compacte uitstraling. Ten tweede is er de 'adaptive transit', dit is de omgekeerde vorm waarbij het openbaar vervoer wordt aangepast aan de bestaande ruimtelijke structuur. Deze kennen dan ook een veel lagere dichtheid. Ten derde zijn er steden met een krachtige, dichte kern die er ondanks dat in geslaagd zijn een innovatief openbaar vervoersnetwerk aan te leggen, bijvoorbeeld door middel van lightrails. Cervero (1998) noemt als voorbeeld Melbourne en Zurich. Ten slotte is er de hybride categorie van steden waarbij er een

combinatie van 'adaptive city' en 'adaptive transit' zichtbaar is. Bij TOD is er sprake van de eerste en laatste categorie steden die Cervero noemt. Het is bij TOD van belang dat de stedelijke ontwikkeling zich aanpast aan het openbaar vervoersnetwerk en niet andersom. Maar er is ook een hybride, gemengde vorm mogelijk.

Een volgend aantal aanvullingen op de definitie van Calthope worden geopperd door Dittmar & Ohland (2004). Zij voegen ten eerste toe aan de definitie dat TOD compact en efficiënt is (Dittmar & Ohland, 2004). Dit wil zeggen dat de dichtheid hoog is en dat de functies gemakkelijk te bereiken zijn door voetgangers en fietsers, al dan niet in combinatie met het openbaar vervoer. Ten tweede dient TOD value capturing te bevatten. De investeringen die gedaan worden, moeten (deels) op lange termijn worden terugverdiend. Dit kan door de vastgoedwaardestijgingen door te berekenen of te zorgen voor een hogere kostendeckingsgraad van het openbaar vervoer. Ten slotte noemen Belzer en Autler (2002) nog de toegenomen leefbaarheid als indicator van een juiste TOD. Transit-Oriented Development moet streven naar een kwalitatief hoogwaardige ontwikkeling.

Nu de eigenschappen van het concept TOD uiteen zijn gezet, kan worden ingegaan op de doelen die er mee worden nagestreefd. Wat is nu het voordeel van Transit-Oriented Development? De redenen die ten grondslag liggen aan de populariteit van TOD zijn zeer divers. Meer direct wordt TOD vaak aangehaald als oplossing voor de huidige bereikbaarheidsproblemen, veelal aangaande automobilititeit en als manier om verdere stedelijke uitleg te voorkomen en het landelijk gebied te behouden. Ook benadrukt men vaak de potentie van TOD om de kostendeckingsgraad van het openbaar vervoer te verhogen (Koster & Tan, 2012). Meer indirect kan Transit-Oriented Development ook bijdragen aan de vitaliteit en leefbaarheid van de stad door het toenemende aantal bewegingen in een hoogwaardigere omgeving. Daarnaast kan TOD indirect bijdragen aan de economische ontwikkelingen in de regio, onder andere door de toegenomen bereikbaarheid en agglomeratievoordelen. Ten slotte sluit TOD aan op het streven naar een duurzame samenleving en kan zelfs de veiligheid in een gebied door TOD verbeteren (Koster & Tan, 2012).

Wanneer de definitie van Calthope wordt aangevuld met bovenstaande nadere kenmerken en doelen van Transit-Oriented Development, kan een eenduidige, reële en werkbare definitie worden opgesteld. In figuur 2 is het begrip TOD schematisch geoperationaliseerd.





<sup>^</sup> *Figuur 2: Operationalisatie van 'Transit-Oriented Development' op basis Van de definitie van Calthorpe en overige literatuur (Bron: eigen figuur)*

We zien aan de figuur dat het van belang is dat TOD streeft naar een compacte, leefbare en kwalitatief hoogwaardige ontwikkeling van een multifunctioneel gebied. Dit gebied moet goed bereikbaar zijn door voetgangers en fietsers en met het openbaar vervoer. Het gaat dan ook om een ontwikkeling binnen 600 meter van een OV-knooppunt. De ontwikkeling past zich dus aan aan het OV-netwerk. Ten slotte moeten in TOD de investeringen (deels) worden terugverdiend door middel van een constructie, die de waardevermeerdering verhaalt. In het schema zijn ook de doelen opgenomen aan de hand waarvan TOD kan worden nagestreefd. Deze zijn, zoals eerder genoemd, zeer divers en bestaan uit zowel directe als indirecte doelen.

### 2.3 De Nederlandse context internationaal vergeleken

Gezien het feit dat een groot deel van het onderzoek naar TOD afkomstig is uit de Verenigde Staten, is het belangrijk de kanttekening te maken dat dit onderzoek niet eenvoudig te generaliseren is naar de Nederlandse context. Deze kan, door een sterk afwijkende mobiliteit, stedelijke structuur en institutionele context, maar beperkt worden vergeleken met andere landen. Zo is er bijvoorbeeld een groot verschil in vervoermiddelkeuzen (Pastoor, 2011). Hoewel in West-Europese steden diverse modaliteiten worden gebruikt bij verplaatsingen, overheerst in de Verenigde Staten het gebruik van de auto (zie figuur 3). Het openbaar vervoer en de fiets spelen er een zeer bescheiden rol als vervoersmiddel. Ook valt aan figuur 3 op, dat het gebruik van de fiets in Nederland aanzienlijk is ten opzichte van andere landen. Verder kennen Amerikaanse steden gemiddeld duidelijk een lagere stedelijke dichtheid dan West-Europese steden (Pastoor, 2011). De mate van 'urban sprawl', het uitdijen van de stad onder lage dichtheden, is in de Verenigde Staten veel hoger. De belangrijkste verklaring hiervoor is de genoemde overheersing van het autogebruik en de hierop aangepaste ruimtelijke ordening. Daarnaast is er in de Verenigde Staten vanuit de overheid een veel mindere regulering en inperking van de suburbanisatiegolf geweest dan in de meeste West-Europese landen.

| Land                | Modaliteitkeuze voor woon-werk verkeer in % |    |       |                 |           |
|---------------------|---------------------------------------------|----|-------|-----------------|-----------|
|                     | Auto                                        | OV | Fiets | Wandelen/overig | Auto : OV |
| Verenigde Staten    | 89                                          | 2  | 1     | 7               | 44,5      |
| Canada              | 76                                          | 10 | 2     | 12              | 7,6       |
| Denemarken          | 42                                          | 14 | 20    | 24              | 3,0       |
| Verenigd Koninkrijk | 65                                          | 14 | 14    | 17              | 4,6       |
| Frankrijk           | 56                                          | 13 | 5     | 25              | 5,5       |
| Duitsland           | 49                                          | 16 | 12    | 23              | 3,1       |
| Nederland           | 45                                          | 7  | 28    | 20              | 6,4       |
| Zweden              | 46                                          | 11 | 10    | 33              | 4,2       |
| Zwitserland         | 46                                          | 20 | 9     | 26              | 2,3       |

*Figuur 3: modaliteitkeuze per land (in 2001) (bron: pastoor, 2011)*

Deze verschillen in modaliteitskeuze en ruimtelijke structuur hebben een aantal gevolgen voor de manier waarop gekeken moet worden naar TOD in Nederland (Pastoor, 2011). Ten eerste is het belangrijk in te zien dat de omvang van het probleem in de VS veel groter is. Er zijn veel meer problemen zichtbaar met de uitdijende stad en een hoge mate van autogebruik dan in Nederland, waar reeds veel aandacht was voor de compacte stad en een relatief hoogwaardig en veelgebruikt openbaar vervoersnetwerk functioneert. Hierop aansluitend zullen de effecten van Transit-Oriented Development in de Nederlandse context minder groot zijn dan uit Amerikaanse literatuur moet worden verwacht. Desalniettemin blijven de aanbevelingen en resultaten uit eerder onderzoek

relevant voor Nederlandse casussen. Het type vraagstuk blijft immers gelijk. “Nederland en de Verenigde Staten kampen met hetzelfde type probleem, veroorzaakt door een zelfde groep mensen wat resulteert in dezelfde onwenselijke situatie”, geeft Pastoor (2011) aan. Echter moet het vraagstuk worden behandeld naar gelang de specifieke Nederlandse situatie. Ten slotte moet hierbij nog worden opgemerkt dat in de Nederlandse context ook het fietsgebruik moet worden meegenomen bij TOD-ontwikkelingen. In tegenstelling tot ander landen kent de fiets in Nederland immers een zeer hoog gebruikspercentage.

## **2.4 De implementatie van TOD in Nederland**

Nu in is gegaan op de kenmerken van Transit-Oriented Development en haar potentiële waarde is betoogd, kan worden ingegaan op de concrete implementatie van het concept in de Nederlandse context. In diverse beleidsvisies en een aantal concrete projecten worden maatregelen nagestreefd, die een betere synthese van ruimtelijke ordening en openbaar vervoer tot gevolg moeten hebben. In de Nederlandse context wordt Transit-Oriented Development met name nagestreefd met een drietal doelen (Peijs, 2005):

- Het behouden van de bereikbaarheid / een alternatief bieden voor problematische automobilititeit
- Het beschermen van het landelijk gebied
- Het verhogen van de kostendekkingsgraad van openbaar vervoer

Ook de andere doelen uit figuur 4 worden wel genoemd in de Nederlandse literatuur, maar deze drie bovenstaande doelen zijn met name expliciet terug te vinden als doelen van TOD-beleid in Nederland (Peijs, 2005). Bij de plannen rond het project Stedenbaan bijvoorbeeld streeft men naar de verbetering van de regionale bereikbaarheid door verdichting rond het spoor en mede hierdoor ook naar bescherming van de groene ruimte in de regio tegen bebouwing (Peijs, 2005). Wel moet de belangrijke kanttekening worden gemaakt, dat deze drie doelen niet in elke regio even sterk worden nagestreefd (Wortelboer-Van Donselaar, Jorritsma & Visser, 2012). Zo streeft men bij het project Rijnsgouwelijk nadrukkelijk naar het verhogen van de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer naar minimaal 70 procent (Peijs, 2005) terwijl deze wens bij project Stedenbaan veel minder is.

Na de doelen kan worden ingegaan op de concrete maatregelen, die in Nederland worden genomen om tot een Transit-Oriented Development te komen. Deze concrete maatregelen kunnen worden onderverdeeld in maatregelen op het gebied van mobiliteit en openbaar vervoer en maatregelen op het gebied van ruimtelijke inrichting rond deze OV-netwerken. Wat betreft de eerste categorie maatregelen zijn in Nederland maatregelen zichtbaar om de OV-netwerken hoogwaardiger te maken, beter op elkaar aan te laten aansluiten en van meer haltes te voorzien (Pastoor, 2011). Ook is het realiseren van nieuwe OV-netwerken of nieuwe haltes op bestaande netwerken een belangrijke handeling binnen TOD-beleid in Nederland. Hiertoe worden afspraken gemaakt met vervoersmaatschappijen. In deze afspraken is ook het verhogen van de kostendekkingsgraad een belangrijk thema. Ten slotte moet nog het creëren van parkeerplaatsen, het zogenaamde Park and Ride (P+R) en fietsenstallingen rond OV-knooppunten worden genoemd als maatregel om Transit-Oriented Development te stimuleren. De tweede categorie maatregelen, over de ruimtelijke inrichting rond TOD-locaties, kunnen volgens Cervero et al. (2004) worden opgesplitst naar de drie D's: Density, Diversity en Design. In Nederland zijn in de meeste gevallen van TOD afspraken te vinden op het gebied van bebouwingsdichtheid (Density) rond OV-netwerken (Pastoor, 2011). Er wordt dan een percentage van de vastgoedontwikkelingsopgave vastgelegd, dat moet worden

ontwikkeld in nabijheid van OV-netwerken en knooppunten. Hierbij worden verschillende percentages onderscheiden voor woningbouw, kantoren, winkels en overig bedrijfsvastgoed. Dit weergeeft ook het streven naar multifunctionaliteit (Diversity) in het gebied. Men streeft in Nederland naar een TOD waar plaats is voor verschillende functies als wonen, werken en recreëren (Pastoor, 2011). Ten slotte wordt ook in Nederland een hoogwaardige inrichting van de ruimte nagestreefd, mede om OV-gebruik aantrekkelijker te maken (Design). In het project Stedenbaan bijvoorbeeld, wordt geprobeerd een zo aantrekkelijk, overzichtelijk en veilig mogelijke stationsomgeving te realiseren, aan de hand van de publicatie "Fixing the Link" van Inoek Brouwer (2010).

De manier waarop deze ontwikkelingen plaatsvinden en welke actoren hierin actief worden meegenomen verschilt sterk. Er is een grote diversiteit zichtbaar tussen TOD-initiatieven (Peijs, 2005). In ieder geval moet worden opgemerkt dat bij TOD-ontwikkeling veel actoren betrokken zijn. Te denken valt niet alleen aan projectontwikkelaars, bouwbedrijven, woningcorporaties en beleggers, ook spelen in TOD-ontwikkelingen vervoersbedrijven, spoorbeheerders (ProRail) en stationsvastgoedeigenaren (Nederlandse Spoorwegen) een belangrijke rol. Het ontwikkelingsproces wordt veelal gecoördineerd of gemonitord door een regionaal orgaan, dat speciaal hiervoor in het leven is geroepen. Zo wordt het project Stedenbaan gecoördineerd door 'Programmabureau StedenbaanPlus' en het project Rijngouwelijn door 'Projectbureau Rijngouwelijn'. Wel is het essentieel te vermelden, dat in Nederland de lokale overheid de meeste middelen heeft om te sturen op ruimtelijke ordening (Peijs, 2005). Hoewel de projectbureaus op regionaal en provinciaal niveau wensen formuleren, is het uiteindelijk dus toch de gemeente die bepaalt. Het kan dus wel eens problematisch zijn een programma uit te voeren als tussen buurgemeenten totaal andere visies bestaan over ruimtelijke ordening rond het spoor.

Ten slotte is er ook een brede diversiteit te vinden wat betreft de locaties waarop gefocust wordt bij Transit-Oriented Development plannen in Nederland. Ontwikkelingen vinden plaats in zowel binnenstedelijke gebieden, kleinere stedelijkheden buiten het centrum als in meer landelijke, suburbane locaties (Peijs, 2005). In de beleidsplannen voor regio Arnhem - Nijmegen bijvoorbeeld wordt een onderscheid gemaakt tussen 'Centrale Stations', 'Netwerkstations' en 'Regiostations' (Stadsregio Arnhem Nijmegen, 2007). De eisen, die worden gesteld aan de ontwikkelingen, zijn aangepast aan de locatie en functies van de stations. Zo variëren de eisen op het gebied van multifunctionaliteit, bebouwingsdichtheid en kwaliteit van de openbare ruimte per type station.

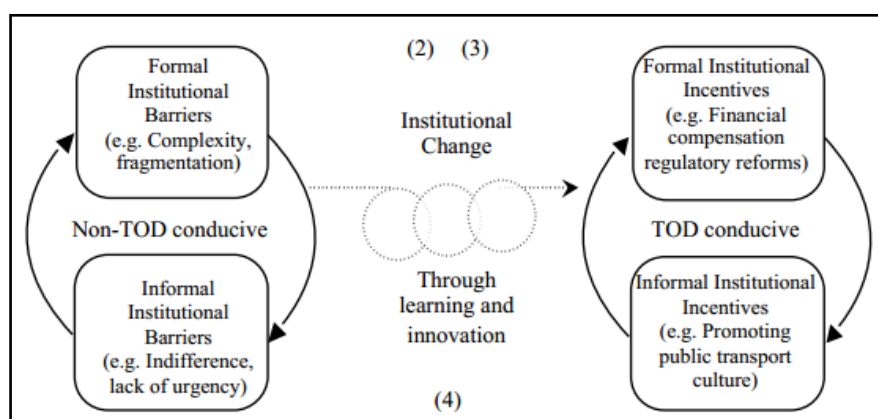
#### **2.4.1 Barrières voor TOD in Nederland**

Ondanks de potentiële voordelen van TOD in combinatie met de huidige problematiek rond stationslocaties, zoals de beperkte bereikbaarheid en de beperkte kwaliteit als verblijfplaats (Van der Stoep & Lenferink, 2013), vindt Transit-Oriented Development nog geen snelle doorgang in de Nederlandse planningspraktijken. Het aantal casussen van Transit-Oriented Development, welke voldoen aan de hiervoor beschreven definitie, is tot op heden beperkt in Nederland (Koster & Tan, 2012). Hiertoe is een aantal belemmerende factoren aan te wijzen. Het betreft enerzijds algemene barrières die de uitvoering van TOD in Nederland belemmeren, anderzijds zijn het de ongunstige actualiteiten in de gebiedsontwikkeling die de realisatie van TOD bemoeilijken.

Tan en Bertolini (2010) komen aan de hand van hun onderzoek over barrières voor TOD in Nederland tot een tweetal belangrijke belemmeringen. Ze onderscheiden in hun onderzoek juridische, financiële, institutionele, politieke (culturele) en technologische belemmeringen. Volgens Tan en Bertolini zijn de institutionele en politieke factoren de voornaamste barrières. Ten eerste leidt de veelvoud en onduidelijkheid van rollen binnen de TOD in Nederland tot een afname van 'commitment' aan het proces. Ten tweede zorgen onverschilligheid en onwetendheid rond openbaar vervoer voor een beperkt urgentiegevoel van het probleem. Bovendien wordt hierdoor kennis onvoldoende verspreid.

Deze door Tan en Bertolini aangedragen barrières kunnen nog verder worden geconcretiseerd. Onder deze thematische barrières liggen diepere factoren ten grondslag. Zo worden financiële belemmeringen in Nederland bijvoorbeeld veroorzaakt door de beperkte kostendekking van het openbaar vervoer (Offermans & Van der Velde, 2004) en de hoge kosten van binnenstedelijke ontwikkeling ten opzichte van uitleglocaties (De Zeeuw, 2011). De institutionele belemmeringen kunnen bijvoorbeeld weer worden uitgesplitst in de beperkte mogelijkheden om op regionaal niveau iets te organiseren (Van Enter, 2011) en de grote invloed van vervoerspartijen in het TOD-proces (Cornelissen et al.), (2013).

Er blijken dus diverse factoren direct of indirect betrokken bij de bemoeilijkte implementatie van TOD in Nederland. Tan, Bertolini en Janssen-Jansen (2011) proberen deze veelvoud aan belemmerende factoren te schematiseren en het probleem zo overzichtelijker te maken. Ze komen met het onderscheid tussen formele en informele belemmeringen (zie figuur 4). Formele belemmeringen zijn de juridische, financiële en institutionele belemmeringen, zoals een aantal daarvan zojuist is beschreven. Het betreft ook technologische barrières, maar deze spelen in de TOD-problematiek geen grote rol. Informele belemmeringen hebben betrekking op meer culturele, maatschappelijke en politieke barrières, die overwonnen dienen te worden om onverschilligheid tegen te gaan en interesse aan te sporen. Het schema van Tan et al. laat ook zien dat oplossingsrichtingen dus liggen in zowel formele als informele stimuli.

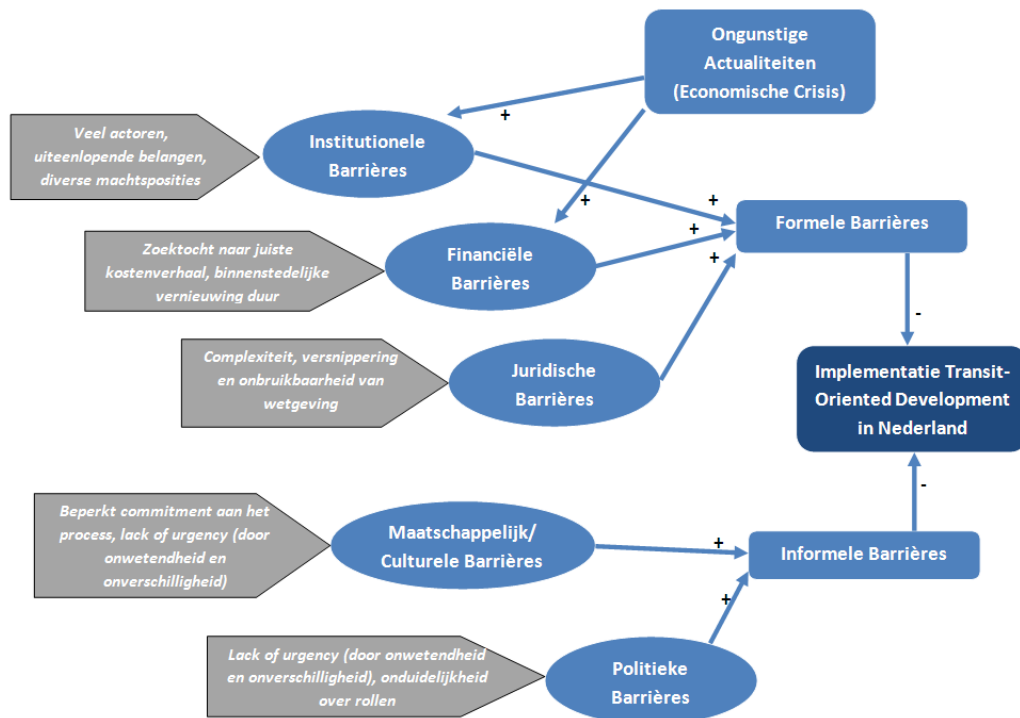


Figuur 4: schematische weergave van de problematiek omtrent TOD-implementatie in Nederland (Bron: Tan, Bertolini & Janssen-Jansen)

Bovenop deze reeds bekende barrières is de laatste jaren de economische crisis gekomen als belemmerende factor voor Transit Oriented Development (Interprovinciaal Overleg, 2012). De woningmarkt is ingestort, vastgoedwaarde is verminderd, er is veel regionale overprogrammering,

publieke partijen zijn minder actief als ontwikkelaars en laten meer ruimte voor de markt en er is weinig geld voor publieke investeringen, zo ook op het gebied van openbaar vervoer. Uiteraard zal naar verwachting op den duur de woningmarkt weer aantrekken, maar de afgenomen investeringskracht van publieke en private partijen zal nog wel even voelbaar zijn.

Om constructief te werk te kunnen gaan, is een schema opgesteld met daarin de barrières omtrent TOD-implementatie uit de literatuur, gecombineerd met de belangrijkste actualiteiten. In figuur 5 is schematisch afgebeeld hoe deze verschillende factoren met elkaar samenhangen. Aan de hand van dit schema zal de problematiek verder worden onderzocht.



Figuur 5: Schematische weergave van de problematiek rond TOD-implementatie in Nederland (Bron: eigen figuur)

### 3. Theorie

Een theoretische inkadering van het vraagstuk is van belang om een constructieve en zinvolle analyse voor te bereiden. Theorieën kunnen richting en inhoud geven aan de probleemstelling (Leroy, Horlings & Arts, n.d.). In deze paragraaf wordt dan ook ingegaan op de belangrijkste achtergronden omtrent de rol van grond in het ruimtelijk ontwikkelingsproces. Het gaat hierbij om de vraag welke ruimtelijke effecten grondeigendommen en grondbeleid kunnen bewerkstelligen. Het theoretisch kader bouwt voort op de in hoofdstuk 2 verkregen inzichten over TOD-implementatie in Nederland. De synthese van deze inzichten en dit theoretisch kader leidt tot een conceptueel model aan de hand waarvan het onderzoek doorlopen zal worden.

#### 3.1 De rol van grond in gebiedsontwikkeling

Om de rol van grondposities en grondbeleid in ruimtelijke ontwikkelingen in het algemeen en op TOD-locaties in het bijzonder goed te kunnen begrijpen, zal in deze paragraaf een theoretische uiteenzetting worden gegeven van modellen en strategieën van gebiedsontwikkeling, de rol van grondposities hierin en de mogelijke problematiek die hierbij kan optreden. Eerst zal worden ingegaan op de grond- en vastgoedexploitatie, de centrale begroting achter gebiedsontwikkeling. Vervolgens kan worden ingegaan op mogelijke problemen in de grondexploitatie. Dan worden verschillende vormen van gemeentelijk grondbeleid behandeld, in combinatie met hun gevolgen voor de gebiedsontwikkeling. Tot slot kan worden ingegaan op de ruimtelijke kant van Transit-Oriented Development en de manier waarop grondeigendommen en grondbeleid hier een rol kunnen spelen.

##### 3.1.1 De grond- en vastgoedexploitatie

In een gebiedsontwikkeling zijn verschillende fasen te onderscheiden. Achtereenvolgens worden doorlopen: de grondverwerving, de grondexploitatie, de bouw, de vastgoedexploitatie en het gebruik van het vastgoed (Munoz Gielen, 2012). Het gebiedsontwikkelingsproject is in economische zin gebaseerd op de grond- en vastgoedexploitatie (Van Hoek, Koning & Mulder, 2011). Het is de begroting van een project en dient sluitend te worden gemaakt. Zo niet dan leidt de ontwikkelende partij, bijvoorbeeld een gemeente, verlies. Er kan een scheiding bestaan tussen de grondexploitatie en vastgoedexploitatie, wanneer deze door verschillende partijen wordt gedirigeerd. Vaak echter wordt de hele ontwikkeling door één partij geleid, waardoor de grond- en vastgoedexploitatie zijn geïntegreerd (Buitelaar & Segeren, 2008).

In de grond- en vastgoedexploitatie zijn de diverse kostenposten meegenomen, waaronder bijvoorbeeld verwervingskosten, bouwkosten en bijkomende kosten. De baten bestaan vooral uit de opbrengsten van de grond- of vastgoedverkoop (zie figuur 6 en 7). De grond- en vastgoedwaarden zijn dus van grote invloed op de begroting van een project. Het beïnvloedt enerzijds de verwervingskosten en anderzijds de grond- en vastgoedopbrengsten.

*Figuur 6: vereenvoudigde weergave grondexploitatie  
(bron: Buitelaar et al., 2008)*

| Opbrengsten   | Kosten                            |
|---------------|-----------------------------------|
| Gronduitgifte | Verwervingen                      |
| Subsidies     | Kosten bouwrijp en woonrijp maken |
|               | Kosten bovenwijkse voorzieningen  |
|               | Plankosten                        |

*Figuur 7: vereenvoudigde weergave vastgoedexploitatie  
(bron: Buitelaar et al., 2008)*

| Opbrengsten                       | Kosten                        |
|-----------------------------------|-------------------------------|
| Koop: aantal woningen x VON-prijs | Bouwkosten                    |
| Huur: aantal woningen x huurprijs | Bijkomende kosten, waaronder: |
|                                   | - marketing                   |
|                                   | - makelaarskosten             |
|                                   | - leges bouwvergunning        |
|                                   | - aansluitkosten              |
|                                   | - enzovoort                   |

Figuur 8 laat zien dat met name de verwervingskosten op binnenstedelijke locaties significant hoger liggen. Doordat ook de inkomsten lager liggen sluit de begroting 9.600 euro negatief, afgezien van verschillende subsidies die er nog bijkomen. Dit is ook de reden waarom binnenstedelijk bouwen vaak veel lastiger en duurder is dan bouwen op uitleglocaties.

|                                         | Uitleg        | Binnenstedelijk |
|-----------------------------------------|---------------|-----------------|
| <b>Totaal kosten</b>                    | <b>50.400</b> | <b>58.100</b>   |
| Verwervingskosten                       | 11.900        | 20.500          |
| w.v. sanering                           | 300           | 1.200           |
| Bouw- en woonrijp maken                 | 25.700        | 24.100          |
| Overige kosten                          | 12.800        | 13.500          |
| w.v. Plankosten                         | 6.800         | 7.100           |
| <b>Totaal opbrengsten</b>               | <b>58.600</b> | <b>49.600</b>   |
| Grondopbrengsten woningbouw             | 53.100        | 35.300          |
| Bijdragen van derden                    | 500           | 700             |
| Overige opbrengsten                     | 700           | 5.100           |
| Binnenplanse verevening                 | 4.200         | 8.500           |
| <b>Exploitatiesaldo</b>                 | <b>8.400</b>  | <b>- 9.600</b>  |
| Subsidies                               | - 3.300       | 9.400           |
| w.v. Rijk en provincie                  | 2.100         | 5.400           |
| w.v. Gemeente                           | - 5.400       | 3.900           |
| <b>Exploitatiesaldo incl. subsidies</b> | <b>5.100</b>  | <b>- 400</b>    |

Figuur 8: Verschillen in grondexploitaties tussen binnenstedelijke locaties en uitbreidingslocaties, in euro per woning (Bron: Van Hoek, Koning & Mulder, 2011)<sup>^</sup>

Hoe wordt de waarde van een eigendomsrecht op grond dan bepaald? Bij de totstandkoming van deze waarde zijn twee waarden van grond van belang: de residuele waarde en de gebruikswaarde. De residuele waarde wordt bepaald door het verschil tussen de verwachte opbrengsten van een functie en de kosten om deze functie te realiseren (Buitelaar et al., 2008). Dit verschil is dan de prijs die wordt betaald voor de grond. De opbrengsten van een functie worden uiteraard bepaald door de VON-waarde of de huurprijs. Deze zijn afhankelijk van de vastgoedmarkt, waardoor de grondprijzen indirect dus ook sterk marktafhankelijk zijn. Onder de realisatiekosten van de functie vallen diverse, uiteenlopende kostenposten (Buitelaar et al., 2008), zie ook figuur 6 en 7. Wanneer al deze kostenposten worden meegenomen kan de residuele waarde in formulevorm als volgt worden beschouwd:

$$\text{Residuele grondwaarde} = (\text{VON-prijs}) - (\text{verwervingskosten} + \text{sloopkosten} + \text{planvoorbereidingskosten} + \text{bouw- en woonrijpmaak kosten} + \text{saneringskosten} + \text{bouwkosten} + \text{bijkomende kosten})$$

Naast de residuele waarde is de gebruikswaarde van belang. Het is de waarde van de grond onder het huidige gebruik. Ze wordt bepaald door de verwachte toekomstige inkomsten te verminderen met de toekomstige uitgaven, waaronder beheerskosten, onderhoud etc. (Buitelaar et al., 2008). Het gaat dus om de waarde van de grond onder haar actuele functie. In de totstandkoming van de grondwaarde zijn vaak beide rekenmethoden van belang. Bij de verwerving wordt vaak een grondprijs betaald, die tussen de gebruikswaarde en de residuele waarde in ligt. Dit heeft te maken met de alternatieve kosten of 'transfer earnings' die betaald dienen te worden aan de eigenaar om de nieuwe bestemming te garanderen.

### 3.1.2 Problematiek met grondposities en grondeigendommen

In een gebiedsontwikkeling kunnen diverse problemen ontstaan die te maken hebben met de eigenschappen van de grondposities en grondwaarden in een gebied, waardoor het proces of de begroting onder druk komt te staan. Deze problematische eigenschappen van grond zijn dan ook bepalend voor waar wel en waar niet op een vruchtbare manier ontwikkeld zal worden. Hieronder

zullen de potentiële problemen binnen een gebiedsontwikkeling, die te maken hebben met de grondeigendommen in een gebied, doorlopen worden. Er zal met name worden gefocust op problemen bij binnenstedelijke ontwikkelingen aangezien hier bij TOD vaak sprake van is.

*Financieel: hoge grondwaarde huidige gebruik*

Zoals eerder is genoemd, liggen de kosten van binnenstedelijke ontwikkeling vaak veel hoger dan bij uitleglocaties. Dit wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt doordat de waarde onder het huidige gebruik relatief veel hoger ligt ten opzichte van toekomstig gebruik. In veel gevallen ligt de gebruikswaarde in de buurt van, of zelf boven de residuele waarde van de grond. Aangezien de hoogste waarde van de twee meestal bepalend is drukt dit op de begroting (Buitelaar & Segeren, 2008).

*Financieel: hoge kosten sloop, sanering en bouwrijp maken*

Samenhangend met het eerste probleem kunnen in binnenstedelijk ontwikkelingen de kosten voor sloop, bodemsanering en bouwrijpmaken erg hoog liggen. Wanneer een gebied een hoge bebouwingsdichtheid kent of sterk vervuild is, brengt dit veel kosten met zich mee, die in uitleglocaties veel lager waren. Ook kan het aanleggen van bijvoorbeeld infrastructuur en ondergrondse voorzieningen duurder uitvallen.

*Procedureel: grondeigendommen ruimtelijk sterk versnipperd*

Een volgend potentieel probleem met grondeigendommen is een sterke ruimtelijke versnippering. Over versnippering wordt gesproken als 5 of meer eigenaren de gronden bezitten en niet één eigenaar 75% of meer van de grond in zijn bezit heeft. Versnippering kan zich ook driedimensionaal voordoen, bijvoorbeeld bij meergezinswoningen. Buitelaar en Segeren (2008) toonden aan dat ontwikkelaars en gemeenten op sterk versnipperde locaties hogere grondprijzen moeten betalen om alle gronden te verwerven. Er moeten immers veel meer afzonderlijke onderhandelingen worden aangegaan en ook zal er minder geneigdheid zijn te investeren in de transformatie. Bovendien zullen door een groter aantal grondeigenaren de proceskosten en de looptijd van het project toenemen. Het is lastiger draagvlak te krijgen voor de ontwikkeling en er zal minder snel een overeenstemming worden bereikt (Witte, 2010).

*Juridisch: Privaatrechtelijke beperkingen op grond*

Binnen een stuk grond kunnen verschillende privaatrechtelijke eigendomssituaties bestaan, die ontwikkeling bemoeilijken (Buitelaar & Segeren, 2008). De categorie privaatrechtelijke beperkingen kan worden onderverdeeld in zakenrechtelijke en persoonsrechtelijke beperkingen (Buitelaar et al., 2008). Bij zakenrechtelijk gaat het om beperkingen die aan het object zijn verbonden. Een bekend voorbeeld hiervan is erfpacht, waarbij de erfpachter bijna volledige bevoegdheid heeft, maar de erfverpachter eigenaar blijft. Andere zakenrechtelijke beperkingen zijn het recht van opstal en het appartementsrecht. Het appartementsrecht duidt op het mede-eigendom van het wooncomplex als geheel en het gebruiksrecht van een privédeel binnen dit complex. Ten slotte moeten nog 'erfdienstbaarheden' worden genoemd als zakenrechtelijke beperking (Buitelaar et al., 2008). Dit heeft betrekking op beperkingen voor het ene (lijdende) erf ten voordelen van het naastgelegen erf. Een bekend voorbeeld is het recht op overpad.



Bij persoonsrechtelijke beperkingen in het privaatrecht gaat het om beperkingen gebonden aan de persoon die het eigendomsrecht bezit. Voor grondtransities is hierbij met name het huurrecht van belang (Buitelaar et al., 2008). Huurders van woon- en bedrijfsruimtes worden in Nederland uitgebreid beschermd bij wet. Bij de ontwikkeling van een pand met lopende huurcontracten is het dan ook nodig om de huurder over te plaatsen of tijdelijk elders te huisvesten (Bergenhengouwen, persoonlijke communicatie, 27 mei 2013). Naast het huurrecht zijn ook pacht en bruikleen twee vormen van persoonsrechtelijke beperkingen van eigendomsrechten. Vergelijkbaar met de ruimtelijke versnippering, kan de versnippering van rechten binnen het grondeigendom het proces bemoeilijken en vertragen en de verwervingskosten verhogen.

#### *Juridisch: publiekrechtelijke beperkingen op grond*

Een probleem dat tot nu toe nog onbesproken is komt ter sprake wanneer er binnen een gebied bepaalde randvoorwaarden of restricties van kracht zijn (Buitelaar et al., 2008). De publiekrechtelijke voorschriften die het eigendomsrecht op grond beperken zijn meestal ontstaan door specifieke besluiten van een bestuursorgaan (Dolle & Fenten, 1997). Te denken valt bijvoorbeeld aan milieunormen, waarbij met name fijnstof vaak een probleem vormt en aan stedenbouwkundige randvoorwaarden. Andere voorbeelden zijn veiligheidsnormen of de aanwijzing als Rijksmonument. Deze aspecten kunnen de gewenste realisatie van het plan blokkeren.

#### **3.1.3 Gemeentelijk grondbeleid**

Om de, door de politiek bepaalde, gewenste ruimtelijke ordening te verkrijgen is veelal een transformatie van de bestaande grondindeling vereist. De eigenaar van de grond bepaalt echter voor een groot deel, binnen juridische grenzen, wat er met en op zijn grond gebeurt (Buitelaar, Segeren & Kronberger, 2008). Vaak is dan ook sturing nodig vanuit een derde partij, veelal overheid, om toch de gewenste doelen te bereiken. Hierbij maken zij gebruik van privaatrechtelijke instrumentarium, een deel hiervan reeds behandeld in de vorige paragraaf. Dit wordt 'grondbeleid' genoemd.

Wat voor soorten grondbeleid kunnen er door gemeenten worden ingezet? Er worden hierbij twee typen instrumenten onderscheiden: publiekrechtelijke instrumenten en privaatrechtelijke instrumenten (Munoz Gielen, 2012). De publiekrechtelijke instrumenten dienen er voor het publieke belang van de ruimtelijke ordening te bewaken. Ze geven de overheid een zekere mate van autoriteit op ruimtelijke sturing. Voorbeelden van publiekrechtelijke instrumenten in de ruimtelijke ordening zijn bestemmingsplannen, Wet voorkeursrecht gemeenten, onteigening en het exploitatieplan. Het tweede type, de privaatrechtelijke instrumenten, biedt de overheid de mogelijkheid als private partij deel te nemen aan de ruimtelijke ordening. Om diverse redenen, zoals het ontwijken van procedures of het maximaliseren van financiële baten, kunnen overheden er toe beslissen het publieke belang te dienen aan de hand van privaatrechtelijke instrumenten (Struiksmā, 2007). Voorbeelden van privaatrechtelijke instrumenten binnen de ruimtelijke ordening zijn de bouwclaimovereenkomst, publiek-private overeenkomst en de exploitatieovereenkomst.

De gewenste ruimtelijke transformaties en de wijzigingen in grondposities, die hiervoor nodig zijn brengen veelal een spanningsveld tussen publieke en private doeleinden met zich mee. In vergelijking met bijvoorbeeld de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk wordt in Nederland grond relatief vaak gezien als maatschappelijk goed, dat dienstig is aan maatschappelijke doelen

(Buitelaar et al., 2008). In Nederland wordt relatief vaak instrumentarium ingezet om grondposities te wijzigen en zo een maatschappelijk doel na te streven. Wanneer de overheid besluit zich als privaatrechtelijke partij in de ruimtelijke ordening te mengen noemt men dit 'actief grondbeleid' (Van der Krabben, 2011). Wanneer een overheid enkel op basis van publiekrecht de ruimtelijke ordening stuurt wordt dit 'faciliterend' of 'passief' grondbeleid genoemd. Daarnaast zijn er nog diverse tussenvormen te herkennen in de Nederlandse planningscontext. Hierbij werken overheden in verschillende mate samen met marktpartijen, die geld verdienen aan gebiedsontwikkeling zoals projectontwikkelaars, bouwbedrijven/aannemers en beleggers, woningcorporaties en maatschappelijke organisaties, bewoners en gebruikers (Kenniscentrum PPS, 2004). Deze manier van grondbeleid wordt vaak Publiek-Private-Samenwerking (PPS) genoemd. Aan de hand van deze typen grondbeleid kan een 5-tal typen ontwikkelingsmodellen worden onderscheiden, die het meest gangbaar zijn in de Nederlandse beleidspraktijk (Bregman, 2012):

1. Actieve gemeentelijke grondpolitiek:

Hierbij verworft de gemeente de benodigde gronden zelf, mede aan de hand van Wet Voorkeursrecht gemeenten. Vervolgens maakt ze deze gronden bouw- en woonrijp en geeft ze de gronden uit aan de eindgebruiker of een ontwikkelaar. Wanneer het grondexploitatie resultaat positief is komt ze geheel ten goede van de gemeente. Uiteraard draagt de gemeente ook een potentieel verlies.

2. Faciliterende/passieve gemeentelijke grondpolitiek

Dit is de traditionele rol van gemeenten, waarbij ze enkel kaders schetsen in de vorm van een bestemmingsplan maar waarbij ze de invulling hiervan overlaten aan private partijen. Wel is het gebruikelijk, dat er een anterieure overeenkomst wordt gesloten waarin gemeentelijk kostenverhaal wordt verzekerd. Het risico van de gebiedsontwikkeling ligt geheel bij de ontwikkelaar.

3. Het bouwclaimmodel

Bij het bouwclaimmodel worden gronden, die reeds door marktpartijen zijn aangekocht voor een vaste prijs per vierkante meter, overgedragen aan de gemeente. Ze doen dit in ruil voor toebedeling van een aantal kavels nadat deze bouw- en woonrijp zijn gemaakt. Ze hebben dus exclusief recht op een bepaald gedeelte van de bouwrijpe kavels. Het exploitatierisico in het bouwclaimmodel ligt, net als bij actieve grondpolitiek, volledig bij de gemeente.

4. Het joint-venturemodel

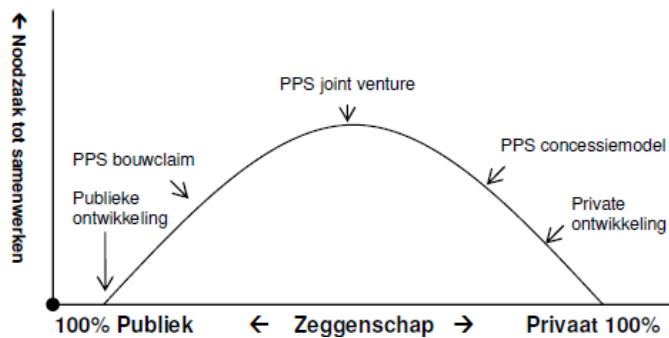
Het joint-venturemodel is het meest kenmerkende voorbeeld van een Publiek-Private-samenwerking (PPS). Gemeente en marktpartijen stappen gezamenlijk in een grondexploitatie maatschappij, meestal afgekort tot GEM, waarmee zij de gehele gebiedsontwikkeling doorlopen. Doorgaans is de aandelenverhouding 50/50 tussen overheid en marktpartijen, waardoor het risico wordt verdeeld.

5. Het concessiemodel

Bij dit laatste ontwikkelingsmodel krijgen partijen alle beschikking over de gronden op een locatie, ofwel door deze te verwerven ofwel door aankoop van de gemeente. Vervolgens kan de marktpartij de locatie op eigen rekening en risico inrichten op basis van een door de gemeente voorgeschreven programma van eisen. Het concessiemodel is met name geschikt voor relatief kleine en eenvoudige ruimtelijke ontwikkelingen (Lankelma, 2009). Het concessiemodel lijkt op de faciliterende

gemeentelijke grondpolitiek. Een belangrijk onderscheid is echter, dat in het concessiemodel ook de inrichting van de openbare ruimte een taak is van de marktpartij.

Deze vijf ontwikkelmodellen kunnen schematisch worden afgebeeld in een assenstelsel waar de belangrijkste eigenschappen, namelijk de noodzaak tot samenwerking met private partijen en de mate van zeggenschap van verschillende partijen, zijn opgenomen (zie figuur 9). Op deze manier



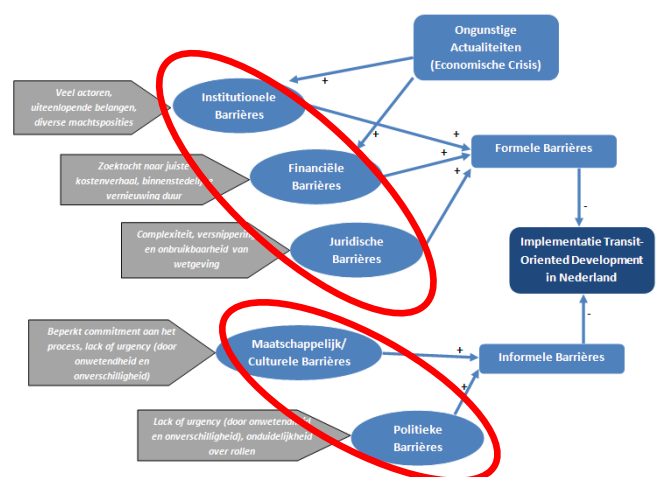
worden de verschillen nogmaals verduidelijkt.

< Figuur 9: de noodzaak tot samenwerking en zeggenschap van de 5 meest gangbare ontwikkelingsmodellen in Nederland (bron: Van der Weerd, 2007)

De keuze van een gemeente voor een bepaald grondbeleid heeft veel impact voor de ruimtelijke ordening in een gebied. Met een actieve positie kan veel worden gestuurd op de gewenste ruimtelijke situatie, maar de gemeente neemt hierdoor wel meer financiële risico's en laat minder ruimte voor private partijen (Praktijkleerstoel Gebiedsontwikkeling, 2011). De laatste jaren is deze actieve vorm van planning in populariteit aan het verliezen (Van der Krabben, 2011). Enerzijds door de financiële risico's die gebonden zijn aan actief grondbeleid en anderzijds door een algemene trend naar meer ruimte voor de markt, is er de laatste jaren veel aandacht voor de zogenaamde 'organische gebiedsontwikkeling' (Luijten, 2011; Buitelaar et al., 2012). Dit is een vorm van faciliterende gemeentelijke grondpolitiek waarbij enkel de hoofdlijnen van de ambitie voor een locatie zijn vastgelegd en waarbij de gebiedontwikkeling bestaat uit een optelsom van kleinschalige (her)ontwikkelingen, uitgevoerd door marktpartijen. Voorlopig lijkt het er echter nog niet op dat grondbeleid in de toekomst wordt overgenomen door de private sector. Men hecht in Nederland nog altijd veel waarde aan overheidssturing op de ruimtelijke ordening (Van der Krabben, 2011).

### 3.1.4 De ruimtelijke component van TOD

Hoofdstuk 2 maakt duidelijk dat het wetenschappelijke debat omtrent de barrières voor TOD-implementatie nog erg breed is. In dit onderzoek zal worden toegespijst op één belangrijk element binnen deze problematiek, namelijk het effect van grondeigendommen en grondbeleid. De problematiek rond grond en grondeigendommen heeft in brede zin betrekking op de barrières omtrent TOD. Het heeft zowel gevolgen voor de formele barrières, te denken valt aan hoge grondwaarden, als voor de meer informele barrières, te denken valt aan de bemoeilijkte committent door veel grondeigenaren (zie figuur 10). Grondproblematiek is dan ook een invloedrijk domein en boeiend om te onderzoeken om inzicht te krijgen in TOD barrières.

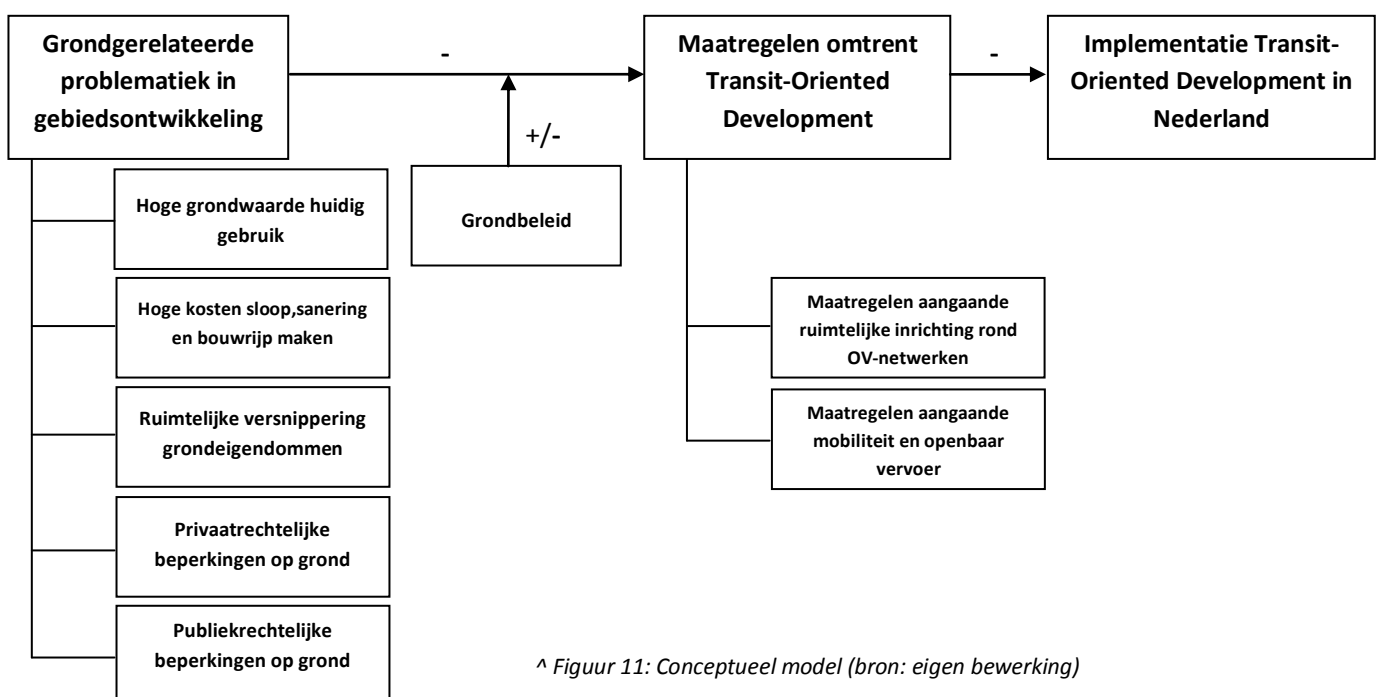


<sup>^</sup> *Figuur 10: de problematiek van gefragmenteerde grondposities binnen het kader van de totale TOD-problematiek (Bron: eigen figuur)*

Echter zullen niet alle maatregelen die binnen het concept TOD vallen zich ook ruimtelijk manifesteren. De frequentie waarmee de treinen rijden of het kwalitatieve aanbod van retail en horeca op een station, hebben geen ruimtelijke component. Zoals eerder is genoemd kunnen de maatregelen behorend bij TOD worden onderverdeeld in maatregelen op het gebied van mobiliteit en openbaar vervoer en maatregelen op het gebied van ruimtelijke inrichting rond deze OV-netwerken. Vanzelfsprekend heeft deze laatste categorie een duidelijke ruimtelijke component. Het gaat om het realiseren van de 3 D's, Density, Diversity en Design (Cervero et al., 2004), rondom OV-knopen. Maar ook de eerste categorie heeft veelal ruimtelijke implicaties. Het realiseren of transformeren van OV-netwerken kan vragen om een nieuwe indeling van bestaand gebied, bijvoorbeeld in geval van een nieuw traject of de komst van een nieuwe halte. Ook op het gebied van ketenmobiliteit, de doorstroom naar zowel andere OV-modaliteiten als ook auto en fiets, zijn vaak ruimtelijke veranderingen nodig. De duidelijke ruimtelijke component van Transit-Oriented Development laat zien dat de hiervoor beschreven theorieën over grondbeleid en grondeigendommen direct van toepassing zijn op de totstandkoming van TOD. In dit onderzoek zullen deze theorieën dan ook gerelateerd worden aan alle maatregelen met een ruimtelijke impact die vallen onder het concept TOD, om zo de invloed van grondeigendommen en grondbeleid op TOD te achterhalen.

### 3.2 Conceptueel model

Nu de benodigde theoretische inzichten uiteen zijn gezet, kan worden ingegaan op het eigenlijke vraagstuk van dit onderzoek: de rol van grond als belemmerende factor voor een succesvolle Transit-Oriented Development in Nederland. Hiertoe zal een conceptueel model worden opgesteld met hierin de belangrijkste veronderstelde relaties van het vraagstuk. Het conceptueel model is gebaseerd op enerzijds de inzichten in de barrières voor een succesvolle TOD in Nederland en anderzijds de potentiële problemen omtrent grond en grondeigendommen. Wanneer deze inzichten worden gecombineerd verkrijgen we het volgende conceptuele model:



<sup>^</sup> *Figuur 11: Conceptueel model (bron: eigen bewerking)*

## 4. Methodologie

Nu de vraagstelling gespecificeerd is en de veronderstelde relaties bekend zijn, kan worden ingegaan op het methodologisch ontwerp. Op welke wijze wordt getracht in het onderzoeksgebied, namelijk de StedenbaanPlus-regio, de relaties uit het conceptuele model te achterhalen? Bij een onderzoekstechnisch ontwerp dient enerzijds gekeken te worden naar de collectie van data en anderzijds de analyse van die data (Verschuren & Doorewaard, 2010). In deze paragraaf wordt dan ook ingegaan op de onderzoeksstrategie en het onderzoeksmateriaal.

### 4.1 Onderzoeksstrategie

In dit onderzoek wordt getracht een balans te vinden tussen diepgang en breedte. Om tot een goed inzicht te komen is het van belang de relaties uit het vraagstuk nauwkeurig te analyseren, aan de andere kant wordt ook geprobeerd meer algemene, voor de Nederlandse context geldende, inzichten te verkrijgen over de problematiek. Om deze reden zal er gezocht worden naar een balans tussen een algemeen overzicht van de problematiek gecombineerd met de nodige diepgaande inzichten. De tweede vraag, die sturing geeft aan het onderzoek, heeft betrekking op de keuze tussen kwantitatief versus kwalitatief onderzoek (Verschuren & Doorewaard, 2010). Ook wat deze vraag betreft zal er in dit onderzoek een combinatie worden gemaakt van de twee. Enerzijds is er voor dit onderzoek behoefte aan kwantitatieve gegevens over de TOD-ontwikkelingen in het StedenbaanPlus-project. Welke geplande TOD-ontwikkelingen zijn er gaande, welke plannen zijn uitgesteld? Vinden deze ontwikkelingen plaats op binnenstedelijke of buitenstedelijke locaties? Welk grondbeleid wordt hier gehanteerd? Anderzijds zal er een kwalitatieve analyse moeten worden uitgevoerd om de relaties tussen de rol van grondeigendommen en grondbeleid in deze uitvoering van TOD te verduidelijken. Er zal in dit onderzoek dan ook begonnen worden met een meer kwantitatieve benadering, waarna wordt overgegaan op een meer kwalitatieve analyse.

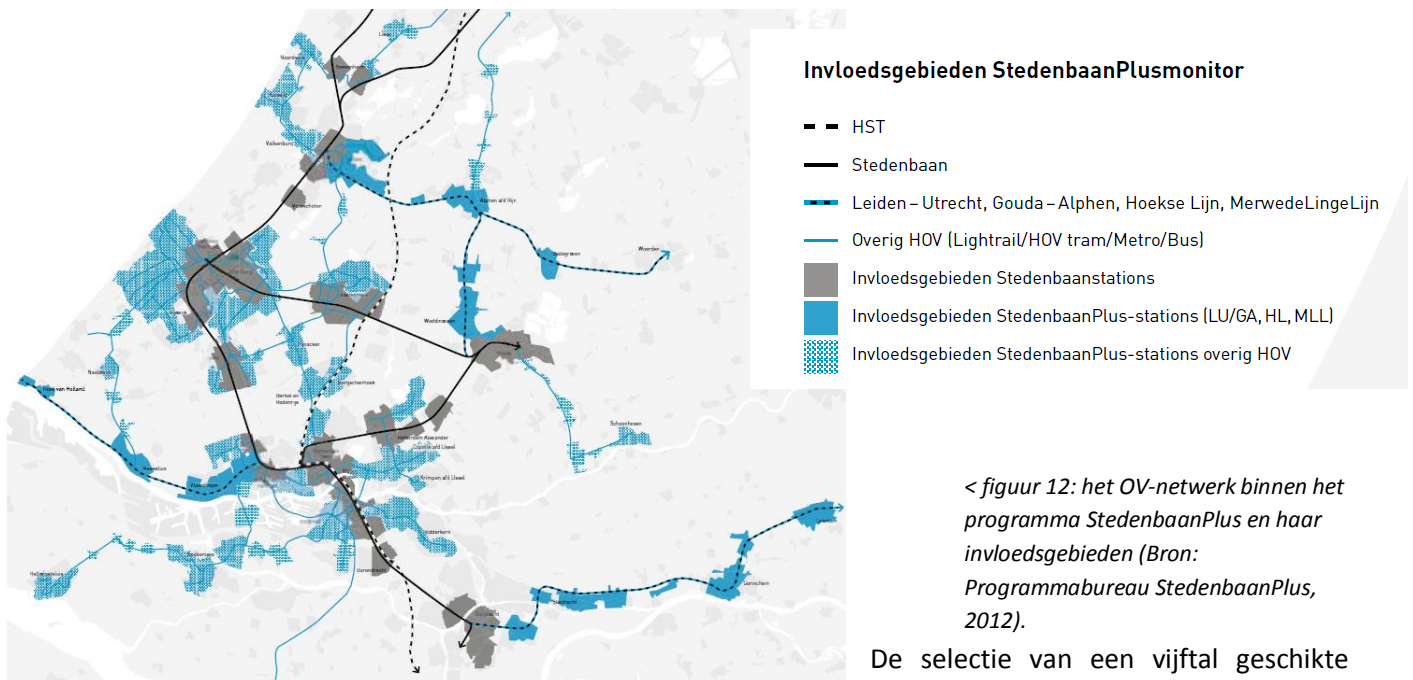
Op basis van bovenstaande overwegingen is er voor gekozen in dit onderzoek te werken aan de hand van een meervoudige, vergelijkende casestudy. Een casestudy is een analyse van een relatief klein aantal casussen in een open waarneming op de locatie zelf (Verschuren & Doorewaard, 2010). De inzichten, die voortkomen uit de verschillende casussen, worden met elkaar vergeleken en verklaard. In dit onderzoek zal een vijftal casussen worden onderzocht. Door dit aantal wordt getracht een balans te vinden tussen diepgang en breedte om zo enerzijds de diepere relaties van de problematiek te achterhalen maar anderzijds ook de relaties te kunnen veralgemeniseren en niet te blijven hangen in casusspecifieke problematiek. Het onderzoeken van meerdere casussen biedt immers de mogelijkheid verschillen typen TOD-locaties mee te nemen in het onderzoek. Zoals in het theoretisch kader reeds is geschetst, is er veel diversiteit tussen bestaande en potentiële TOD-locaties. Door deze diversiteit in typen TOD-locaties mee te nemen in het onderzoek, ontstaat een beter inzicht en kan met meer zekerheid een algemene uitspraak worden gedaan.

### 4.2 Het onderzoeksgebied en de selectie van casussen

Het onderzoeksgebied waar deze meervoudige casestudy zich op richt is de StedenbaanPlus-regio. Het programma 'StedenbaanPlus', dat loopt sinds 2011, heeft betrekking op het zuidelijke deel van de Randstad, ook wel de Zuidvleugel genoemd. In het programma wordt een hoogwaardig OV-netwerk nagestreefd gecombineerd met een hiermee samenhangende ruimtelijke ontwikkeling (Programmabureau StedenbaanPlus, 2012). Het programma StedenbaanPlus is de opvolger van het

reeds in 2003 opgestarte project 'Stedenbaan' (Onderwater, 2004). StedenbaanPlus geeft een uitbreiding op de ambities en maatregelen van het stedenbaan-project en tilt bovendien de organisatie naar een nog hoger schaalniveau (Programmabureau StedenbaanPlus, 2012).

De coördinatie van het programma StedenbaanPlus gebeurt op regionaal niveau. Behalve de provincie Zuid-Holland zijn hier nog de overheden Stadsregio Rotterdam, Stadsgewest Haaglanden, Regio Holland-Rijnland, Drechtsteden, Midden-Holland, gemeente Den Haag en gemeente Rotterdam bij betrokken. Naast deze overheden wordt in het programma ook samengewerkt met de NS en Prorail als vervoerspartijen. De activiteiten van al deze partijen worden gecoördineerd door het programmabureau StedenbaanPlus, dat tevens tot doel heeft de kennisuitwisseling te faciliteren (Programmabureau StedenbaanPlus, 2012). Door op regionaal niveau te werken, wordt een integraliteit nagestreefd, die de efficiëntie en de kwaliteit moet verhogen (Programmabureau StedenbaanPlus, 2012). "Reizigers trekken zich niets aan van bestuurlijke regiogrenzen", wordt door gedeputeerde De Bondt aangegeven in een interview (Oerlemans, 2012). Deze regionale aanpak heeft tot gevolg dat tal van OV-structuren deel uitmaken van het programma StedenbaanPlus (zie figuur 13). Een belangrijke OV-structuur binnen het programma is er het spoorwegennet (Van der Hoeven, 2005). Van dit spoorwegennet valt een groot deel onder de noemer 'stedenbaan', aangevuld door overige spoorlijnen zoals de Merwedelingelijn en Hoekse Lijn (zie figuur 12). Het spoorwegennet staat vervolgens in nauwe verbinding met het overige regionale OV-systeem. Hieronder vallen de metro-, tram- en lightrail systemen, maar ook de hoogwaardige busnetwerken (Programma StedenbaanPlus, 2012). De stations en haltes vormen de knooppunten binnen dit integrale OV-netwerk.



StedenbaanPlus-programma is de volgende stap in het methodologisch ontwerp. Door de integraliteit van het programma en de dichtheid van de regio, omvat StedenbaanPlus een zeer uitgebreid OV-netwerk van trein-, metro-, tram-, lightrail en busverbindingen. Als gevolg van dit uitgebreide OV-netwerk valt volgens Atelier Zuidvleugel ongeveer 50 procent van het verstedelijkte gebied binnen de Zuidvleugel onder de invloedsferen van dit netwerk (2006). Hierbij is een iets

ruimere definitie van invloedssferen genomen dan bij de operationalisatie van het concept TOD in dit onderzoek. Men heeft bij dit onderzoek de aanname geformuleerd, dat de invloedssfeer van treinstations en metrostations binnen een straal van 1200 meter rond dat knooppunt valt. De gedachte hierachter is dat 1200 meter binnen 15 minuten te voet en binnen 5 minuten per fiets kan worden afgelegd. De invloedsgebieden van overig hoogwaardig openbaar vervoer, als tram en bus, zijn gedefinieerd op een straal van 800 meter binnen de haltes (Atelier Zuidvleugel, 2006).

Het feit dat het percentage OV-invloedsgebied in de Zuidvleugel zo hoog ligt bemoeilijkt de casuskeuze voor dit onderzoek. Immers, volgens de definitie, die in dit onderzoek wordt gehanteerd, valt iets minder dan 50 procent van de ruimtelijke ontwikkelingen in de zuidelijke Randstad potentieel onder de noemer TOD. Om deze reden is er voor gekozen in de selectie van de casussen enkel de projecten mee te nemen die voorheen vielen onder het Stedenbaan-project. Dit project is de voorloper van het StedenbaanPlus programma, maar werd reeds opgestart in 2003 (Onderwater, 2004). De Stedenbaan-stations kennen, in tegenstelling tot veel andere knooppunten uit het StedenbaanPlus programma, al veel langer plannen die aansluiten op de TOD-gedachte. Het is dus zeker dat de ontwikkelingen hier expliciet aansluiten op de definitie van Transit-Oriented Development. Bovendien betreft het enkel significante knooppunten, het zijn allemaal treinstations met een regionale functie (Onderwater, 2004). Het gaat om in totaal 36 stations, 32 bestaande en 4 nog te realiseren.

#### **4.2.1 Selectiecriteria**

Om de 36 stations te reduceren tot de vijf meest geschikte, is een aantal overwegingen van belang. Ten eerste moet de casus zoals genoemd voldoen aan de in het theoretisch kader geschetste operationele definitie van 'Transit-Oriented Development'. Het is van belang dat de eigenschappen en doelen van TOD duidelijk terug te vinden zijn in de casus. Door enkel de Stedenbaan-ontwikkelingen mee te nemen in de selectie is er zekerheid dat het beleid de maatregelen en doelen nastreeft die horen bij TOD. Wel kan er een groot verschil zijn in de mate waarop dit gebeurt. De verschillende 'streven' zoals deze zijn terug te vinden in de operationalisatie van TOD, zoals het streven naar hoogwaardige kwaliteit, geven enkel een richting aan maar geen intensiteit. Hetzelfde geldt voor de term 'ontwikkeling'. Zo is het mogelijk dat zowel een kleinschalige herstructurering als een omvangrijke uitleg valt onder de noemer TOD. Om toch enkel de grotere projecten te destilleren die evident aansluiten bij het TOD-concept, worden in deze selectie ten tweede dan ook enkel de meer omvangrijke ontwikkelingen, waar een duidelijke transformatie gepland staat, meegenomen. Ten derde moeten enkel de casussen worden meegenomen, die reeds in de uitvoeringsfase zijn, of aan de vooravond hier van staan, of waarvan de uitvoering recent heeft plaatsgevonden. Indien de uitvoering een aantal jaar geleden heeft plaatsgevonden is het lastiger informatie te verkrijgen over de gang van zaken. Vergelijkbaar geldt voor plannen die nog in de voorbereidende fase zitten de mogelijkheid van gebrek aan concrete informatie. Ten slotte dienen de vijf casussen voldoende onderscheidend te zijn. Om op basis van dit onderzoek een breed, algemeen inzicht te krijgen in de problematiek is het van belang verschillende typen TOD-locaties mee te nemen. Het gaat dan met name om het verschil in de mate van stedelijkheid en het bebouwingspercentage van een ontwikkelingsgebied. In het theoretisch kader is reeds geschetst dat deze van grote invloed kan zijn op de manier waarop grond een barrière vormt in de ruimtelijke ontwikkeling. Binnenstedelijk zijn vaak meer problemen met grond en grondeigendommen dan in uitleglocaties (Buitelaar et al., 2008). Ook onder de Stedenbaan-stations zijn op dit gebied verschillen zichtbaar. Zo wordt een onderscheid

gemaakt tussen centrumstations, stations in stad of dorp en voorstadstations (Platform Zuidvleugel, 2007). In de selectie moet dan ook gekeken worden naar de stedelijkheid van de verschillende TOD-locaties. Op overige verschillen in typen TOD-locaties, bijvoorbeeld welke partijen betrokken worden meegenomen in het proces of welk beleid wordt nagestreefd, zullen de casussen hier niet nader geselecteerd worden. Deze zullen wel worden meegenomen in de analyse.

#### **4.2.2 Globale kwantitatieve analyse**

Om tot een selectie van casussen aan de hand van de vier genoemde criteria te komen is een globale kwantitatieve analyse uitgevoerd op de 36 stations. Hierbij zijn enkel de eigenschappen meegenomen die van belang zijn voor de criteria. Voor een uitgebreid overzicht van deze analyse, zie bijlage I. Op basis van de verkregen gegevens kan de selectie worden doorlopen. Er is voor gekozen in ieder geval een nieuw station mee te nemen, welke binnen het Stedenbaan-project is ontwikkeld. De reden hiervoor is dat ruimtelijke ontwikkelingen bij nieuwe stations anders zullen lopen dan bij bestaande stations. Niet alleen omdat het in alle gevallen minder stedelijke locaties betreft, maar ook omdat grondeigendomsposities er wellicht anders zullen zijn. Het lijkt dan ook waardevol een voorbeeld hiervan mee te nemen in de analyse. Hiervoor is de ontwikkeling van station BleiZo door de gemeenten Lansingerland en Zoetermeer geschikt. Dit project staat zeer concreet op het punt ontwikkeld te gaan worden (Gemeente Zoetermeer, 2013). Alhoewel er nog geen werkzaamheden zichtbaar zijn zal er wel voldoende inzicht zijn in de uitvoeringsmogelijkheden van het project, aangezien de voorbereiding al lang en serieus loopt.

Naast dit nieuwe station zullen vier categorieën ontwikkelingen rond bestaande stations worden geanalyseerd. Om tot dit viertal te komen is allereerst een onderscheid gemaakt op basis van de mate van geplande ontwikkelingen. Zoals eerder is genoemd is het immers van belang dat in de casus een afdoende intensiteit van ontwikkelingen gaande is. In de kwantitatieve analyse is een classificering van ontwikkelingsplannen gemaakt op een schaal van 1 tot 5 (voor onderbouwing zie bijlage I). De score 5 stelt hierin een grote transformatie van het gebied voor, de score 1 staat voor nauwelijks ontwikkelingen in het gebied. Enkel de casussen met een score 3 of hoger worden meegenomen voor verdere selectie. Zo wordt voorkomen dat casussen worden meegenomen waar nauwelijks sprake is van ontwikkeling en dus TOD. Het aantal stations met een score 3 of hoger betreft 18. Deze stations worden vervolgens afgezet tegen de eigenschap 'ruimtedruk' waarin percentage bebouwd terrein en dichtheid zijn meegenomen. Ook de eigenschap ruimtedruk is geclassificeerd. Deze keer met een schaal van 1 tot 6 (voor onderbouwing zie bijlage I). De score 1 staat hierin voor een veelal onbebouwd terrein met weinig woon- en werkfuncties. De score 6 staat voor een grotendeels bebouwde locatie waar bovendien een hoge dichtheid is voor wat betreft woon- en werkfuncties. De 18 potentiële casussen blijken een redelijke verspreiding te kennen als het gaat om ruimtedruk in het invloedsgebied. Door deze spreiding blijft er dus nogmaals een selectieronde mogelijk. Deze laatste selectieronde gaat om de actualiteit van het project. Deze wordt bepaald door de structuurvisie van de betreffende gemeenten te bekijken en langs digitale weg, krantenartikelen in te zien. De actualiteit van veel projecten rond stationslocaties blijkt echter tegen te vallen. Veel geplande ontwikkelingen zijn door de betreffende gemeente uitgesteld dan wel afgeblazen. Voorbeelden zijn het uitstellen van het Knoop Moerwijk project door de gemeente Den Haag en het stranden van de uitvoering van station Gouweknoop bij Gouda. Toch zijn er tussen de potentiële casussen nog een aantal actuele ontwikkelingen. Zo zijn Spoorzone Delft en de gebiedsontwikkeling rond Leiden Centraal twee projecten die goed aansluiten bij dit onderzoek. Ze



worden dan ook beide meegenomen als casus. Om aan afdoende informatie te komen en de beperkte actualiteiten op te vangen is er voor gekozen om de laatste twee casussen naar een hoger schaalniveau te tillen. In dit onderzoek zal gekeken worden naar de regio Drechtsteden, met daarin de stationsontwikkelingen rond Zwijndrecht én Dordrecht-Zuid/Copernicus, en de gemeente Rotterdam als geheel, met daarin diverse ontwikkelingen rond stations, zoals Rotterdam Centraal, Rotterdam Alexander en Rotterdam Lombardijen. De combinatie van de vijf casussen, Bleizo, Leiden Centraal, Spoorzone Delft, Drechtsteden en Rotterdam, betreft nu een pakket aan voldoende intensieve projecten, kent afdoende diversiteit in stedelijkheid en is bovendien actueel.

*Figuur 13: situering van de vier verschillende casussen in de zuidelijke Randstad (bron: eigen figuur; Platform Zuidvleugel, 2007) >*

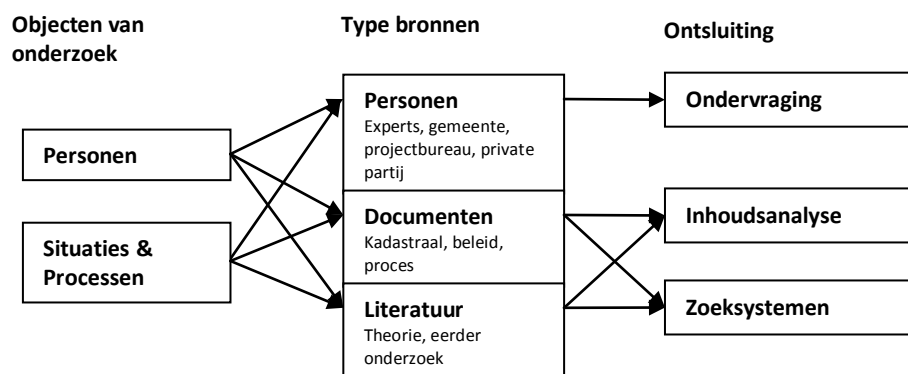


#### **4.3 Onderzoeksmateriaal en ontsluiting**

Nu de onderzoeksstrategie uiteen is gezet en de casussen zijn geselecteerd kan worden ingegaan op het soort materiaal dat voor het onderzoek nodig is en de manier waarop dit materiaal kan worden verkregen (Verschuren & Doorewaard, 2010). Het betreft de keuze van onderzoeksobjecten, bronnen en wijzen van ontsluiting voor elk van de casussen. Wat betreft de keuze van onderzoeksobjecten gaat het in dit onderzoek met name om situaties en processen, maar daarnaast ook om personen. Uiteindelijk gaat het om de manier waarop situaties en processen, de ontwikkeling van TOD zich manifesteren, maar dit wordt voor een belangrijk deel bepaald door persoonlijke keuzes. Deze tweedeling loopt parallel aan de tweedeling tussen formele en informele barrières voor TOD welke eerder is beschreven in het theoretisch kader. Vervolgens moet worden bepaald welke bronnen van informatie over deze onderzoeksobjecten van belang zijn. Het gaat zowel om databronnen als kennisbronnen. In dit onderzoek ligt de nadruk op literatuur, documenten en personen. Deze drie typen bronnen kunnen in dit onderzoek de benodigde informatie verschaffen. De insteek hierbij is steeds zoveel mogelijk informatie uit documenten en literatuur te halen en enkel informanten en deskundigen gebruiken, wanneer de benodigde informatie hier niet voorhanden is. De literatuur, die voor dit onderzoek zal worden onderzocht, bestaat uit onderzoek over Transit-Oriented Development in het algemeen, haar implementatie in de Nederlandse context en de rol van grondeigendommen en grondbeleid hier in. Documenten kunnen informatie verschaffen over de plannen, het proces en de voortgang van een specifieke TOD-ontwikkeling. Ook kan geprobeerd worden hieruit de grondposities in het gebied op te maken. Voorbeelden zijn Masterplannen maar ook krantenartikelen. Personen kunnen in dit onderzoek dienen als informant of deskundige. Voorbeelden van informanten zijn medewerkers van projectontwikkende partijen, zoals betrokken gemeenteambtenaren in geval van een actieve gemeentelijke grondpolitiek. Deskundigen zijn in dit onderzoek bijvoorbeeld medewerkers van het programmabureau StedenbaanPlus, die onderzoek doen naar de implementatie van TOD in de zuidelijke Randstad. Ten slotte moet worden bepaald op welke manier bij de gekozen bronnen de benodigde informatie verkregen kan worden: de ontsluiting van de bronnen. Voorbeelden van manieren waarop bronnen worden ontsloten zijn ondervragingen,

observaties of metingen. In dit onderzoek zullen de documenten en literatuur worden ontsloten aan de hand van zoeksystemen en inhoudsanalyses (Verschuren en Doorewaard, 2010). Met zoeksystemen wordt bedoeld, dat op een systematische manier wordt gezocht naar de benodigde informatie, dus via online zoekmachines, samenvattingen van artikelen en door gebruik te maken van literatuurverwijzingen in goede publicaties. Met een inhoudsanalyse wordt de werkwijze bedoeld, waarin een publicatie wordt doorgenomen aan de hand van aandachtspunten die voortkomen uit de vraagstelling. Personen die in dit onderzoek als bron functioneren, zullen worden ontsloten aan de hand van ondervragingen in face-to-face interviews (Verschuren en Doorewaard, 2010). Deze interviews zullen semigestructureerd worden doorlopen om wel een houvast te bieden maar ook ruimte open te laten voor aanvullende vragen of het tijdelijk aansnijden van een zijspoor.

Deze keuzes kunnen schematisch worden afgebeeld in een model (zie figuur 14). In dit figuur zijn ook verschillende soorten bronnen meegenomen. Zo kunnen in de categorie 'personen' experts, gemeenten, projectbureaus/ontwikkelaars en private partijen worden geïnterviewd. Onder documenten vallen bijvoorbeeld beleidsplannen, procesafspraken en documenten met kadastrale gegevens. Ten slotte moet bij literatuur gedacht worden aan publicaties over achterliggende theorieën en publicaties met onderzoek of gerelateerde vraagstukken.



Figuur 14: Schematische weergave van het onderzoeksmateriaal tijdens dit onderzoek (bron: eigen figuur)

#### 4.4 Respondenten

In navolging van deze inzichten over het onderzoeksmateriaal en de ontsluiting hiervan, zijn voor dit onderzoek, naast de bestudering van uiteenlopende literatuur en documenten, ook een aantal respondenten benaderd om aanvullende informatie te verschaffen. Lang niet alle informatie is immers gepubliceerd en bovendien zal deze informatie vaak gekleurd zijn. Deze respondenten functioneren enerzijds als informanten, personen die betrokken zijn bij een project, zoals gemeenteambtenaren of medewerkers van projectontwikkelaars. Anderzijds functioneren respondenten als deskundigen, experts op het gebied van gebiedsontwikkeling en TOD, zoals onderzoekers van het programmabureau StedenbaanPlus. Aan hen zijn vragen voorgelegd over de geplande ontwikkelingen en de invloed van grondbeleid en grondeigendommen in het ontwikkelingsproces. Hoewel het niet bij ieder gesprek de persoon was die het eerste werd benaderd, bleek bij alle organisaties iemand bereid tot een gesprek.

Voor informatie over de ontwikkelingen omtrent Bleizo is er een gesprek geweest de directeur van de Gemeenschappelijke Regeling Bleizo, een samenwerking tussen de gemeenten Lansingerland en Zoetermeer met de taak om het vervoersknooppunt Bleizo en de gebiedsontwikkeling hier omheen

te ontwikkelen. Als leidinggevende van de projectorganisatie is deze betrokken bij diverse onderdelen van de gebiedsontwikkeling. Aangaande de ontwikkelingen rond Delft Centraal is een gesprek geweest met de directeur van Ontwikkelingsbedrijf Spoorzone Delft BV, een 100% dochterbedrijf van de gemeente Delft. In zijn functie beschikt de directeur van het OBS over zeer veel kennis over het gemeentelijke deel van de spoorzoneontwikkeling, maar is hij op goed op de hoogte van het ontwikkelingsdeel dat door andere partijen, als vervoerspartijen en hogere overheden, wordt gerealiseerd. Vervolgens is voor de casus gemeente Rotterdam een gesprek geweest met een medewerker werkzaam als opdrachtmanager Ruimte en Wonen. In deze functie is deze persoon bekend met de ruimtelijke ontwikkelingen die gaande zijn in Rotterdam. Bovendien zetelt hij in de brede regiegroep van StedenbaanPlus. Ten vierde is er voor informatie over het project rond station Leiden Centraal een interview geweest met de gemeentelijke gebiedsmanager van dit stationsgebied. Deze persoon is in deze functie bovendien nauw betrokken bij de samenwerking tussen gemeente en private partijen om tot een bepaalde ontwikkeling te komen in het stationsgebied. Aangaande de regio Drechtsteden, met hierin de ontwikkelingen rond station Zwijndrecht en station Dordrecht-Zuid/Copernicus is er een gesprek geweest met een medewerker van de regio Drechtsteden in de functie van regisseur Fysiek. In deze functie heeft deze persoon een goed beeld van alle ruimtelijke ontwikkelingen in de gehele regio. Bovendien is hij voorheen werkzaam geweest in de ruimtelijke ordening bij de gemeente Zwijndrecht. Tot slot is er een interview geweest met de heer Gert de Visser van het programmabureau StedenbaanPlus. De heer De Visser is als informant, maar met name ook als expert, een geschikt persoon om meer algemene en veelomvattende vragen te stellen over Transit-Oriented Development in de Zuidvleugel. Door zijn functie als Projectleider Ruimtelijke Ontwikkeling bij het programmabureau StedenbaanPlus is hij een zeer geschikt persoon om te bevragen over onderwerpen die aansluiten op mijn bachelorscriptie.

Tot slot moet nog vermeld worden dat tijdens al deze gesprekken geluidsopnames zijn gemaakt. Dit maakte het mogelijk de letterlijke tekst achteraf te transcriberen, zodat er geen informatie verloren ging. Voor deze opnames is bij aanvang van ieder gesprek toestemming gevraagd aan de respondent. In geen van de gevallen had deze er bezwaar tegen. Ook werd er telkens vermeld dat het mogelijk was om, bijvoorbeeld in geval van privacygevoelige informatie, de opnameapparatuur op stil te zetten. Daarnaast is bij aanvang van elk gesprek uiteengezet wat er met de interviewgegevens gaat gebeuren. Hierbij is aangegeven dat de gegevens niet worden gepubliceerd, maar wel openbaar worden gemaakt op de site van de Radboud Universiteit. Tevens heeft ieder van de respondenten toestemming gegeven onder volledige naam en toenaam te rapporteren en te quoteren.

## 5. Resultaten

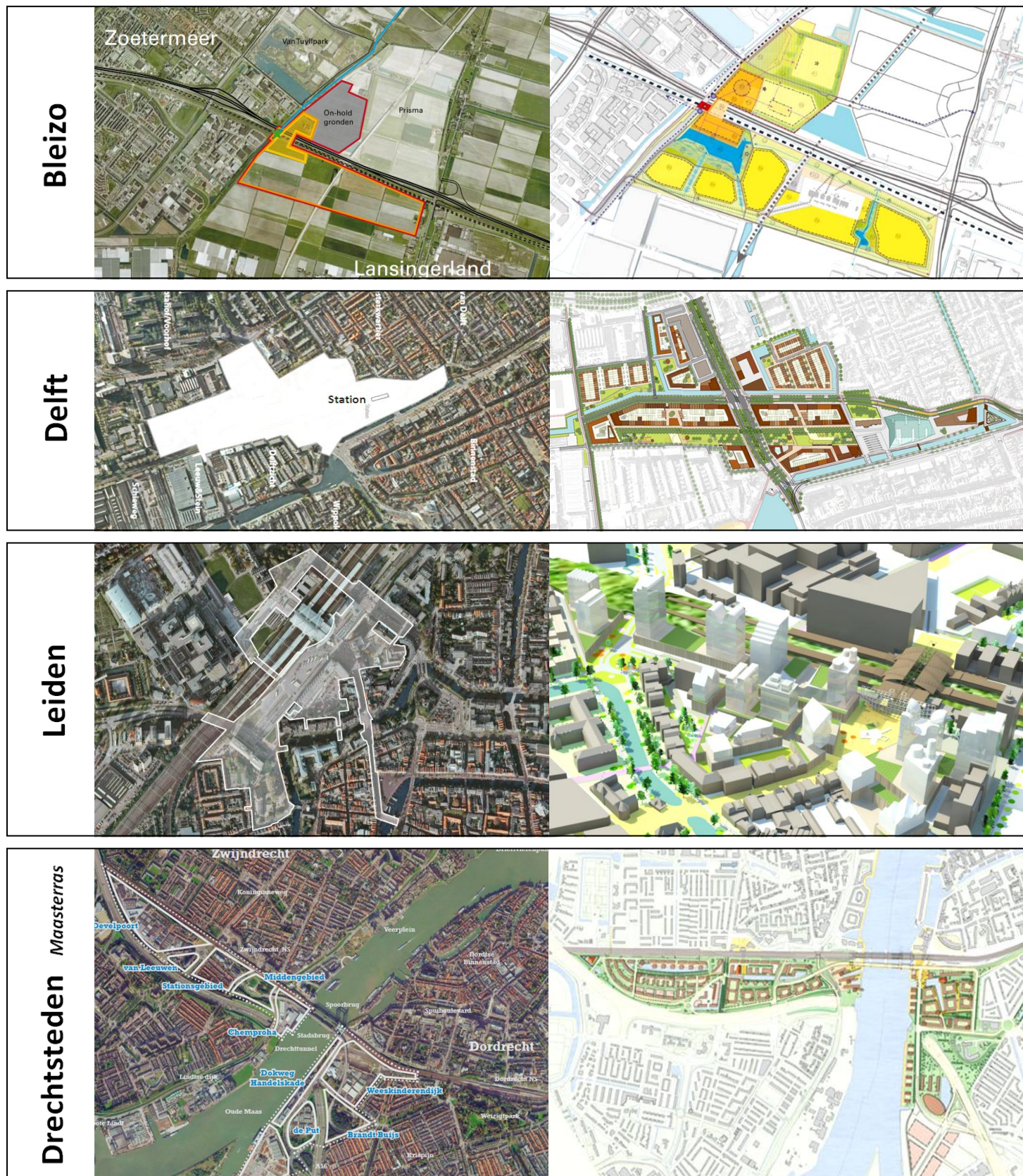
In dit hoofdstuk volgt een analyse van de individuele casussen, aangevuld met algemene inzichten uit het StedenbaanPlus-programma in zijn geheel, om zo tot een antwoord op de hoofdvraag te komen. Hiertoe zijn voor elk van de casussen interviews, publicaties en overige literatuur bestudeerd aan de hand van de theoretische inzichten en het hieruit voortgekomen conceptuele model. Figuren 15 en 16 geven schematisch een beknopt overzicht van de ontwikkelingen op de casuslocaties. Naar deze figuren zal in dit hoofdstuk worden verwezen bij de bespreking van de ontwikkelingen.

|                                       | Het plan                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Het proces                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Planning                                                               |
|---------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| <b>Bleizo</b>                         | Integrale gebiedsontwikkeling aan de oostzijde van Zoetermeer: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nieuw vervoersknooppunt rond treinstation 'Bleizo'</li> <li>• Aantakken op Oosterheemlijn met Randstadrail</li> <li>• 42 ha. bedrijvigheid, 27 ha. leisure en 50.000 m<sup>2</sup> kantoren</li> </ul>                                                                                                                                                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gronden, welke gelegen zijn in de gemeente Lansingerland, in de jaren '90 actief aangekocht door gemeente Zoetermeer</li> <li>• In 2008 oprichting Gemeenschappelijke Regeling Bleizo waarin Lansingerland en Zoetermeer beiden voor 50% participeren</li> <li>• Deze GR coördineert de realisatie van de vervoersknoop en de gebiedsontwikkeling</li> </ul>                    | Start bouw: Heden<br><br>Oplevering totale gebiedsontwikkeling: ± 2050 |
| <b>Spoorzone Delft</b>                | Integrale herontwikkeling van het spoorzonegebied rond Delft Centraal: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ondertunneling van 2300 meter spoorviaduct</li> <li>• Nieuw ondergronds station</li> <li>• 1200 woningen, 50.000 m<sup>2</sup> kantoren (waaronder een nieuw stadskantoor), VMBO-school en 24.000 m<sup>2</sup> stadspark</li> </ul>                                                                                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Actieve aankoop van kavels en panden door de gemeente tussen 2000 en 2008</li> <li>• Definitief Rijksbesluit tot ondertunneling in 2004, inclusief financiering</li> <li>• In 2007 oprichting Ontwikkelingsbedrijf Spoorzone Delft bv (OBS), een 100% dochterbedrijf van de gemeente Delft</li> <li>• OBS coördineert het gemeentelijke deel van de herontwikkeling.</li> </ul> | Start bouw: 2009<br><br>Oplevering totale herontwikkeling: 2025 / 2027 |
| <b>Stationsgebied Leiden Centraal</b> | Integrale herontwikkeling van de binnenstadszijde bij station Leiden Centraal: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verplaatsing van het busstation naar de zeezijde van het spoor</li> <li>• Toevoegen van woningen, kantoren en winkels/recreatie, deels op vrijgekomen kavels, deels door herstructurering bestaand vastgoed</li> <li>• Onder een aantrekkelijke stedenbouwkundige structuur en betere interactie tussen de verschillende zijden van het spoor</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Van begin jaren '90 tot 2009 liep het Leiden Centraal Project waarbij o.a. het nieuwe station (1996) en verschillende nieuwbouw zijn gerealiseerd</li> <li>• In 2009 start project 'Leiden Stationsgebied' met vernieuwde ambities</li> <li>• De gemeente Leiden heeft een actieve sturende rol in deze gebiedsontwikkeling</li> </ul>                                          | Start bouw: 2013<br><br>Oplevering totale herontwikkeling: ± 2032      |
| <b>Regio Drechtsteden</b>             | <b>1. Project Maasterras</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Herstructurering van het gebied; realisatie van 100.000m<sup>2</sup> kantoren en 1500 woningen</li> </ul> <b>2. Verplaatsing station Dordrecht-Zuid</b> <b>3. Verbeteren stationsomgeving Zwijndrecht en Dordrecht</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Betere ruimtelijke kwaliteit</li> <li>• Betere ketenmobiliteit</li> </ul>                                                                  | 1. Regie door 'projectbureau Maasterras', een orgaan bemenst en gefinancierd door de gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht en de regio Drechtsteden<br>2. Aangestuurd door de gemeente in nauwe samenwerking met ProRail<br>3. Aangestuurd door de gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht                                                                                                                                       | 1. Onbekend<br>2. medio 2016/2018<br>3. 2008 tot 2013                  |
| <b>Gemeente Rotterdam</b>             | <b>1. Rotterdam Centraal Project</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Transformatie treinstation en vervoersknoop</li> <li>• Herstructurering en nieuwe vastgoed-ontwikkeling in het stationsgebied</li> </ul> <b>2. Hart van Zuid</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toevoeging en herstructurering vastgoed</li> <li>• Transformatie openbare ruimte en Zuidplein</li> </ul>                                                                                 | 1. Aangestuurd door de gemeente; nauwe samenwerking met private partijen en vervoerders<br>2. PPS tussen gemeente en nog te bepalen ontwikkelaar; aanbesteding loopt momenteel                                                                                                                                                                                                                                           | 1. 2008 tot 2014<br>2. 2013 tot 2033                                   |



^ Figuur 15: schematisch overzicht van de TOD-projecten bij de casussen (bron: eigen figuur; Gemeenschappelijke Regeling Bleizo, 2010; Spoorzone Delft, n.d.; Maxwan, 2012; Projectbureau Maasterras, 2010; Gemeente Rotterdam, 2007; Projectbureau Hart van Zuid, 2011 )

Figuur 16: De plangebieden en ontwerptekeningen van elke casus (bron: eigen figuur; Gemeenschappelijke Regeling Bleizo, 2010; Spoorzone Delft, n.d.; Maxwan, 2012; Projectbureau Maasterras, 2010; Gemeente Rotterdam, 2007; Projectbureau Hart van Zuid, 2011 )>







Per casus wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de stand van zaken wat betreft de ontwikkelingen. Hierbij wordt gekeken of de uitvoering naar wens verloopt, met welke onderdelen van het project men momenteel bezig is en hoe de tijdsplanning er uit ziet. Vervolgens wordt bestudeerd of er bij de ontwikkelingen problemen worden ervaren met grondeigendommen. Zorgen de grondeigendommen voor financiële, juridische of procedurele belemmeringen in het proces? Aansluitend wordt het gehanteerde grondbeleid behandeld en wordt ingegaan op de gevolgen hiervan voor de gebiedsontwikkeling. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een vergelijkende analyse waarbij, gecombineerd met inzichten uit het StedenbaanPlus-programma in het algemeen, uitspraken worden gedaan over de relaties uit het conceptuele model. Daarnaast wordt, aan de hand van deze inzichten over de relaties uit het conceptuele model, uiteengezet wat hiervan de mogelijke gevolgen zijn voor Transit-Oriented Development in Nederland.

## 5.1 Bleizo

Het project 'Bleizo' is een integrale ontwikkeling aan de rand van Zoetermeer, waar naast een gebiedsontwikkeling met bedrijvigheid, kantoren en leisure, ook een nieuw vervoersknooppunt rond het geplande treinstation 'Bleizo' wordt georganiseerd. De ontwikkeling van Bleizo is in dit onderzoek, maar ook in het gehele StedenbaanPlus-programma, een duidelijk afwijkende stationsgebiedsontwikkeling. Niet alleen betreft het een nog niet bestaand, te ontwikkelen station. Ook staan dit station en de gebiedsontwikkelingen er rondom gepland op een uitleglocatie, op gronden met momenteel nog agrarische functies (zie figuur 16). Het project is in februari 2008 concreet opgestart door de oprichting van de Gemeenschappelijke Regeling Bleizo (zie figuur 15), een samenwerking tussen de gemeenten Lansingerland en Zoetermeer (Bleizo, n.d.). Deze organisatie is sindsdien verantwoordelijk voor het ontwikkelen van de plannen, het ontwikkelen van de gronden voor de beoogde functies en het in de markt zetten van deze gronden.

### 5.1.1 Stand van zaken

Ondanks de al redelijke looptijd van het project Bleizo zijn er nog weinig concrete zaken gerealiseerd. Sterker nog, er is een aantal aanwijzingen om aan te nemen dat de ontwikkeling van Bleizo een moeizame wordt. Zo zijn er een aantal inspanningen om functies naar Bleizo te krijgen vooralsnog op niets uitgelopen. Ten eerste werd na een lange discussie het plan om een 'Factory Outlet Centre' naar Bleizo te halen uiteindelijk afgekeurd door de Provinciale Staten (Boiten en Wessels, 2013). De reden voor deze afkeuring was de angst voor teveel concurrentie voor middenstanders uit de

binnensteden. Deze retailontwikkeling diende tot dan toe als grootste ontwikkelfunctie en publiekstrekker voor de gebiedsontwikkeling en als belangrijke drager voor de grondexploitatie.

Ten tweede is er achter de schermen veel discussie tussen NS, ProRail en de verschillende overheden over de rendabelheid van het station Bleizo (Aangenomen motie Bleizo, 2013). Ondanks de bezwaren van de verschillende overheden, geeft de NS aan niet te willen gaan stoppen op deze halte. De gemeente, regio en provincie geven aan, dat het station volgens hen 3000 tot 5000 bezoekers kan trekken, een passagiersaantal dat vergelijkbaar is met dat op bijvoorbeeld station Barendrecht en Voorburg. Ook wijzen zij op een advies van een onafhankelijk ingenieurs- en adviesbureau waarin wordt aangetoond dat de halte veilig en technisch is in te passen zonder vertraging van de intercity (Van de Stadt, 2013). Toch geeft de NS aan een onvoldoende businesscase te zien in deze extra stop tussen Den Haag en Utrecht (De Visser, persoonlijke communicatie, 23 mei 2013). Dit mede ook door het wegvallen van de Factory Outlet Shopping en negatieve prospecten voor het top-schaatscentrum (Van de Stadt, 2013). De aanwezigheid van het station werkt als een motor in de ontwikkeling van Bleizo en uitblijven ervan kan grote gevolgen hebben voor het project. Om deze reden probeert de gemeente de onderhandelingen aan te gaan om het station toch te verkrijgen. De wethouder Verkeer en Vervoer, Hans Haring, geeft aan: “Ik heb er veel vertrouwen in dat een verdere constructieve samenwerking met NS en Prorail mogelijk is. In de nabije toekomst spreken we hier verder over” (Van de Stadt, 2013). Ook wordt er in de Tweede Kamer gesproken over de mogelijkheid het station alsnog te verwezenlijken.

Ten derde kan nog genoemd worden dat het top-schaatscomplex, dat gepland staat in Bleizo, hoogstwaarschijnlijk afvalt in de race met Almere en Heerenveen om de status als locatie voor nationale en internationale schaatswedstrijden (Van der Stadt, 2013). De verwachting is dat de KNSB haar voorkeur niet op het Transportium in Bleizo zal laten vallen. Toch is deze beslissing niet zeer cruciaal, de initiatiefnemers van het Transportium, Siemens, Dura Vermeer en Royal Haskoning, geven aan ook door te gaan met het idee als ze als winnaar uit de bus komen, weliswaar dan wel op kleinere schaal (Van der Stadt, 2013).

Naast deze drie tegenvallende berichten speelt ook de economische crisis bij de gebiedsontwikkeling van Bleizo een negatieve rol. Zoals bij veel ruimtelijke projecten moeten ook bij Bleizo de uitgeeffertermijn naar achter worden bijgesteld (Zwiep, persoonlijke communicatie, 14 mei 2013). Daarnaast vallen de ingecalculeerde grondprijzen lager uit dan verwacht. Om deze reden wordt de grondexploitatie van Bleizo nu al op negatief voorspeld (Van der Stadt, 2013). De schattingen hierover lopen echter sterk uiteen, tussen de twee en de tientallen miljoenen en zijn ook sterk afhankelijk van wat er in de toekomst nog gerealiseerd kan worden.

Toch kunnen er nog steeds positieve kanten van het Bleizo-project worden benadrukt. De tijdelijke tegenvallers kunnen op lange termijn toch worden gecompenseerd door goede onderhandelingen met de vervoerders. Daarnaast loopt de planningshorizon van het project inmiddels tot 35, 40 jaar vanaf nu voor bedrijventerreinen (Zwiep, persoonlijke communicatie, 14 mei 2013). Voor kantoorlocaties is dit zo’n 17 jaar. In deze termijn kan de vastgoedmarkt nog sterk veranderen en kunnen er weer kansen ontstaan voor ruimtelijke projecten.

### 5.1.2 Grondproblematiek

Nu een beschrijving is gegeven van de huidige situatie omtrent Bleizo en de lastige opgave waar men voor staat, kan worden ingegaan op de vraag in hoeverre deze moeilijkheden samenhangen met problemen aangaande grondeigendommen. In hoeverre zijn de in het conceptuele model aangegeven mogelijke relaties terug te vinden in de casus Bleizo?

De gemeente Zoetermeer is al in de jaren '90 begonnen met het actief verwerven van de gronden op de locatie waar nu Bleizo ligt, met de gedachte dat zij hier later zouden kunnen gaan ontwikkelen. Deze gronden hadden toen nog allen een agrarische bestemming en de verwerving ervan is dan ook betrekkelijk soepel en op een minnelijke manier verlopen (Zwiep, persoonlijke communicatie, 14 mei 2013). In de onderhandelingen was dus geen sprake van belemmering door een *ruimtelijke versnippering van grondeigendommen of privaatrechtelijke beperkingen op grond*. Doordat het een uitleglocatie betreft met ontwikkeling op agrarische gronden was er ook geen sprake van *hoge grondwaarde onder huidig gebruik*. Alhoewel de gemeente transfer earnings diende te betalen aan de boeren om de functieverandering te garanderen, bleef de betaalde grondprijs relatief laag, ergens tussen de agrarische gebruikswaarde en verwachte residuele waarde. Inmiddels zijn de grondkosten door jarenlange rentekosten toegenomen, maar dit is te wijten aan het gehanteerde grondbeleid en de planning en niet aan de initiële grondwaarde (Zwiep, persoonlijke communicatie, 14 mei 2013).

Wel zijn er in de gebiedsontwikkeling belemmerende *publiekrechtelijke beperkingen op grond* aan te wijzen die het plangebied hebben beïnvloed en het proces bemoeilijken. Deels zijn dit specifieke restricties, die samenhangen met de nabijheid van het spoor. Daarnaast betreft het algemene publiekrechtelijke beperkingen op grond. Wat betreft spoor specifieke beperkingen zijn er de extra veiligheidsmaatregelen omtrent de doorkruising van de HSL (Zwiep, persoonlijke communicatie, 14 mei 2013). De in het plan opgenomen autoweg onder de HSL door moet aan bepaalde constructie voldoen om het HSL-viaduct te beschermen. Wat betreft algemene publiekrechtelijke beperkingen kent het gebied door Rijkswaterstaat opgelegde beperkingen vanwege de ligging aan de A12, concentratie- en hoogterestricties als gevolg van de aanwezigheid van hoogspanningsmasten en tot slot beperkingen door de aanwezigheid van een belangrijk hoofdnet van kabels en leidingen in het gebied. Deze beperkingen zijn niet gerelateerd aan de aanwezigheid van het spoor, maar kunnen gelden voor gebiedsontwikkeling in het algemeen.

Als laatste moet gekeken worden of er in het project problemen zijn ondervonden met *hoge kosten voor sloop, sanering en bouwrijp maken*. Gezien de agrarische functies in het gebied is er geen sprake van sloopkosten. Ook is er geen specifieke sanering van de gronden nodig. Wel is er een belangrijke kostenpost bijgekomen door de noodzakelijke verplaatsing van een hoogspanningstation (Zwiep, persoonlijke communicatie, 14 mei 2013). Maar ook deze extra kostenpost is niet specifiek het gevolg van de ontwikkeling in een stationsgebied.

Samenvattend kan gesteld worden dat de tot op heden moeizame ontwikkeling van Bleizo nauwelijks te relateren is aan problemen met grondeigendommen. De grondeigendommen in het plangebied zijn overwegend gunstig geweest in de projectontwikkeling van Bleizo. De oorzaak van de stilstand in Bleizo moet dan ook gezocht worden in andere factoren, zo als de wegvallende vraag naar vastgoed door de economische crisis en de belemmerende besluiten van de vervoerspartijen (Zwiep, persoonlijke communicatie, 14 mei 2013).



### **5.1.3 Grondbeleid**

De gebiedsontwikkeling rond station Bleizo kan worden gezien als een klassiek voorbeeld van een actieve gemeentelijke grondpolitiek op een uitleglocatie (Zwiep, persoonlijke communicatie, 14 mei 2013). Deze actieve grondpolitiek werd begin jaren '90 aangewakkerd door de uitbreidingswensen van de snel groeiende gemeente Zoetermeer. Zij besloten agrarische gronden aan te gaan kopen in het gebied ten zuidwesten van het dorp Zoetermeer, het enige gebied met nog ontwikkelingsruimte. De in deze jaren aangekochte gronden werden in 2008 door de gemeente Zoetermeer ingebracht in de Gemeenschappelijke Regeling Bleizo en hiermee werd de GR eigenaar van het gehele ontwikkelingsgebied.

De wijze waarop het planproject momenteel wordt aangestuurd en de bijbehorende maatregelen die worden ingezet, kunnen dan ook in grote mate worden verklaard, door te kijken naar het in het verleden ondernomen grondbeleid. Het jarenlange grondbezit heeft de focus van de betrokken gemeentes voor wat betreft ontwikkelingslocaties grotendeels beperkt tot dit gebied (Zwiep, persoonlijke communicatie, 14 mei 2013). Daarnaast is er ook een urgentie aan het project verbonden omdat er al jaren rentelasten in economische zin drukken op de begroting en deze rentelasten stijgen alsmaar met het verstrijken van tijd. Op dit moment wordt al uitgegaan van een financieel verliesdraaiende ontwikkeling. Hoeveel de negatieve begroting bedraagt, is nog onduidelijk en is afhankelijk van de plannen en het uitgiftetempo (Van de Stadt, 2013). Het meest positieve scenario met de ontwikkeling van bedrijventerreinen wordt geschat op een verlies van 3 miljoen, de gevolgen van het scenario waarin Bleizo niet wordt ontwikkeld worden geschat op een verlies van 26 miljoen. Het lijkt hiermee geen realistische beslissing om het project Bleizo te beëindigen. In ieder geval zal Bleizo op een langere termijn worden ontwikkeld dan gepland. Het is aan het projectbureau en de gemeenten Zoetermeer en Lansingerland om te bepalen in welke vorm het project zal worden voortgezet (Van de Stadt, 2013).

## **5.2 Spoorzone Delft**

In het spoorgebied van Delft zijn sinds 2009 zeer grootschalige ontwikkelingen gaande. Het centrale element in deze ontwikkeling is de ondertunneling van zo'n 2300 meter spoorlijn, waardoor het binnenstadse deel van het spoorwegviaduct van het maaiveld verdwijnt (Spoorzone Delft, n.d.). De ruimte die hierdoor vrijkomt rond het station moet, samen met een aantal andere kavels, worden ingevuld met een nieuw station, een nieuw stadskantoor, zo'n 1500 woningen, enkele kantoren en een stadspark (zie figuur 16). Het spoorzonegebied, dat nu nog een grote bouwput is, moet zo langzaam maar zeker een geheel vernieuwd gebied worden centraal in Delft. Men streeft naar de afronding van het totale project rond 2026 (Kouwenhoven, persoonlijke communicatie, 28 mei 2013).

### **5.2.1 Stand van zaken**

De gebiedsontwikkeling in de spoorzone is in grote mate afhankelijk van de ondertunneling van het spoor. Door technische problemen met het aanleggen van kabels en leidingen en door verkeerd ingeschatte grondwaterstanden, liep deze ondertunneling echter twee jaar uit (Broos, 2010). Dit betekende ook voor de gebiedsontwikkeling als geheel een vertraging in de ontwikkeling. Bovenop deze technische vertraging is ook in Delft de laatste jaren een veel lager uitgiftetempo van woningen en kantoren zichtbaar. De verwachting is nu dat de eerste bouwrijpe kavels medio 2014, 2015 kunnen worden opgeleverd (Kouwenhoven, persoonlijke communicatie, 28 mei 2013). Afhankelijk

van de vraag naar vastgoed is de verwachting dat het totale project wordt voltooid rond 2025 tot 2027.

De vertraging in de ontwikkeling, enerzijds door de vertraging bij de tunnelbouw, anderzijds door de verminderde vraag naar woningen, zorgt ervoor dat er door de gemeente Delft hogere rentelasten moeten worden gedragen. Bovendien heeft de economische crisis er voor gezorgd dat de vastgoedprijzen veel lager uitvallen dan verwacht. En, geeft de heer Kouwenhoven aan: “als de prijs van een woning daalt, dan daalt de prijs van de grond met een vermenigvuldigingsfactor (persoonlijke communicatie, 28 mei 2013). De verminderde waarde wordt voor een groot deel vertaald in de residuele grondwaarde. Deze veranderde marktomstandigheden zorgde er ook voor dat de beoogde ontwikkelende partij, de Ontwikkelingscombinatie Spoorzone Delft bv (OCSD), halverwege 2012 werd ontbonden (Kouwenhoven, persoonlijke communicatie, 28 mei 2013). Deze ontwikkelingscombinatie was een overeenkomst tussen de gemeente Delft en de projectontwikkelaars Ballast Needam en NS Poort. NS Poort achtte de afspraken, die gemaakt waren in de raamovereenkomst, door de terugvallende vastgoedwaarden niet meer haalbaar, zodat de ontwikkelingscombinatie uit elkaar viel (Hesselink, 2011). Als gevolg kreeg de gemeente Delft de regie van de gebiedsontwikkeling weer in handen. Wel werd er een nieuwe gronduitgifteovereenkomst gesloten met Ballast Needam voor ongeveer één derde van het vastgoed. Voor het resterende twee derde deel van de gebiedsontwikkeling is momenteel ruimte voor de markt (Kouwenhoven, persoonlijke communicatie, 28 mei 2013). De gemeente zal als regisseur de markt actief gaan benaderen en indien nodig passende kaders stellen voor private ontwikkeling (Spoorzone Delft, 2012).

Ondanks de huidige negatieve berichten verwacht Kouwenhoven (persoonlijke communicatie, 28 mei 2013) dat het Spoorzone-project in enige jaren weer behoorlijk op gang komt en zo de gestelde ambities kan najagen. Dit niet alleen door de door hem verwachte opleving van de vastgoedmarkt in het algemeen, maar ook door de aantrekkingskracht van het gebied en de reeds bestaande interesse vanuit de vraagkant. Veel partijen, waaronder ontwikkelaars en burgers, tonen reeds hun belangstelling, maar zijn nog onvoldoende bereid financiële risico's te nemen of beschikken niet over de middelen, aldus Kouwenhoven. De Spoorzone Delft kan hierbij op concurrentie rekenen van andere ruimtelijke projecten in de regio (Kouwenhoven, persoonlijke communicatie, 28 mei 2013). Zo liggen er in Delft de bouwlocaties Harnaschpolder en Technopolis, waar met name bedrijvigheid wordt ontwikkeld en iets buiten Delft ligt de geplande nieuwbouwwijk Rijswijk Buiten. Toch meent Kouwenhoven dat de Spoorzone deze concurrentie aan kan. Niet alleen is er politieke prioriteit voor de Spoorzone, wat zich vertaalt in een voor hen gunstig beleid, ook verwacht hij dat er in de markt met name mogelijkheden zijn voor het Spoorzone-gebied.

Tot de tijd dat de gehele gebiedsontwikkeling is voltooid worden er door de gemeente maatregelen geïnitieerd om de levendigheid in het gebied te behouden. Omwille van de lange scope van het project is er in het Spoorzone-project altijd veel aandacht geweest voor tijdelijke gebiedsontwikkeling. Hiervoor kunnen diverse functies geschikt zijn, van een simpel voetbalveld tot het populaire *urban farming*. Door de bijkomende vertraging wordt deze tijdelijke invulling van het gebied des te interessanter. Kouwenhoven geeft aan: “Onze filosofie bij tijdelijke ontwikkeling is [...]: de stad is altijd af. Dus het moet nooit zijn dat we hier een lelijk stuk braakliggend terrein hebben

liggen” (persoonlijke communicatie, 28 mei 2013). Burgers en bedrijven worden dan ook uitgenodigd hun ideeën in te brengen.

### **5.2.2 Grondproblematiek**

Naast de genoemde technische problemen en problemen door de economische crisis, kan ook voor de Spoorzone Delft-ontwikkeling stapsgewijs worden nagegaan in hoeverre er sprake is van grondgerelateerde problematiek en wat hiervan de gevolgen zijn voor de ontwikkeling. Ten eerste wordt het Spoorzone-delft project financieel onder druk gezet door de *hoge grondwaarde onder huidig gebruik*. Een groot gedeelte van het plangebied bestond uit woon- en werkfuncties, met een hoge, stedelijke dichtheid. Het was voor het Spoorzone-project wel van belang om alle gronden in het gebied aan te kopen, om zo de integraliteit van het project niet te belemmeren en een ruimtelijke versnippering te voorkomen (Stadsbestuur blijft grond, 2004). Om deze reden is de grondaankoop, ook in tijden met onzekerheid over de ondertunneling, steeds doorgezet.

Het proces aangaande de aankoop van panden en kavels heeft in totaal ongeveer 8 jaar in beslag genomen, van 2000 tot 2008, te wijten aan de *ruimtelijke versnippering van grondeigendommen* in het Spoorzone-gebied, in combinatie met de *privaatrechtelijke beperkingen* op deze grondeigendommen (Kouwenhoven, persoonlijke communicatie, 28 mei 2013). Het grootste deel van deze gemeentelijke aankoop is op minnelijke wijze gebeurd, in een aantal gevallen is echter de onteigeningsprocedure doorlopen of ingezet als middel om tot overeenkomst te komen. “In een aantal gevallen zijn we tot de Raad van State-procedures moeten gaan. Onder dreiging van een uitspraak van de Raad van State hebben we uiteindelijk toch een minnelijke aankoop kunnen doen”, geeft de heer Kouwenhoven aan (persoonlijke communicatie, 28 mei 2013). De gehele aankoopprocedure was zo een tijdrovende zaak. Tijdens het aankoopproces werd het gebied op den duur verlaten door haar bewoners. Ofwel omdat hun contract ten einde was, dan wel doordat zij een andere woning vonden. Om kostbare en onwenselijke leegstand te voorkomen werd het vastgoed tijdelijk in beheer gegeven aan DUO die er studenten in huisvestte (Kouwenhoven, persoonlijke communicatie, 28 mei 2013). Met de NS en ProRail, die belangrijke grondposities had in het gebied, bleken constructieve onderhandelingen mogelijk (Kouwenhoven, persoonlijke communicatie, 28 mei 2013). Door het gezamenlijke belang wisten de partijen elkaars ambities te vinden en te ondersteunen.

Ook gelden er in het Spoorzone-project specifieke *publiekrechtelijke beperkingen op grond* die met name te maken hebben met de aanwezigheid van het spoor. Ten eerste gelden voor het bouwen en de geplande bebouwing rond een in werking zijnde spoorbaan strenge veiligheidseisen, opgenomen in het zogenaamde ‘artikel 19’ van de Spoorwegwet (Kouwenhoven, persoonlijke communicatie, 28 mei 2013). ProRail is de wettelijke beheerder van deze eisen en hiermee dus een belangrijke gesprekspartner in het proces. Daarnaast brengt de aanleg van de spoortunnel voorwaarden met zich mee op het gebied van trillingen, geluid en luchtkwaliteit (Kouwenhoven, persoonlijke communicatie, 28 mei 2013). Met name bij de tunnelmonden vergt dit speciale ontwerpdeskundigheid. Tot slot zijn er in het project een aantal functies opgenomen, die vallen onder de Monumentenwet (Kouwenhoven, persoonlijke communicatie, 28 mei 2013). De aanwezigheid van deze monumenten vraagt om extra aandacht in de gebiedsontwikkeling. Zo zijn voor het Spoorzone-project een molen uit 1770 en het naastgelegen torentje tijdelijk verplaatst en

later weer teruggezet. Verder liggen in de aangrenzende gebieden veel Rijksmonumenten waaraan strenge eisen worden gesteld als het gaat om het voorkomen van bewegingen.

Als laatste is er in het project Spoorzone Delft rekening gehouden met *hoge kosten voor sloop, sanering en bouwrijp maken* (Kouwenhoven, persoonlijke communicatie, 28 mei 2013). De sloop- en bouwrijpmaakkosten liggen er hoog omdat het een binnenstedelijke, dichtbebouwde locatie betreft. De saneringskosten zijn er hoog geschat omdat de ontwikkeling plaatsvindt in een 'verdacht gebied', te wijten aan de activiteiten op de spoorwegemblasementen in het verleden. Wel heeft de gemeente hiervoor de garantie van stichting 'Bodemsanering NS' op vergoeding van de sanering van hun voormalige gronden. Bovendien worden de kosten van de overige sanering verdeeld onder de gemeente en ProRail.

### **5.2.3 Grondbeleid**

De gemeente Delft heeft zich actief bemoeid met de aankoop van grond. Zij werd hierbij gedreven door het breedgedragen idee aangaande de aanleg van een spoortunnel, een idee dat was opgekomen naar aanleiding van de wens van NS om de verbinding Dordrecht – Amsterdam viersporig te maken (Kouwenhoven, persoonlijke communicatie, 28 mei 2013). Al voor in 2002 door de gemeente een definitieve overeenkomst met het Rijk werd gesloten, was de gemeente bezig met het aankopen van de benodigde kavels en panden (Spoorzone Delft, 2009). Gezien de integraliteit van de plannen was de gemeente genoodzaakt het volledige aantal kavels in het plangebied aan te kopen. Een ruimtelijke versnippering van eigendommen in het gebied zou de geambieerde plannen in de weg kunnen zitten.

Na de aankoop werd de gemeente ook de actieve regisseur voor de gebiedsontwikkeling. Door het stranden van de samenwerking met NS Poort en Ballast Nedam werd de gemeente de grootste risicodragers van de ontwikkeling (Kouwenhoven, persoonlijke communicatie, 28 mei 2013). Wel moet als belangrijke kanttekening worden geplaatst, dat het gemeentelijke financiële aandeel in het gehele project beperkt is (Kouwenhoven, persoonlijke communicatie, 28 mei 2013). Een groot deel van de ontwikkeling is Rijksbeleid en valt onder de verantwoordelijkheid van het Rijk en de vervoerspartijen. Het Ontwikkelbedrijf Spoorzone Delft is met name verantwoordelijk voor de gebiedsontwikkeling rond het nieuwe station.

Zoals eerder is genoemd zijn er in de gemeente Delft en haar nabije omgeving meer locaties te benoemen waar op een actieve, grootschalige wijze functies worden ontwikkeld. De herstructurerings- en nieuwbouwlocaties Harnaschpolder en Technopolis, in Delft, en Rijswijk Buiten concurreren met elkaar om de afzet van vastgoed. Dit vraagt om lokale en regionale politieke afwegingen als het gaat om nieuwbouw. Regionaal ruimtelijke beleid moet er op toezien regionale overconcurrentie te voorkomen (Kouwenhoven, persoonlijke communicatie, 28 mei 2013).

## **5.3 Stationsgebied Leiden Centraal**

In Leiden zijn al jaren ontwikkelingen gaande in het stationsgebied. In 1994 werd, naar aanleiding van het besluit tot vernieuwing van het station, het project 'Leiden Centraal' opgestart, met het doel om ook van de stationsomgeving een aantrekkelijke, levendige plek te maken (Maxwan, 2012). In dit project is het stationsplein vernieuwd, werden fietsenstallingen geplaatst en is een aantal vastgoedfuncties rond het station ontwikkeld. Toch lijken nog niet alle wensen gerealiseerd. Men wijst op de beperkte uitstraling van het gebied, de barrièrewerking van het spoor en de

parkeerproblematiek. Hiertoe werd in 2009 begonnen met het project 'Leiden Stationsgebied', waarin het stationsgebied grondig wordt geherstructureerd aan de hand van een nieuwe stedenbouwkundige visie (zie figuur 16).

### **5.3.1 Stand van zaken**

In 2011 heeft de gemeente Leiden geprobeerd voor het stationsgebied een ontwikkelovereenkomst te sluiten met de woningcorporatie Ymere en de projectontwikkelaar NS Poort (Bergenhengouwen, persoonlijke communicatie, 27 mei 2013). Deze partijen hebben een aantal grondposities in het gebied en bovendien een direct belang bij een juiste ontwikkeling. De overeenkomst kwam echter niet tot stand, mede te wijten aan de slecht voorspelbare ontwikkeling van de vastgoedmarkt (Bergenhengouwen, persoonlijke communicatie, 27 mei 2013). Het gevolg was dat de gemeente Leiden individueel verantwoordelijk werd voor de sturing op en ontwikkeling van project 'Leiden Stationsgebied'.

In tegenstelling tot de twee voorgaande casussen wordt het stationsgebied in Leiden veel geleidelijker en meer stapsgewijs geherstructureerd. Door middel van zeven deelplannen streeft men een verwezenlijking van het stedenbouwkundige plan op de lange termijn na (Bergenhengouwen, persoonlijke communicatie, 27 mei 2013). Het eerste deel van het project bestaat uit de herontwikkeling van het Rijnsburgerblok. Dit blok ligt tegenover de uitgang van het station en is hiermee een zeer goed zichtbare en bereikbare locatie (Maxwan, 2012). Toch voldoet de bebouwing er momenteel nog niet aan de wensen. Niet alleen wenst men het blok architectonisch meer kwaliteit te geven, ook wenst men het zogenaamde 'Gat van Van der Putte' te bebouwen. Dit 'Gat' is genoemd naar de projectontwikkelaar Van der Putte, die de grond in bezit had maar er maar geen gebouw op ontwikkelde (Bergenhengouwen, persoonlijke communicatie, 27 mei 2013). Dit leegstaande perceel midden in het centrum was de gemeente jaren een doorn in het oog, ook omdat onteigening van de kavel niet lukte. Nadat de gemeente in 2010 de kavel toch wist aan te kopen (Leiden koopt gat, 2010) kon toenadering worden gezocht met de andere vastgoedeigenaren, de Rabobank en de Kamer van Koophandel, om tot een gemeenschappelijke ontwikkeling te komen. In het vernieuwde Rijnsburgerblok komt voor ongeveer 18.000m<sup>2</sup> aan kantoren, 7.000 tot 10.000m<sup>2</sup> aan winkels en er koemen 50 tot 60 woningen (Maxwan, 2012). Daarnaast moeten er een parkeergarage en een grote fietsenstalling voor 6000 fietsen worden gerealiseerd.

Na het Rijnsburgerblok kunnen stapsgewijs de andere kavels worden ontwikkeld. Op welke wijze dit proces wordt doorlopen hangt af van de bestaande grond en vastgoedposities. De gemeente Leiden heeft in het verleden met vooruitziende blik gronden in het gebied aangekocht. Zodoende is de gemeente nu eigenaar van 80 procent van de beoogde bouw kavels en bijna alle kavels zijn gereserveerd voor openbare ruimte (Maxwan, 2012). De kavels die volledige gemeente-eigendom zijn kunnen in de toekomst relatief eenvoudig als bouwgrond worden verkocht. "De Trafo-locatie, daar zijn wij de bijna volledige eigenaar van, die leent zich wat makkelijker om een bord TE KOOP in de tuin te zetten en tot een openbare aanbesteding te komen van een plan en een beoogde prijs", geeft de heer Bergenhengouwen aan (persoonlijke communicatie, 27 mei 2013). Voor percelen met nog wel andere vastgoedeigenaren of waar lopende contracten aan zijn verbonden geldt dat de ontwikkeling meer inspanningen vergen. De gemeente zal moeten overgaan tot aankoop, een ontwikkelovereenkomst of facilitering van private ontwikkeling om de gewenste status te bereiken.

In geval van contracten zullen deze moeten worden uitgezeten of er zal een goed, vaak kostbaar, alternatief moeten worden geboden (Bergenhengouwen, persoonlijke communicatie, 27 mei 2013).

Er is in Leiden vertrouwen in de goede afloop van het project, ondanks de crisis op de vastgoedmarkt. Men wijst op de gunstige ligging van het gebied bij station Leiden Centraal, het vijfde station in Nederland als het gaat om reizigers en ritten en op maar 15 minuten OV-tijd van Schiphol (Bergenhengouwen, persoonlijke communicatie, 27 mei 2013). Daarnaast is het ook een levendig gebied door de grote passantenstromen, die er iedere dag doorheen komen. Toch moeten zij het traject tot subsidies en bijdragen vanuit het Rijk, de provincie en Holland-Rijnland nog doorlopen. En deze bijdragen nemen de laatste jaren flink af. Gelukkig maakt de lange doorlooptijd van 15 jaar het mogelijk flexibel om te gaan met de ontwikkelplannen, de ambities mogelijk bij te stellen en te bouwen naar behoefte (Glastra, 2012).

### **5.3.2 Grondproblematiek**

Gezien het binnenstedelijke karakter van het project Leiden Stationsgebied, is ook hier sprake van *hoge grondwaardes onder huidig gebruik*. Alhoewel in het plan ook bebouwing van de openbare ruimte is opgenomen en het plangebied deels uit gemeentegrond bestaat, is het toch nodig geweest een groot aantal kavels met daarop vastgoed aan te kopen. Deze kavels kennen een hoge grondwaarde (Bergenhengouwen, persoonlijke communicatie, 27 mei 2013). Momenteel is de gemeente bijvoorbeeld in gesprek met de Rabobank en de Kamer van Koophandel, die wel bereid zijn tot medewerking, mits er een voor hen goede businesscase wordt afgesproken. Daarnaast gelden voor het plan *hoge kosten voor sloop en bouwrijp maken*. Dit heeft te maken met de verplaatsing van het busstation en de hoogwaardige ambities voor de verkeersstromen en openbare ruimte. “De moeilijkheid is dat in binnenstedelijk bouwen je in feite factor drie moet terugbouwen om die verwervingsprijzen goed te maken”, geeft de heer Bergenhengouwen samenvattend aan (persoonlijke communicatie, 27 mei 2013).

Het aantal verschillende grondeigenaren in het gebied is beperkt, zeker wanneer wordt opgemerkt dat twee van de belangrijkste grondeigenaren, woningbouwcorporatie Ymere en NS poort, partners waren in het proces (Bergenhengouwen, persoonlijke communicatie, 27 mei 2013). De gemeente heeft met hen dan ook relatief eenvoudig overeenstemming bereikt tot aankoop. Toch blijkt in het project Leiden Stationsgebied dat ook bij een klein aantal grondeigenaren het risico op *ruimtelijke versnippering van grondeigendommen* bestaat en moet worden meegenomen. Een sprekend voorbeeld is de tot voor kort mislukte onteigening van de gronden van projectontwikkelaar Van der Putte, waardoor jarenlang een onbebouwd kavel in de nabijheid van het station lag. Een tweede voorbeeld is de eigenaar van een goed verhuurd pand, die maar lastig tot medewerking te triggeren is. Het voorkomen van ruimtelijke versnippering wordt vaak bemoeilijkt en kostbaarder door geldende *privaatrechtelijke beperkingen op grond* (Bergenhengouwen, persoonlijke communicatie, 27 mei 2013). Door lopende huur- of exploitatiecontracten wordt de aankoop en ontwikkeling van vastgoed gehinderd. Bovendien dient men bij de stapsgewijze ontwikkeling van het gebied rekening te houden met deze privaatrechtelijke beperkingen. Zo geldt bijvoorbeeld voor de Mors-poortgarage, een beoogde ontwikkellocatie, een contractueel exploitatietermijn van 10 jaar.

In het project zijn minder problemen aanwijsbaar als gevolg van *publiekrechtelijke beperkingen op grond*. Ook in Leiden gelden strengen veiligheidsnormen rond het spoor, maar deze zijn goed in te

passen in het plan en zorgen niet voor evidente problemen. De enige opmerkelijke publiekrechtelijke belemmering is de molenbiotoop-regeling omtrent de aanwezige molen. Op basis hiervan heeft men de stedenbouwkundige plannen moeten aanpassen (Bergenhengouwen, persoonlijke communicatie, 27 mei 2013). Samenvattend kan gesteld worden dat in de ontwikkelingen rond het project Leiden Stationsgebied typische binnenstedelijke belemmeringen voorkomen, als hoge grondwaarden, hoge kosten voor sloop en bouwrijp maken en privaatrechtelijke belemmeringen op grond. In het project komen echter nauwelijks grondgerelateerde belemmeringen voor die het gevolg zijn van de aanwezigheid van het station.

### **5.3.3 Grondbeleid**

De gemeente Leiden is de aanjager van het plan Stationsgebied Leiden Centraal en stuurt door middel van een actief grondbeleid de gebiedsontwikkeling aan (Bergenhengouwen, persoonlijke communicatie, 27 mei 2013). In het verleden heeft de gemeente al kavels aangekocht, maar ook nu nog zijn er op dit gebied activiteiten gaande. In die zin verschilt het project met de twee voorgaande casussen waar sprake was van een integrale ontwikkeling. De stapsgewijze methode in Leiden maakt het mogelijk de benodigde kavels en panden stapsgewijs aan te kopen. Dit verkleint het totale risico.

Doordat de samenwerking met woningcorporatie Ymere en NS Poort niet tot stand kwam is de gemeente Leiden nu de enige sturende partij in de ontwikkeling en hiermee ook als enige risicodragend. Bergenhengouwen ziet het als noodzakelijk dat de gemeente een dergelijke actieve rol inneemt: “Wat je in de huidige marktsituatie ervaart is een te lange planningshorizon, wat betekent dat private partijen heel veel risico zouden moeten nemen. Wat wij aan het doen zijn is [...] locaties innemen, om op die manier wel de ontwikkelende partijen in staat te stellen om niet al te veel te hoeven voorfinancieren” (Persoonlijke communicatie, 27 mei 2013).

## **5.4 De regio Drechtsteden**

Ook in de regio Drechtsteden zijn ontwikkelingen aan te wijzen op het gebied van Transit-Oriented Development. Ten eerste de grootschalige ontwikkelingsplannen uit het project ‘Maasterras’ (zie figuur 16). Met dit project trachtten de gemeenten Zwijndrecht en Dordrecht van dit gebied, nabij de stations Zwijndrecht en Dordrecht, het zakelijke hart van de regio te maken (Projectbureau Maasterras, 2010). Echter zijn deze plannen voorlopig voor onbepaalde tijd in de wacht gezet. Naast het Maasterras-plan zijn er nog kleinere ontwikkelingen aan te wijzen onder de noemer TOD (Seip, persoonlijke communicatie, 17 mei 2013). Zo zijn bij de stations Dordrecht en Zwijndrecht de stationspleinen opgeknapt en worden bij beide stations maatregelen getroffen om de overstap van trein op andere modaliteiten te verbeteren. Als laatste moet nog de voorgenomen verplaatsing van het station Dordrecht-Zuid worden genoemd. Door deze verplaatsing van het station, ongeveer 700 meter zuidwaarts, hoopt men een groter reizigerspubliek te trekken (Clevers, 2012).

### **5.4.1 Stand van zaken**

De gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht hebben bepaald het project Maasterras voorlopig niet te gaan ontwikkelen. De reden hiervoor is de lage vraag naar woningen en kantoren in de regio Drechtsteden, als gevolg van de economische crisis (Seip, persoonlijke communicatie, 17 mei 2013). In de regio Drechtsteden zijn al veel woningbouw- en kantoorontwikkelingen, wat maakt dat een nieuwe concurrerende gebiedsontwikkeling voorlopig ongewenst is. Een tweede reden is het veiligheidsrisico, gerelateerd aan het spoor, dat door het project sterk toeneemt. Door de ligging nabij het rangeerterrein Kijfhoek gelden rond de spoorlijnen in Zwijndrecht en Dordrecht strikte

veiligheidsrestricties, die te maken hebben met het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor. Deze veiligheidsrestricties worden uitgedrukt in 'groepsrisico's' voor een bepaalde groep mensen (Ministerie van VROM, 2007). Wanneer er rond het spoor, waarop gevaarlijke stoffen worden vervoerd, gebouwd gaat worden neemt het groepsrisico toe en dient de lokale overheid te overwegen of men de bouw wel verantwoord vindt. In Dordrecht en Zwijndrecht gelden reeds hoge groepsrisico's, namelijk respectievelijk 14x en 8x een overschrijding van het risico (Seip, persoonlijke communicatie, 17 mei 2013). Dit maakt dat het project Maasterras, waarbij de groepsrisico's nog eens zouden toenemen, een politieke gevoeligheid kent. Om deze twee redenen is het project voorlopig in de wacht gezet, maar eventueel kunnen in de toekomst ontwikkelingen in dit reeds opgestelde kader gaan plaatsvinden.

Wat er dus in de regio Drechtsteden gaande is aan ruimtelijke ontwikkelingen op het gebied van TOD, betreft alleen verbeteringen aan de stations en hun nabije omgeving. Bij zowel Dordrecht Centraal als Zwijndrecht zijn de afgelopen jaren de stationspleinen opgeknapt (Seip, persoonlijke communicatie, 17 mei 2013). In Zwijndrecht is de voorkant van het station in de zomer van 2012 onder handen genomen, momenteel is men bezig met het opknappen van het P+R-terrein aan de achterzijde van het station. Ook in Dordrecht is het stationsplein bij het Centraal Station de voorbije jaren opnieuw ingericht, met een verbeterde aansluiting op andere vervoersmodaliteiten, als het Hoogwaardig Openbaar Vervoer Drechtsteden (HOVD) (Koster, 2011). De voorgenomen verplaatsing van station Dordrecht Zuid naar de Copernicusweg zal waarschijnlijk de komende vijf jaar gaan plaatsvinden. Deze ingreep is relatief eenvoudig, omdat het gaat om een bescheiden halte met enkel aan weerszijden van het spoor een perron (Seip, persoonlijke communicatie, 17 mei 2013).

#### **5.4.2 Grondproblematiek**

De ontwikkelingen op het gebied van TOD zijn in de regio Drechtsteden beperkt gebleken. Wel wordt er in de regio gewerkt aan de attractiviteit van de stationsomgeving en het station, maar van noemenswaardige vastgoedontwikkeling in de nabijheid van het station is geen sprake. De grootste geplande ontwikkeling in de invloedssfeer van het station, Maasterras, is er voor onbepaalde tijd uitgesteld. De regio Drechtsteden heeft, zoals de heer Seip aangeeft: "wel de ambitie, maar niet de gelegenheid" (Persoonlijke communicatie, 17 mei 2013). In hoeverre wordt deze ontbrekende gelegenheid veroorzaakt door problemen op het gebied van grondeigendommen?

Het meest expliciet genoemde grondgerelateerde probleem bij ontwikkelingen rond de stations Zwijndrecht en Dordrecht, zijn de strikte *publiekrechtelijke beperkingen op grond* als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor (Seip, persoonlijke communicatie, 17 mei 2013). Zoals reeds is beschreven worden deze publiekrechtelijke beperkingen uitgedrukt in een plaatsgebonden- en groepsgebonden risico, waarvan de laatste voor de Maasterras-ontwikkelingen negatief zou uitpakken. Gezien het reeds bestaande hoge risicoprofiel van Dordrecht en Zwijndrecht ligt dit plan dan ook politiek gevoelig. Dit is één van de redenen waarom het Maasterras-project voorlopig is uitgesteld.

Was er wel voor gekozen het plan Maasterras te gaan uitwerken, dan had de gemeente ook hier te maken gekregen met typisch binnenstedelijke problemen met grondeigendom. Zo is het plangebied van Maasterras in de huidige toestand voor een groot deel reeds bebouwd (Projectbureau Maasterras, 2010). Dit betekent dat men bij de ontwikkeling van het gebied te maken krijgt met



*privaatrechtelijke beperkingen op grond, hoge grondwaarde onder huidig gebruik en het risico op een ruimtelijke versnippering van grondeigendommen.* Er kan niet met zekerheid een uitspraak worden gedaan over de mate van de problemen, omdat er geen gedetailleerd Masterplan bekend is, maar dat deze problemen zich voordoen op een dergelijke binnenstedelijke locatie is zeker. Hetzelfde geldt voor problemen met *hoge kosten voor sloop, sanering en bouwrijp maken*; ze zullen zich op een dergelijke locatie voordoen, maar in hoeverre dat wordt bepaald door de invulling van het ruimtelijke plan en het ontwikkelproces.

Concluderend kan worden gesteld dat er weliswaar grondeigendom-gerelateerde belemmeringen worden verwacht rond potentiële TOD-locaties in de regio Drechtsteden, maar dat de details hiervan niet duidelijk zijn, doordat de plannen enkel in verkennende fase zijn geweest. Veel doorslaggevend dan de problemen met grondeigendommen, is momenteel de regionale overprogrammering en de hieruit voortgekomen prioritering van andere ontwikkelingen, zoals Stadswerven, Gezondheidspark en Leerpark (Van Houwelingen, 2012). Op deze locaties gelden momenteel belangrijkere contracten, grondposities en doelstellingen dan in het Maasterras-gebied.

#### **5.4.3 Grondbeleid**

Op dit moment speelt de gemeente in de stationsgebieden van Dordrecht en Zwijndrecht een faciliterende rol voor private initiatieven. Was het plan Maasterras wel uitgekozen om tot ontwikkeling te komen, dan waren de beide gemeenten hier wel actieve grondpolitiek gaan bedrijven (Seip, persoonlijke communicatie, 17 mei 2013). De gemeente Dordrecht heeft zelfs in de opstartfase al een begin gemaakt met de aankoop van kavels voor het Maasterras-plan. Op kleine schaal, het gaat om ongeveer 19 huizen, zijn al bewoners van de Weeskinderendijk op minnelijke wijze uitgekocht (Dure woningen Weeskinderendijk, 2005). Deze woningen worden nu, na de bekendmaking van het planuitstel, verhuurd door de gemeente om leegstand te voorkomen. Door de gemeente Zwijndrecht is nog niet actief geprobeerd grondposities in te nemen. Ook op dit moment is in de gemeente Dordrecht dan ook een meer aanhoudende opstelling zichtbaar als het gaat om de hernieuwde realisatie van het plan, terwijl men in Zwijndrecht sceptischer is (Seip, persoonlijke communicatie, 17 mei 2013).

De huidige ruimtelijke stilstand in de stationsomgevingen van Zwijndrecht en Dordrecht laten zien dat de markt zelf op dit moment niet in staat is stationsgebieden tot bloei te brengen. Het laat zien dat in de huidige conjunctuur actieve overheidsinvesteringen nodig zijn om in de regio Drechtsteden te ontwikkelen (Seip, persoonlijke communicatie, 17 mei 2013). Ontwikkelingen zijn op dit moment dan ook gaande daar waar wel een actief grondbeleid wordt gevoerd, bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van Stadshavens, leerpark en Gezondheidspark.

#### **5.5 De gemeente Rotterdam**

Ondanks de in StedenbaanPlus uitgesproken ontwikkelambities voor de stationsgebieden van Rotterdam Centraal, Rotterdam Alexander, Rotterdam Noord en Rotterdam Lombardijen is door de gemeente Rotterdam bepaald enkel het stationsgebied rond Rotterdam Centraal actief te gaan transformeren (Den Heijer, persoonlijke communicatie, 15 mei 2013). In dit project 'Rotterdam Centraal' zijn het station en het omliggende vervoersknooppunt op een hoogwaardige wijze getransformeerd (Gemeente Rotterdam, 2007). Daarnaast is men bezig met een vastgoedontwikkeling in het stationsgebied onder de projectnaam 'Rotterdam Central District'.

Rotterdam Centraal is het enige Stedenbaan-station in Rotterdam waar de gemeente een actief ontwikkelende rol aanneemt. Bij de overige stations faciliteert de gemeente private initiatieven, waardoor enkel kleinschalige ontwikkelingen zichtbaar zijn (Den Heijer, persoonlijke communicatie, 15 mei 2013). Wel kan ook het plan 'Hart van Zuid' in zekere zin nog worden geschaard onder de noemer TOD. In dit plan is een integrale ontwikkelingsvisie opgesteld voor het gebied rond het Zuidplein en Ahoy (Projectbureau Hart van Zuid, 2011). In dit gebied moeten de komende twintig diverse vastgoedfuncties en een verbeterde openbare ruimte worden gerealiseerd (zie figuur 16). Ook de transformatie van het vervoersknoop Zuidplein is onderdeel van het programma. Vanwege de problemen in de wijk is aan de gebiedsontwikkeling rond 'Hart van Zuid' ook een sociaal programma gekoppeld.

#### **5.5.1 Stand van zaken**

De nieuwbouw van het station Rotterdam Centraal is inmiddels bijna gereed en ook de transformatie van de vervoersknoop hier rondom bevindt zich in de laatste fases (Gemeente Rotterdam, n.d.). Met de vastgoedontwikkeling uit het 'Rotterdam Central District'-programma gaat het echter beduidend minder goed. Eerder al werden de uitgifteambities naar beneden bijgesteld en werd de hoogte van de geplande kantoorstorens veranderd van 200 meter naar een meer bescheiden 140 meter (Liukku, 2011). Voorjaar 2013 werd bekend dat projectontwikkelaar LSI ook dit plan, waarin 240.000 vierkante meter aan kantoren is opgenomen, niet haalbaar acht, gezien de veranderde marktomstandigheden (Liukku, 2013). Deze conclusie brengt ook grote negatieve financiële gevolgen voor de gemeente Rotterdam met zich mee. Deze investeerde als aanjager van de gebiedsontwikkeling 52 miljoen euro in het gebied, maar kan door de gereduceerde uitgiftecapaciteit en waardevermindering van de grond rekenen op veel lagere inkomsten (Liukku, 2013). LSI werkt momenteel aan een kleinschaliger plan waardoor het gebied toch in ontwikkeling kan gaan.

Het project Hart van Zuid verkeert momenteel in de aanbestedingsfase. In verschillende fases zoekt de gemeente Rotterdam naar een ontwikkelaar of consortium, die de opgestelde wensen en doelstellingen kan realiseren aan de hand van het door de gemeente beschikbaar gestelde bedrag (Den Heijer, persoonlijke communicatie, 15 mei 2013). In het ambitiedocument wordt een onderscheid gemaakt tussen een basispakket, een pluspakket en een keuzepakket aan voorzieningen. De mate waarin de private partijen scoren op deze pakketten onder handhaving van het budget bepaalt voor een groot deel de aanbestedingskeuze (Den Heijer, persoonlijke communicatie, 15 mei 2013). Hierbij wordt ook de tijdsplanning die nodig is voor de realisatie meegewogen. De definitieve partner zal vervolgens in samenwerking met de gemeente het project gaan doorlopen. Dit zal ongeveer 20 jaar in beslag nemen.

Het hoge voorzieningenniveau en het sociale programma, welke onderdeel uitmaken van het Hart van Zuid-project, moeten worden gegarandeerd door grote gemeentelijk investeringen (Den Heijer, persoonlijke communicatie, 15 mei 2013). Deze subsidies zijn in het verleden al vastgesteld en dus gegarandeerd. Hiermee is de ontwikkeling voor de gemeente in financiële zin verre van rendabel. De heer Den Heijer geeft aan dat het project dan ook vanuit breder perspectief moet worden gezien: "wat wij hier doen is een maatschappelijke kosten-batenanalyse: dus is het maatschappelijk een rendabele investering?". Het project moet ook op sociaal, cultureel en economische vlak een impuls geven aan de wijk (Cornelisse, 2008). Zo moet het project rondom het Zuidplein een functie als

'binnenstad' voor de sociaal-economisch zwakke wijk gaan vormen. Ook wordt verwacht dat de geplande functies gaan leiden tot duizend extra banen voor mensen uit de omliggende wijken.

Bij de overige Stedenbaan-stations, waarvoor wel ambities zijn uitgedrukt in het StedenbaanPlus-programma, maar waar de gemeente enkel een faciliterende rol speelt, zijn alleen op kleine schaal ontwikkelingen zichtbaar (Den Heijer, persoonlijke communicatie, 15 mei 2013). Functieveranderingen en herstructureringen treden er op, maar dan door een enkele partij op een individuele kavel en niet in samenhang met de ontwikkelingen in de omgeving. Hiermee lijkt de markt tot op heden niet zelf in staat de ambities, zoals ze zijn opgenomen in het StedenbaanPlus-programma, te realiseren. Station Rotterdam Alexander is hierin een sprekend voorbeeld. Al een aantal jaar wordt door de gemeente en StedenbaanPlus gewezen op de potentie van dit stationsgebied als TOD-locatie (Den Heijer, persoonlijke communicatie, 15 mei 2013). In de directe nabijheid van dit station liggen bijvoorbeeld nog laagwaardige bedrijventerreinen, waaronder autosloperijen en een volkstuinencomplex. Ook kan er nog veel verbeterd worden, als het gaat om de kwaliteit en aantrekkelijkheid van het station en het gebied hier omheen. "Een intercity-knoop van deze omvang, daar verwacht je een bepaalde kwaliteit bij, een aantrekkelijkheid om over te stappen, aantrekkelijke looproutes, dat is daar eigenlijk vooral het probleem", geeft Den Heijer aan (persoonlijke communicatie, 15 mei 2013). Door private investeringen hebben zich in het veld wel spontane kantoorontwikkelingen voorgedaan in het gebied, maar dit leidt nog onvoldoende tot de intensivering en kwaliteitsverbetering die bij TOD is gewenst.

### **5.5.2 Grondproblematiek**

Op de grotere ontwikkelingen, die op dit moment in Rotterdam gaande zijn op het gebied van TOD, wordt door de gemeente veel geld bijgelegd. Dit is nodig om ondanks de *hoge grondwaarde onder het huidige gebruik* toch de beoogde ontwikkeling tot stand te brengen (Den Heijer, persoonlijke communicatie, 15 mei 2013). Op de hoogstedelijke locaties, Rotterdam Central District en Zuidplein en omgeving, moeten hoge bedragen worden betaald voor de grondeigendommen. Daarnaast kost het extra moeite en geld om in een dergelijk gebied, met diverse grondeigenaren met ieder andere belangen, toch tot een integrale ontwikkeling te komen. In het ontwikkelingsproces zullen door de *ruimtelijke versnippering van grondeigendommen* meer onderhandelingsprocedures nodig zijn, waarbij in de onderhandelingen ook steeds de *privaatrechtelijke beperkingen op de grond* een rol spelen (Den Heijer, persoonlijke communicatie, 15 mei 2013).

Hoewel er in de gebieden geen in het oog springende saneringsproblemen spelen, zijn wel de sloop- en bouwrijpmaak-kosten beduidend hoger dan op een gemiddelde ontwikkelingslocatie (Den Heijer, persoonlijke communicatie, 15 mei 2013). Door de zeer centraal gelegen locatie is het ontwikkelingsproces erg lastig en kostbaar en liggen de kosten voor de voorzieningen relatief hoog. Bovendien streeft men in beide plannen naar een hoogwaardige openbare ruimte met veel uitstraling. Tot slot is er rond het Rotterdam Centraal-project nog sprake van *publiekrechtelijke beperkingen op grond*. Ook hier gelden net als in de regio Drechtsteden verhoogde veiligheidsnormen voor het gebied rondom het spoor (Den Heijer, persoonlijke communicatie, 15 mei 2013). Enerzijds betreft dit een plaatsgebonden veiligheidscontour, een straal waarin bebouwing niet wordt toegestaan, anderzijds wordt het groepsrisico in de omgeving berekend. Deze veiligheidseisen leiden in het Rotterdam Centraal-project en Rotterdam Central District-project tot hogere realisatiekosten, maar niet tot stagnatie van de plannen.

### **5.5.3 Grondbeleid**

De gemeente Rotterdam heeft er voor gekozen de komende jaren een drietal gebieden actief te gaan ontwikkelen en herstructureren. Het betreft de Stadshaven, de haven terreinen met hun locatie het meest in de binnenstad, het centrum van Rotterdam, met daarin de projecten Rotterdam Centraal en Rotterdam Central District en tot slot Rotterdam Zuid, met het project Hart van Zuid en Stadionpark (Den Heijer, persoonlijke communicatie, 15 mei 2013). Aan de hand van deze keuze kan dus gesteld worden dat vanuit de gemeente Rotterdam veel aandacht bestaat voor de ontwikkeling van knooppuntlocaties. Aan de hand van dit besluit zullen in ieder geval twee grote knooppuntlocaties worden ontwikkeld. De overige locaties in de stad waar wel plannen voor zijn gemaakt of waar ambities over zijn uitgesproken worden voorlopig enkel aangestuurd door facilitering van private initiatieven (Den Heijer, persoonlijke communicatie, 15 mei 2013). “De markt wordt gefaciliteerd door allerlei bestemmingsplanprocedures et cetera, we denken mee, geven stedenbouwkundige capaciteit en dergelijke. Maar we hanteren geen actieve rol om dingen aan te jagen”, geeft de heer Den Heijer aan.

Tot slot hebben ook de Rotterdamse ontwikkellocaties te maken met binnengemeentelijke en binnenregionale concurrentie (Den Heijer, persoonlijke communicatie, 15 mei 2013). Voorbeelden zijn de vinex-wijk Nesseland en park Zestienhoven binnen Rotterdam. Maar ook in de nabijheid van Rotterdam zijn diverse concurrerende locaties te vinden. Gezien de huidige overprogrammering is het van belang om ook in de regio Rotterdam een samenhangend beleid op te stellen en te volgen om een te gespannen concurrentie te voorkomen.

## **5.6 Vergelijkende analyse TOD-locaties**

Door de individuele casusanalyses met elkaar te vergelijken, kan nu geprobeerd worden een algemeen inzicht uiteen te zetten over de conditie en voortgang van TOD-ontwikkelingen in de StedenbaanPlus-regio en de rol van grondeigendommen en grondbeleid hierin. Bij deze vergelijkende analyse worden ook de inzichten over het gehele StedenbaanPlus-programma meegenomen. Deze zijn voortgekomen uit een kwantitatieve analyse van het Stedenbaan-programma (zie bijlage I), het interview met het programmabureau StedenbaanPlus en de bestudering van literatuur en publicaties. De inzichten uit de vergelijkende analyse worden in deze paragraaf per thema behandeld.

### **5.6.1 Mate van Transit-Oriented Development nog onvoldoende**

De manier waarop TOD zich ruimtelijk manifesteert in de StedenbaanPlus-regio, is met name door transformatie in de directe omgeving van het station en door vastgoedontwikkelingen in het invloedsgebied van een station. Netwerkontwikkeling bestaat met name uit het verhogen van frequenties, maar minder uit het aanleggen van nieuwe OV-netwerken (APPM Management Consultants). Op het gebied van woningbouw rond OV moet geconstateerd worden, dat ondanks de behoorlijke agendering van de waarden van TOD-gerichte ruimtelijke ordening en de hierdoor toegenomen bekendheid van het concept, er sprake is geweest van een verdunning van de woningdichtheid in stations- en HOV-gebieden. Hoewel in de StedenbaanPlus-regio 73 procent van de woningen binnen de invloedssfeer van HOV valt, is de netto toegevoegde hoeveelheid woningen hier slechts 68 procent (Programmabureau StedenbaanPlus, 2012). Dit betekent dat hier sprake is van een relatieve verdunning ten opzichte van de gebieden zonder HOV. Gemeenten lijken op dit moment nog onvoldoende stimuli te hebben om meer TOD-gericht te ontwikkelen. “StedenbaanPlus

blijkt goed geïncorporeerd in het denken, maar onvoldoende in het handelen, met name op het gebied van RO”, wordt aangegeven in de meest actuele evaluatie van het StedenbaanPlus-programma (APPM Management Consultants, 2013). Naast het domein woningbouw wordt in de evaluatie van StedenbaanPlus ook nog een te beperkte ontwikkeling van kantoren en voorzieningen aangegeven, waaronder detailhandel, leisure, horeca, onderwijs en zorg, te zien (APPM Management Consultants, 2013). Ook de realisatie hiervan vindt nog te veel suburbaan plaats, meent de brede regiegroep StedenbaanPlus. Van het aantal ontwikkelingen, dat het programmabureau StedenbaanPlus in 2011 verwachtte (zie bijlage I), vindt maar een klein gedeelte plaats. Tot slot wordt uit bijlage I duidelijk, dat ook wat betreft ruimtelijke maatregelen op het gebied van mobiliteit en openbaar vervoer nog veel progressie te behalen is. Van de drie geplande, te ontwikkelen Stedenbaan-station, te weten Sassenheim, Bleizo, Gouweknoop en Schiedam, is enkel station Sassenheim gerealiseerd. De totstandkoming van de overige stations is tot op heden steeds belemmerd. Wel zijn er in de StedenbaanPlus-regio diverse verbeteringen zichtbaar als het gaat om de directe omgeving van stations en de overstapmogelijkheden op andere modaliteiten (APPM Management Consultants, 2013). Met name de realisatie van meer fietsenstallingen en betere ‘park and ride’-voorzieningen (P+R) gebeurt in de regio veelvuldig.

Het is echter van belang bij deze geconstateerde beperkingen op het gebied van TOD een drietal kanttekeningen te maken. Ten eerste moet in overweging worden genomen of de ambities van het programmabureau StedenbaanPlus wel realistisch zijn en of de huidige situatie niet al afdoende OV-geïntegreerd is. Dit vraagstuk kent geen feitelijk antwoord, maar is een subjectieve en politieke overweging. Het is hierbij van belang in acht te nemen dat het programma StedenbaanPlus en haar in 2003 opgestarte voorloper ‘Stedenbaan’ zijn opgericht en worden betaald door twee vervoerspartijen, NS en ProRail en acht overheidspartijen, te weten de provincie, vijf regionale overheidsorganen en de gemeenten Den Haag en Rotterdam (De Visser, persoonlijke communicatie, 23 mei 2013). Het kan dus worden gesteld dat deze overheden en marktpartijen de behoefte hebben om tot meer TOD-ontwikkeling te komen. Er is dus, alhoewel indirect, politieke steun voor de in StedenbaanPlus vastgestelde TOD-ambities. Een tweede kanttekening die gemaakt moet worden bij de vaststelling van onvoldoende TOD-ontwikkeling, is de opmerking dat er op deze algemene regel veel noemenswaardige uitzonderingen zijn. Hoewel op veel TOD-locaties de geplande ontwikkelingen nog niet tot stand zijn gekomen, zijn er projecten aan te wijzen waar men concreet bezig is met hoogwaardige vastgoedverdichting rond het station. De casussen Spoorzone Delft, Leiden Stationsgebied, Rotterdam Central District en Rotterdam Zuidplein bewijzen, dat er in de zuidelijke Randstad niettemin TOD-ontwikkelingen spelen van hoogwaardige kwaliteit. Als derde kanttekening moet worden gemeld, dat er voor de komende jaren nog veel onduidelijk is als het gaat om ruimtelijke prognoses door de grote overprogrammering van vastgoed (Programmabureau StedenbaanPlus, 2012). Een groot deel van deze plannen zal tot stilstand moeten worden gebracht omdat realisatie van de volledige planvoorraad niet haalbaar is. Zo liggen er in de zuidelijke Randstad voor 3.000.000 vierkante meter aan plannen voor kantoorruimten klaar, terwijl in de ontwikkelprognose maar ruimte wordt verwacht voor 2.150.000 vierkante meter. Samenhangend hiermee liggen er nog veel kansen in het stimuleren van TOD-ontwikkeling door juist deze ruimtelijke projecten in de ruimtelijke programma’s te behouden (Visser, persoonlijke communicatie, 23 mei 2013). Hier ligt dan ook een belangrijke lobby voor het programmabureau StedenbaanPlus.

### 5.6.2 De rol van grondeigendommen: diversiteit door binnenstedelijkheid

Een vergelijkende analyse van TOD-projecten brengt aan het licht dat het niet eenvoudig is generale uitspraken te doen over grondeigendom-gerelateerde belemmeringen. Dit heeft te maken met de diversiteit in TOD-projecten op het gebied van binnenstedelijkheid en vastgoeddichtheid. De gebieds- en vervoerknooppontontwikkeling rond Bleizo dient in dit onderzoek als 'controlecasus', een casus waar, in tegenstelling tot de andere casussen, de TOD-ontwikkeling plaatsvond op een buitenstedelijke uitleglocatie. Op deze locatie zijn duidelijk andere belemmeringen op het gebied van grondeigendommen zichtbaar dan op meer binnenstedelijke locaties. Om deze reden wordt in deze paragraaf dit onderscheid gehanteerd en zal eerst worden ingegaan op TOD op binnenstedelijke locaties en vervolgens op TOD in uitleggebieden.

In veel binnenstedelijke TOD-locaties vormen de *hoge grondwaarden onder het huidige gebruik* een financiële belemmering in de ontwikkeling. Om de aankoop van deze kavels met daarop functies te kunnen garanderen, moet veelal een bedrag worden betaald, dat niet veel lager is dan de potentiële toekomstige waarde. Andere voorkomende veroorzakers van financiële druk op het plan zijn de *hoge kosten voor sloop, de sanering en het bouw- en woonrijp maken* van de grond. In geval van Spoorzone Delft bijvoorbeeld is er sprake van grondverontreiniging als gevolg van de voormalige spoorfunctie. De kosten van de sanering kunnen hierbij echter wel worden verhaald op de NS, de voormalige eigenaar ((Kouwenhoven, persoonlijke communicatie, 28 mei 2013). Verder gelden er in elk van de dichtbebouwde gebieden vanzelfsprekend hogere sloopkosten in vergelijking met uitleggebieden. Tot slot zijn in de binnenstedelijke stationsgebieden de bouw- en woonrijpmaakkosten duidelijk hoger dan op andere ontwikkellocaties. Niet alleen omdat er binnenstedelijk kostbaardere infrastructuur moet worden aangelegd, maar ook omdat op dergelijke locaties veel hogere eisen worden gesteld aan de aantrekkelijkheid en uitstraling van het gebied. Zo wordt in elk van de binnenstedelijke casussen het stationsplein kwalitatief onder handen genomen om het stationsgebied zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Vervolgens zijn in binnenstedelijke stationsontwikkelingen ook problemen zichtbaar met de *ruimtelijke versnippering van grondeigendommen* in combinatie met de *privaatrechtelijke beperkingen op deze grondeigendommen*. Door de integraliteit van de plannen op veel stationslocaties is het wenselijk alle kavels in het plangebied te verwerven. Hierbij kan zich het probleem voordoen dat grondeigenaren niet wensen mee te werken aan de verkoop, zoals in geval van Leiden bij het kavel van Van der Putte (Bergenhengouwen, persoonlijke communicatie, 27 mei 2013). Dit kan een ontwikkelingsproces vertragen en duurder maken. Daarnaast gelden in het algemeen op binnenstedelijke locaties diverse privaatrechtelijke beperkingen op grond op waarvan het ontwikkelingsproces zal moeten worden vormgegeven. Dit vraagt om specifieke aandacht en over het algemeen om een langer lopend proces. Tot slot zijn er op binnenstedelijke TOD-locaties diverse *publiekrechtelijke eigenschappen* van grond die het proces bemoeilijken. In Zwijndrecht, Dordrecht en Rotterdam Centraal heeft men te maken met strenge veiligheidsnormen rond het spoor. Als gevolg hiervan moet de lokale overheid een beslissing nemen over de acceptatie van risico's, wat het plan kan belemmeren. In Spoorzone Delft gelden voor de ondertunneling strenge eisen op het gebied van trillingen, geluid en luchtkwaliteit. In Delft en Leiden tot slot heeft de ontwikkeling procedurele en financiële gevolgen ervaren van de aanwezigheid van monumenten.

Deze juridische, procedurele en financiële belemmeringen op het gebied van grondeigendommen in binnenstedelijke TOD-locaties manifesteren zich over het algemeen in een verliesdraaiende

grondexploitatie. Het is vaak niet mogelijk of wenselijk te bezuinigen op de vastgestelde kwaliteitsambities of de bebouwing in het gebied dusdanig te intensiveren dat de opbrengsten kostendekkend worden. Zichtbaar is dan ook dat in Delft, Leiden, Rotterdam Centraal en Rotterdam Zuidplein geld moet worden toegelegd op de gebiedsontwikkeling. Toch kennen functies in stationsgebieden een hogere vastgoedwaarde dan bij gebieden elders. Zo speelt de aanwezigheid van een station in de kantorenmarkt een grote rol doordat het vastgoed kan worden aangemerkt als duurzaam (Bergenhenegouwen, persoonlijke communicatie, 27 mei 2013). Het gevolg is dat het vastgoed kan worden toegelaten in bepaalde vastgoedfondsen en aantrekkelijker wordt voor bedrijven die verlangen dat hun gehele productieketen duurzaam is. “De aanwezigheid van een station maakt dus dat je meer punten kunt verdienen in die BREEAM score en dus duurzaam bent. Dat vertaalt zich direct door in zowel de ontwikkelingskansen van die gronden maar ook in de grondwaarde”, aldus de heer Bergenhenegouwen (persoonlijke communicatie, 27 mei 2013). Een internationaal bekend duurzaamheidskenmerk is bijvoorbeeld de BREEAM-kwalificatie. Ook door de betere bereikbaarheid neemt de vastgoedwaarde van verschillende functies toe. De huurprijs van Retail wordt bijvoorbeeld voor 65% bepaald door het aantal passanten. Ook de kwaliteit van het dichtstbijzijnde station, als het gaat om bereikbaarheid, heeft een positief effect van gemiddeld 8,5% op de huurprijs van kantoren (Rentier, 2013). Maar ondanks deze hogere potentiële vastgoedwaardes lijken binnenstedelijke TOD-projecten door hun grondeigendom-gerelateerde belemmeringen dus toch niet financieel sluitend.

Bij uitlegontwikkelingen, in geval van dit onderzoek de ontwikkeling van Bleizo, is sprake van een geheel andere situatie als het gaat om de belemmerende rol van grondeigendommen. Door de onbebouwde omgeving, met in geval van Bleizo enkel agrarische gronden, liggen de grondwaarden evident lager en is de residuele grondwaarde uit de grondexploitatie potentieel veel hoger. Ook zijn er minder problemen met ruimtelijke versnippering. Dit heeft ermee te maken dat de grondeigenaren eerder bereid zijn tot verkoop, er relatief lage ‘transfer earnings’ nodig zijn en er gemakkelijker middelen kunnen worden ingezet, zoals minnelijke aankoop en onteigening (Zwiep, persoonlijke communicatie, 14 mei 2013). Verder spelen er in uitleggebieden ook minder problemen met privaatrechtelijke belemmeringen omtrent grond. De juridische voorwaarden, die gelden voor onbebouwde kavels, zijn dermate minder ingewikkeld dan voor bebouwde kavels. Voor wat betreft publiekrechtelijke belemmeringen op grondeigendommen gelden in het plangebied van Bleizo geen ingrijpende restricties waardoor de planontwikkeling buitensporig wordt belemmerd. Tot slot spreekt voor zich dat ook de kosten voor sloop, sanering en bouw- en woonrijp maken nadrukkelijk lager zijn op uitleglocaties.

Samenvattend kan worden gesteld dat grondeigendom-gerelateerde belemmeringen met name zichtbaar zijn op de binnenstedelijke TOD-locaties. Veel van de belemmeringen op grondeigendommen hangen samen met de mate van bebouwingsdichtheid en binnenstedelijkheid. Enkel de publiekrechtelijke belemmeringen op grondeigendommen, hoge saneringskosten en hoge bouw- en woonrijpmaakkosten kunnen worden aangewezen als specifiek voor station en spoor geldende belemmeringen. Ondanks dat een groot deel van de belemmeringen dus niet specifiek is afgeleid van de aanwezigheid van het station, zijn ze wel van belang voor de totstandkoming van Transit-Oriented Development. Een zeer groot deel van de stationsgebieden ligt immers in stedelijke, dichtbebouwde gebieden en bovendien zijn dit de gebieden waar de meeste ontwikkelingen gepland staan (zie bijlage I).

### **5.6.3 Gemeentelijk grondbeleid als bepalende factor**

De belemmerende eigenschappen van grondeigendommen en de, met name financiële, gevolgen hiervan verklaren echter niet waarom er toch binnenstedelijke TOD-ontwikkelingen gaande zijn in de zuidelijke Randstad. Het verklaart ook niet waarom de op het eerste gezicht financieel voordelige gebiedsontwikkeling Bleizo toch hinderlijke concurrentie ondervindt van vergelijkbare locaties in de binnenstad. De reden hiervoor is dat de ruimtelijke ordening in Nederland niet marktgedreven is, maar sterk wordt beïnvloed door actief overheidsingrijpen, als gevolg van politieke keuzes. In dit onderzoek zijn enkel casussen meegenomen waar veel ontwikkelingen gaande zijn. Elk van deze ontwikkelingen blijkt gedragen door een actief gemeentelijk grondbeleid. Daartegenover zijn in de StedenbaanPlus-regio nauwelijks ontwikkelingen gaande in stationsgebieden, zonder dat de overheid hier actief op stuurt. Gemeentelijk grondbeleid, indirect weer bepaald door keuzes van hogere overheden, lijkt dus een zeer bepalende factor in het wel of niet tot stand komen van TOD-ontwikkelingen.

De keuzes van gemeenten voor de gebiedsontwikkeling waar zij actief op gaan sturen, zijn gebaseerd op een breed scala aan belangen. Op dit moment, nu er sprake is van een beperkte afzetmarkt en dalende grondprijzen, worden gemeenten geconfronteerd met financiële risico's op ontwikkellocaties waar zij grondposities hebben verworven (De Visser, persoonlijke communicatie, 23 mei 2013). De financiële belangen zijn om dit moment dan ook doorslaggevend in grondbeleidskeuze. De heer De Visser (persoonlijke communicatie, 23 mei 2013) geeft aan dat dit de reden is waarom gemeenten momenteel met name investeren op uitleglocaties: "De aandacht gaat daar naartoe waar ze het meeste financieel belang bij hebben. Een groot deel daarvan ligt aan de randen van de stad". De belangen gekoppeld aan het concept TOD, zoals bereikbaarheid, levendigheid van de stad en de bescherming van de open ruimte, spelen door de huidige financiële situatie een ondergeschikte rol (De Visser, persoonlijke communicatie, 23 mei 2013). Het accentueren en opnieuw agenderen van deze belangen is dan ook een belangrijke taak voor het programmabureau StedenbaanPlus. Met name nu er door overprogrammering projecten moeten worden geschrapt ontstaat er weer ruimte voor de verdediging van bepaalde ruimtelijke belangen. Momenteel probeert men bijvoorbeeld invloed uit te oefenen op provinciaal beleid, geeft De Visser aan: "Bij de Provincie is men nu bezig met de integrale herziening van de provinciale structuurvisie. Nou daar worden dit soort dingen wel in meegenomen, door het constant opnieuw te benoemen" (De Visser, persoonlijke communicatie, 23 mei 2013).

De laatste jaren is er in Nederland echter een trend zichtbaar naar een meer faciliterende rol van de overheid (Van der Krabben, 2011). Deze trend wordt voor een deel verklaard door de afgenomen investeringscapaciteit van de overheid, in combinatie met de financiële risico's die gepaard gaan met een actieve grondpolitiek. Wat gebeurt er nu als de overheid niet langer actief stuurt op TOD-ontwikkeling? Is de markt zelf in staat om, met lichte facilitering en stimulering van de overheid, tot Transit-Oriented Development te komen? In de praktijk zijn, zoals eerder genoemd, nog weinig duidelijke voorbeelden zichtbaar van Transit-Oriented Development op privaat initiatief. Door middel van alliantiegesprekken probeert het programmabureau StedenbaanPlus op dit moment uit of een dergelijke private ontwikkeling met een integraal, gebiedsbreed belang mogelijk is (De Visser, persoonlijke communicatie, 23 mei 2013). Dit gebeurt momenteel bij station Gouda en station Den Haag Laan van NOI. Bij deze stations zijn individuele ontwikkelingen gaande waarbij voor veel geld



wordt geïnvesteerd, maar samenhang tussen deze kavels, het betreft dan met name de openbare ruimte, laat nog te wensen over. Inmiddels is er voor beide stationsgebieden een aantal alliantiegesprekken geweest en is men bezig met een publiek-private strategie met concrete afspraken over hoe deze samenwerking zal verlopen (De Visser & Van Uum, 2013). De toekomst moet uitwijzen of dergelijke alliantiegesprekken hun vruchten afwerpen.

#### **5.6.4 Toekomstige ontwikkeling onzeker door veelvoud aan factoren**

De verkregen inzichten over de rol van grondeigendommen en grondbeleid in TOD-ontwikkelingen brengt een aantal aannames teweeg over de toekomstige ontwikkeling van Transit-Oriented Development in Nederland. Een zeer belangrijk inzicht, welke is voorgekomen uit deze analyse, is dat de ruimtelijke ordening in Nederland de komende jaren voor een groot deel zal worden bepaald door actieve overheidssturing, zodat met name op de locaties waar zij financiële risico's lopen ontwikkelingen zullen plaatsvinden. Dit is het gevolg van de huidige vastgoedcrisis waardoor overprogrammering en inkomstenuitval financiële druk zetten op een gebiedsontwikkeling. De lokale overheden zullen om deze reden hun focus beperken tot de ontwikkelingsprojecten waar zij financiële risico's lopen (APPM Management consultants, 2013). Andere belangen dan economische, die samenhangen met de ruimtelijke ordening, spelen voorlopig een ondergeschikte rol. Concreet betekent dit dat met name op suburbane locaties buiten de stad ontwikkelingen plaatsvinden en op relatief kleinere schaal op binnenstedelijke stationslocaties. Een tweede inzicht, dat voortvloeit uit de analyse, is dat in stationsgebieden meer mogelijkheden zijn voor kantoor- en voorzieningenontwikkelingen (retail, leisure, horeca, onderwijs en zorg) en in mindere mate voor woningbouw. Daar waar de nabijheid van een station, ofwel vanwege de bereikbaarheid ofwel vanwege het aantal passanten, een grote rol speelt in de vastgoedwaarden van voorzieningen en kantoren speelt deze nabijheid van een station in veel mindere mate een rol bij de woningwaarde (Rentier, 2013). Daar komt nog bovenop dat duurzaamheidskwalificaties een steeds grotere rol gaan spelen in vastgoedwaarden van voorzieningen en kantoren (Bergenhengouwen, persoonlijke communicatie, 27 mei 2013). Met de nabijheid van een OV-knooppunt krijgt vastgoed een hogere duurzaamheidskwalificatie. Ten derde moet als belangrijk inzicht worden genoemd dat op grotere, intercity-stations meer ontwikkelingen kunnen worden verwacht dan op kleinere stations met minder passanten. Hoewel de grondeigendom-gerelateerde belemmeringen op beide type stations in dezelfde mate kunnen gelden, ligt de vastgoedwaarde op grotere stationslocaties evident hoger. Dit heeft te maken met de hiervoor reeds benoemde grotere passantenstromen en betere bereikbaarheid (Rentier, 2013; De Visser, persoonlijke communicatie, 23 mei 2013). Ten slotte moet nog worden genoemd, dat deze analyse heeft doen inzien dat het lastig is om enkel vanuit private partijen tot een TOD-ontwikkeling te komen. Niet alleen zijn TOD-ontwikkelingen vaak niet financieel rendabel, ook blijkt het lastig met alle betrokken partijen tot een zelfde belang te komen (De Visser, persoonlijke communicatie, 23 mei 2013), mede omdat men niet de publiekrechtelijke middelen heeft en tot slot is men in Nederland gewend aan een actief sturende overheid (Van der Krabben, 2011), de zogenaamde padafhankelijkheid.

Behalve deze vier beschreven inzichten is er voorts overwegend onduidelijkheid over de toekomstige ontwikkeling van TOD in Nederland. Dit heeft er mee te maken dat tal van onzekere factoren de TOD-ontwikkeling in Nederland beïnvloeden. Zoals eerder is aangegeven zal bijvoorbeeld door overprogrammering een groot aantal nieuwbouw- of herstructureringsprojecten moeten worden geschrapt. Dit zal deels door regionaal- en provinciaal beleid moeten gebeuren en deels door de

markt zelf. Deze trechtering van het aantal bouwprojecten heeft ook belangrijke gevolgen voor de ontwikkeling van TOD. Een lobby vanuit StedenbaanPlus moet de kansen voor TOD tijdens dit keuzeproces gaan benutten (De Visser, persoonlijke communicatie, 23 mei 2013). Maar naast deze onzekerheid op het gebied van grondbeleid en grondeigendommen is het ook zeer belangrijk overige onzekerheden, die in dit onderzoek nog buitenwegen zijn gelaten, te benoemen. De analyse van het vijftal individuele casussen en het StedenbaanPlus-programma in het algemeen laat zien dat de uitvoering van TOD-plannen in Nederland naast de onderzochte aspecten nog worden beïnvloed door tal van andere factoren. Ten eerste zijn op dit moment de vervoerspartijen, in de zuidelijke Randstad voornamelijk ProRail en NS, zeer invloedrijke partijen in het TOD-proces. Zij hebben als semipublieke partij veel keuzevrijheid en bepalen zelf of zij een goede businesscase zien in een ontwikkeling. Bijvoorbeeld in geval van Bleizo wordt de positie van de NS gehekelde, omdat ze hier evident de ontwikkeling vertraagt en belemmert (Zwiep, persoonlijke communicatie, 14 mei 2013). Deze positie van de vervoerspartijen kan een TOD-ontwikkeling dus procedureel belemmeren en zorgt op deze wijze voor een extra onzekerheid. Een tweede belangrijke onzekerheid, die niet direct voortkomt uit grondbeleid en grondeigendommen, is de afnemende investeringscapaciteit van de overheid. Op dit moment spelen hoge financiële overheidsbijdragen nog een belangrijke ondersteunende rol in het mogelijk maken van TOD-ontwikkelingen. Niet alleen wordt op elk van de in dit onderzoek bestudeerde casussen gemeentelijk geld toegelegd, ook komt er veel geld uit provinciale- en Rijksprogramma's met subsidies. Voorbeelden zijn de Rijksbijdrage voor de ondertunneling van het spoor in Delft (Kouwenhoven, persoonlijke communicatie, 28 mei 2013) en de 'ruimte voor de fiets'-fondsen welke fietsenstallingen moet financieren (Bergenhengouwen, persoonlijke communicatie, 27 mei 2013). De investeringscapaciteit van de overheid zal de komende jaren echter drastisch afnemen als gevolg van de economische crisis. In het voorbeeld van Rotterdam geeft Den Heijer aan: "als je de getallen van Rotterdam van een paar jaar geleden bekijkt, wat wij konden investeren per jaar, en je bekijkt het de komende vijf jaar, dan is het toch een factor 20 tot 30 verminderd" (Persoonlijke communicatie, 15 mei 2013). Het is nu echter nog onzeker in hoeverre deze bezuinigingen terecht zullen komen bij TOD-ontwikkelingen. De laatste onzekerheid die moet worden genoemd heeft te maken met de grote mate van decentralisatie in Nederland en het ontbreken van krachtige sturingsmiddelen op regionaal en provinciaal niveau. Als gevolg hiervan zijn er tal van gemeentelijke belangen gemoeid met de ruimtelijke ordening bovenop de sowieso al breedvoerige regionale en provinciale belangen (APPM Management Consultants, 2013). Een voorbeeld is de keuze voor Rotterdam Zuidplein als ontwikkellocatie vanwege haar sociaal-economische problemen en de keuze van Rotterdam Stadshavens als ontwikkellocatie vanwege haar gebrekkige ruimtelijke kwaliteit (Den Heijer, persoonlijke communicatie, 15 mei 2013). Welke van de diverse belangen bepalend worden in het keuzeproces omtrent de ruimtelijke ordening is dus onzeker en verschilt per gemeente. Er kan door middel van beleid en lobbyen getracht worden de gemeentelijke ruimtelijke ordening te sturen, maar veelal zullen er voor de gemeenten onvoldoende prikkels zijn om het keuzeproces te laten beïnvloeden (APPM Management Consultants, 2013).

#### **5.6.5 StedenbaanPlus-ambities vragen om reflectie**

Tijdens het analyseren van de uitvoering van Transit-Oriented Development in de StedenbaanPlus-regio, wordt ook duidelijk dat er door betrokkenen nog een heel aantal kanttekeningen wordt geplaatst als het gaat om de ambities van het StedenbaanPlus-programma en het theoretisch kader waarop deze zijn gebaseerd. Een aantal onderdelen uit de StedenbaanPlus ambities lijken voor sommigen nog onvoldoende onderbouwd en kunnen op kritiek rekenen. Het belangrijkste

kritiekpunt, welke in bijna alle gesprekken werd genoemd, is het ontbreken van een duidelijke gelaagdheid in het soort OV-knooppunten. Er wordt nu in de ambities een onderscheid gemaakt tussen invloedsgebieden van Stedenbaan-stations, invloedsgebieden van HOV en gebieden buiten de invloed van OV, maar een aantal respondenten meent dat deze indeling onvolledig is. Ze geven aan dat een HOV-locatie net zo belangrijk kan zijn als een locatie bij een Stedenbaan-station. Zo geeft Den Heijer (persoonlijke communicatie, 15 mei 2013) aan dat Zuidplein niet wordt meegenomen als belangrijke OV-knoop, maar dat dit volgens hem wel degelijk het geval is. Daarnaast vraagt de heer Seip zich af of station Bleizo wel opgenomen hoort te zijn in het StedenbaanPlus-programma (persoonlijke communicatie, 17 mei 2013). Volgens hem voldoet deze ontwikkeling niet aan de doelstellingen die bij TOD worden nagestreefd. Niet alle respondenten lijken dan overtuigd van de mogelijke voordelen van Transit-Oriented Development ten opzichte van andere vormen van ruimtelijke ontwikkeling. Ze geven aan dat de StedenbaanPlus-ambities veelal te algemeen gesteld zijn en het nodige maatwerk ontbreekt.

Om meer politieke en maatschappelijke steun te verkrijgen voor de StedenbaanPlus-ambities lijkt het raadzaam te reflecteren op deze kritische opmerkingen. Het programmabureau StedenbaanPlus beseft dit en is op dit moment dan ook bezig met nadenken over hoe moet worden omgegaan met de verschillen tussen Stedenbaan- en StedenbaanPlus-knooppunten op het gebied van bereikbaarheidskwaliteit (De Visser, persoonlijke communicatie, 23 mei 2013). Wil men Transit-Oriented Development op de agenda blijven zetten dan is het van belang de betrokken partijen te overtuigen van haar gunstige effecten. In dit onderzoek is aangetoond dat TOD-ontwikkelingen vaak lastige processen en grote investeringen met zich meebrengen. Om gemeenten toch te stimuleren deze processen in gang te zetten is het dan ook van belang om een antwoord te hebben op alle kritische vragen in het kader van TOD.

## 6. Conclusie en aanbevelingen

Dit hoofdstuk geeft de conclusie weer die voortkomt uit de in de voorgaande hoofdstukken beschreven analyse. Na deze conclusie volgen de aanbevelingen, die aan de hand van de verkregen inzichten gedaan kunnen worden voor verder wetenschappelijk onderzoek, maar ook voor een maatschappelijke reflectie op de beleidspraktijk. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een reflectie op dit onderzoek en de verkregen inzichten.

### 6.1 Conclusie

Dit onderzoek is uitgevoerd met als doel de maatschappelijke en wetenschappelijke discussie over de problemen bij de uitvoering van Transit-Oriented Development te voeden, door een inzicht te geven in de rol van grondbeleid en grondeigendommen in de uitvoering van TOD en aan de hand hiervan toekomstige ontwikkelingsrichtingen te verkennen. Om tot dit inzicht te komen is een analyse uitgevoerd op documenten, literatuur en interviews over het StedenbaanPlus-programma in het algemeen en een vijftal casussen hieruit in het bijzonder. Om tot een constructieve analyse te komen is gewerkt aan de hand van een viertal deelvragen. Deze deelvragen zullen nu stapsgewijs worden beantwoord om vervolgens af te sluiten met een centrale conclusie.

*Deelvraag 1: Welke ruimtelijke ontwikkelingen worden er in Nederland nagestreefd onder de noemer Transit-Oriented Development?*

Transit-Oriented Development heeft een duidelijke ruimtelijke component. Ontwikkelingen op het gebied van ketenmobiliteit, netwerkontwikkeling en ruimtelijke inrichting rond knooppunten vragen allen voor een groot deel om een ruimtelijke transformatie. Al deze onderdelen waarin TOD zich ruimtelijk manifesteert zijn meegenomen in dit onderzoek. De belangrijkste ruimtelijke ontwikkeling blijken transformaties van het station en haar directe omgeving en herstructurering van gebieden in de invloedssfeer van het station. Er zijn in de StedenbaanPlus-regio diverse transformaties van het station en haar directe omgeving zichtbaar. Er wordt met name veel aandacht besteed aan het verbeteren van de overstapmogelijkheden door bijvoorbeeld de aanleg van fietsenstallingen en 'park and ride'-voorzieningen. Wat betreft vastgoedontwikkeling rond stations is er minder progressie zichtbaar. Op het gebied van woningbouw is een verdunning zichtbaar van vastgoed rond stations. Ook de ontwikkeling van kantoren en voorzieningen vindt nog veel meer suburbaan plaats dan het StedenbaanPlus-programma wenst. Wel moet worden opgemerkt dat er een aantal noemenswaardige uitzonderingen is op deze regel. Op een aantal stationslocaties zijn grootschalige, hoogwaardige transformaties aan de gang. Tot slot loopt ook de realisatie van nieuwe stations nog niet volgens plan. Van de vier geplande, te ontwikkelen stations is enkel station Sassenheim tot op heden gerealiseerd.

*Deelvraag 2: In hoeverre worden TOD-ontwikkelingen beïnvloed door de grondeigendommen in het ontwikkelgebied?*

Als het gaat om de rol van grondeigendommen in het TOD-proces, moet er een belangrijk onderscheid worden gemaakt tussen binnenstedelijke en buitenstedelijke TOD-locaties. Dit heeft er mee te maken dat de mate van binnenstedelijkheid de kans op grondeigendom-gerelateerde belemmeringen aanzienlijk vergroot. Een groot deel van de TOD-ontwikkelingen vindt binnenstedelijk plaats en krijg dus potentieel te maken met deze belemmeringen. Daarnaast is er nog een aantal station- en spoor specifieke belemmeringen aan te wijzen, zoals publiekrechtelijke restricties en hoge kosten voor sanering en bouwrijp maken. Samenvattend kan gesteld worden dat

de kans op grondeigendom-gerelateerde belemmeringen als gevolg van spoor en station en het feit dat een groot deel van de TOD-ontwikkelingen binnenstedelijk plaatsvindt, het maken dat veel TOD-ontwikkelingen financieel, procedureel of juridisch wordt belemmerd als gevolg van de grondeigendommen.

*Deelvraag 3: Wat voor grondbeleid wordt er door gemeenten gehanteerd en op welke wijze beïnvloedt dit de uitvoering van TOD?*

De ruimtelijke ordening in Nederland wordt zeer sterk beïnvloed door actief gemeentelijk grondbeleid. Bij alle gebiedsontwikkelingen die in dit onderzoek de revue zijn gepasseerd was sprake van een actief sturende overheid. Er zijn in dit onderzoek geen noemenswaardige TOD-ontwikkelingen waargenomen waar niet door de overheid op werd gestuurd. Gemeentelijk grondbeleid is hiermee een zeer bepalende factor in de uitvoering van TOD. Het gemeentelijke keuzeproses omtrent het grondbeleid wordt in deze tijden van crisis voornamelijk gestuurd door de bestaande gemeentelijke grondposities, welke veelal suburbaan zijn gelegen. Het gevolg is dat er momenteel met name aan de randen van de stad wordt ontwikkeld en in minder mate op TOD-locaties. De praktijk en proefinitiatieven maken duidelijk dat het op dit moment lastig is om met enkel private partijen en zonder publiek geld tot echte TOD-ontwikkelingen te komen.

*Deelvraag 4: Welke toekomstige ontwikkelrends zijn te verwachten op basis van deze relatie tussen grondeigendommen, grondbeleid en TOD?*

Op basis van de opgedane inzichten kan een aantal ontwikkelrends worden verwacht. Ten eerste zal de ruimtelijke ordening de komende jaren voor een groot deel worden bepaald door actieve overheidssturing, zodat met name bestaande projecten en suburbane locaties zullen worden ontwikkeld. Ten tweede mag worden verwacht dat in stationsgebieden meer mogelijkheden zijn voor kantoor- en voorzieningenontwikkeling en minder voor woningontwikkeling. Ten derde kunnen op grotere, intercity-stations meer ontwikkelingen worden verwacht dan op minder bereikbare stations. Ten slotte lijkt het, in ieder geval de komende jaren, lastig met enkel private partijen tot een TOD-ontwikkeling te komen. Maar, afgezien van deze verwachte ontwikkelrends, is er vooral ook nog veel onduidelijkheid over de toekomst. Zeer veel onzekere factoren spelen een rol in de totstandkoming van TOD in Nederland. Voorbeelden zijn de trechtering van plannen vanwege overprogrammering, de invloed van vervoerspartijen op het proces, de afnemende investeringscapaciteit van de overheid en de flexibiliteit van lokale overheden ten opzichte van regionale en provinciale lobby en beleid. Deze en nog andere factoren spelen een grote rol in de totstandkoming van TOD in Nederland, wat het lastig maakt een ontwikkelrichting te voorspellen.

De centrale vraag uit dit onderzoek luidde: *In hoeverre vormen de grondeigendommen en het gemeentelijk grondbeleid op potentiële TOD-locaties een belemmering voor de uitvoering van Transit-Oriented Development en welke toekomstige ontwikkelrichtingen zijn op basis hiervan te verwachten?*

Gezien de belangrijke ruimtelijke component in Transit-Oriented Development spelen grondeigendommen en grondbeleid een invloedrijke rol in haar totstandkoming. Beiden, zowel de grondeigendommen als het gevoerde grondbeleid, spelen op dit moment een belemmerende rol in de totstandkoming van TOD. TOD vindt vaak binnenstedelijk plaats en juist daar worden meer belemmeringen van grondeigendommen ondervonden. Ook zijn er specifieke grondeigendom-gerelateerde belemmeringen rond spoor en station. Het gemeentelijke grondbeleid is op dit moment

vooral gericht op buitenstedelijke ontwikkelingen, omdat hier voor gemeenten financiële belangen spelen. De verwachting is dat de gemeentelijke focus op buitenstedelijke locatie voorlopig nog zal overheersen in de ruimtelijke ordening. Hoe TOD zich ondertussen en in het vervolg zal ontwikkelen is moeilijk te voorspellen. Dit is namelijk afhankelijk van een groot aantal nog onzekere factoren. Wel kan worden gezegd dat er met name kansen liggen op de grotere, intercity-stations en dan met name in de functies kantoren en voorzieningen (retail, leisure, horeca, onderwijs, zorg). Tot slot lijkt het voorlopig nog lastig om met enkel private partijen tot een TOD-ontwikkeling te komen.

## **6.2 Aanbevelingen**

In een onderzoek als deze, met een belangrijk verkennend karakter, speelt het doen van aanbevelingen voor vervolgonderzoek een zeer belangrijke rol. In deze paragraaf zal dan ook kort worden ingegaan op de aspecten van dit onderzoek die de moeite waard zijn verder uit te diepen. Daarnaast komen er uit de conclusies van dit onderzoek ook meer maatschappelijke vraagstukken naar boven. Ook zullen daarom aanbevelingen worden gedaan, die geen betrekking hebben op wetenschappelijk onderzoek, maar meer uitnodigen tot een reflectie van de beleidspraktijk.

### **6.2.1 Vervolgonderzoek**

Een belangrijke beperking in dit onderzoek was de gebrekkige toepasbaarheid van de internationale theorie over TOD op de Nederlandse context. De maatregelen, doelen en effecten van Transit-Oriented Development, die in de internationale literatuur worden beschreven blijken maar beperkt te corresponderen met de praktijk zoals deze zich voordoet in Nederland. Voorbeelden van gebreken in deze operationalisatie zijn het ontbreken van de fiets als belangrijke modaliteit in het concept, waardoor ook de straal van het invloedsgebied verschilt en de afwijkende doelen en effecten door de verschillen in stedelijke structuur. Ook is er nu niet duidelijk wat wordt bedoeld met een OV-knooppunt. Betreft dit een intercitystation of is een metrohalte voldoende? Deze definitie heeft belangrijke gevolgen voor de omgang met het concept TOD in de praktijk. Het lijkt dan ook zinvol te kijken naar een juiste Nederlandse vertaling en operationalisering van de internationale theorie omtrent TOD.

Vervolgens kwam uit dit onderzoek naar voren dat diverse andere factoren van grote invloed zijn op de totstandkoming van TOD in Nederland. Voorbeelden zijn de invloedrijke rol van de vervoerders en de afnemende investeringscapaciteit van de overheid. Een onderzoek naar elk van deze factoren lijkt zeer interessant in de poging de totstandkoming van TOD inzichtelijk te maken en om zo interventies mogelijk te maken. In het verlengde hiervan lijkt het ook een zeer interessante opgave om te onderzoeken hoe TOD enkel door private partijen kan worden geïnitieerd. Gezien de voorlopige focus op uitleglocaties en de afnemende overheidsbudgetten wordt de rol van private partijen in TOD steeds belangrijker. Hoe kunnen zij tot een TOD-ontwikkeling worden gezet? Zijn hiervan al voorbeelden zichtbaar? En moet dit worden geïmplementeerd in de Nederlandse context?

### **6.2.2 Maatschappelijke reflectie**

Samenhangend met de hiervoor genoemde aanbevelingen is het ook voor de beleidspraktijk van belang om tot een goede definitie van TOD te komen. Gesprekken met respondenten laten zien dat er enerzijds niet altijd begrip is voor de operationalisering van het concept TOD en dat er anderzijds twijfel is over de waarde van de effecten van TOD. Het lijkt, na 10 jaar Stedenbaan-programma, nodig om weer helder uiteen te zetten wat Transit-Oriented Development is en wat men hiermee wil en

kan bereiken in de Nederlandse context. Er zijn op dit moment veel kritische geluiden te horen waar nog onvoldoende tegenargumentatie op wordt geleverd. Zo zal er beter moeten worden nagedacht over de OV-knopen die men gaat prioriteren, welke effecten er als gevolg van welke transformaties in gang worden gezet en hoe men moet omgaan met conflicterende belangen die ook samenhangen met ruimtelijke ordening.

Tot slot is het een aanrader om meer de discussie aan te gaan over op welke manier Transit-Oriented Development dan een plaats moet krijgen in het Nederlandse ruimtelijke ordeningsbeleid. Op dit moment hebben lokale overheden veel zeggenschap wat vaak tot ongewenste situaties leidt. Een voorbeeld is de huidige overprogrammering en het belemmeren van de totstandkoming van TOD. Moeten hogere overheden hierin niet meer bevoegdheden krijgen? Is het niet paradoxaal dat een gemeente als Rotterdam kritisch staat tegen een door haar zelf in het leven geroepen programmabureau StedenbaanPlus? De manier waarop beleid wordt gemaakt speelt op dit moment een grote rol in de uitvoering van TOD en het is dan ook zinvol hier eens de discussie over aan te gaan.

### **6.3 Reflectie**

De uitvoering van dit bachelorscriptieonderzoek bleek een intensieve maar leuke klus. De lastigste fase van het onderzoeksproces bestaat nog wel uit het eerste deel, waarbij gekomen moet worden tot een degelijk onderzoeksplan met aandacht voor alle onderzoekstechnische details van het onderzoek. Hierbij was ook de selectie van casussen een lastige stap. De praktijk van casus bleek vaak zeer anders dan in beleidsplannen geschetst. Het raadplegen van krantenartikelen via de universiteitssite bleek hier uitkomst te bieden. Hierdoor kon een overzicht worden verkregen van de actualiteit van de casus welke niet uit beleidsstukken kon worden opgemaakt. Een volgende valkuil in het onderzoeksproces is het niet kunnen regelen van respondenten voor de uitgekozen casus. Dit kan de gehele, goed uitgedachte, casuselectie teniet doen. Gelukkig bleken in mijn geval alle benaderde organisaties bereid tot een interview, weliswaar soms na een aantal keer te zijn doorverwezen.

De gesprekken met de respondenten zelf verliepen erg prettig. Een groot voordeel hierbij was dat ik telkens sprak met de juiste persoon. Allen waren projectleider, gebiedsmanager of directeur op het vlak van ruimtelijke ordening en TOD. Uiteraard kwam ik er bij het transcriberen achter dat er nog veel verbeterpunten mogelijk zijn in de vraagstelling, maar overwegend heb ik goede gesprekken gehad en ben ik zeer veel bruikbare informatie te weten gekomen. Respondenten blijken enthousiast te zijn om te vertellen over 'hun' project en van een aantal respondenten heb ik ook nog goede aanvullende literatuur en documenten gekregen.

Tot slot blijft het lastig om te relativeren welke kennis je kunt vergaren met een bachelorscriptie als deze. Steeds opnieuw heb ik mijn onderzoeksscope moeten toespitsen en specifiek maken omwille van de tijd en capaciteit. Graag had ik een breder inzicht verkregen in de problematiek en had ik bijvoorbeeld ook naar oplossingsrichtingen gekeken, maar dit zou de scope van het onderzoek te breed maken voor deze bachelorscriptie. Toch denk ik dat ik in dit onderzoek een aardig beeld heb kunnen wegzetten van de uitvoering van Transit-Oriented Development in Nederland en de rol van grondbeleid en grondeigendommen hierin. Wellicht kan ik in de toekomst verder werken aan de in deze scriptie opgenomen aanbevelingen en ook verder onderzoek doen naar oplossingsrichtingen.

## Referenties

- *Aangenomen motie Bleizo 'steun in de rug'* (2013, 27 april). AD/Haagsche Courant. P. 23. Vinddatum 20 mei 2013, op <http://academic.lexisnexis.nl.proxy.ubn.ru.nl/>
- APPM Management Consultants (2013). *Evaluatie StedenbaanPlus. Bijeenkomst brede regiegroep StedenbaanPlus*.
- Atelier Zuidvleugel (2006). *Ruimte en Lijn. Ruimtelijke Verkenning Stedenbaan 2010-2020. Zuidvleugel van de Randstad*. Vinddatum 28 februari 2013, op <http://www.atelierzuidvleugel.nl/section/projecten/projectid/1>
- Belzer, D. & Autler, G. (2002). *Transit Oriented Development: Moving from Rethoric to Reality*. The Brooking Institute en The Great American Station Foundation. Vinddatum 10 maart 2013, op <http://www.china-up.com:8080/international/case/case/810.pdf>
- Bertolini, L. (1999). *Spatial Development and Public Transport: The Application of an Analytical Model in the Netherlands*. Planning Practice & Research, Vol. 14, p.199-210. Vinddatum 2 maart 2013, op <http://web.ebscohost.com.proxy.ubn.ru.nl/ehost/pdfviewer/pdfviewer?sid=5517d2cb-9410-4bed-892f-5700afc6ac88%40sessionmgr13&vid=2&hid=10>
- Bertolini, L. (2009). *De planologie van mobiliteit*. Amsterdam: Vossiuspers UvA. Vinddatum 9 april 2013, op <http://dare.uva.nl/document/180071>
- Bleizo (n.d.). *Historie*. Vinddatum 28 mei 2013, op: <http://www.bleizo.nl/over-bleizo/historie/>
- Boiten, D. & Wessels, P. (2013, 3 juni). Winkellootatie is cruciaal. *Het financieele dagblad*. P. 13. Vinddatum 20 mei 2013, op <http://academic.lexisnexis.nl.proxy.ubn.ru.nl/>
- Bregman, A. (2012). *Herverkaveling als instrument voor gebiedsontwikkeling*. Vinddatum 2 februari 2013, op [http://www.vastgoedkennis.nl/docs/publicaties/ASRE\\_Research\\_paper\\_12\\_11\\_Herverkaveling.pdf](http://www.vastgoedkennis.nl/docs/publicaties/ASRE_Research_paper_12_11_Herverkaveling.pdf)
- Broos, J. (2010, 15 december). Twee jaar vertraging spoortunnel. *AD/Haagsche Courant*. P.1. Vinddatum 10 mei 2013, op <http://academic.lexisnexis.nl/>
- Buitelaar, E. & Segeren, A. (2008). Gebiedsontwikkeling en integraliteit: grondeigendom als kritische factor. *Property Research Quarterly*, p. 14 – 21. Vinddatum 20 maart 2013, op <http://dare.ubn.kun.nl/bitstream/2066/68665/1/68665.pdf>
- Buitelaar, E., Feenstra, S., Galle, M., Lekkerkerker, J., Sorel, N. & Tennekes, J. (2012). *Vormgeven aan de spontane stad. Belemmeringen en kansen voor organische stedelijke herontwikkeling*. Den Haag: Uitgeverij PBL. Vinddatum 2 april 2013, op [http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/PBL\\_2012\\_Vormgeven-aan-de-Spontane-Stad\\_500232002.pdf](http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/PBL_2012_Vormgeven-aan-de-Spontane-Stad_500232002.pdf)
- Buitelaar, E., Segeren, A. & Kronberger, P. (2008). *Stedelijke transformatie en grondeigendom*. Rotterdam: NAI uitgevers. Vinddatum 18 maart 2013, op [http://www.rivm.nl/bibliotheek/digitaaldepot/Stedelijke\\_transformaties\\_en\\_grondeigendom.pdf](http://www.rivm.nl/bibliotheek/digitaaldepot/Stedelijke_transformaties_en_grondeigendom.pdf)
- Cervero, R. (1998). *The Transit Metropolis: A Global Inquiry*. Washington, D.C.: Island Press. Vinddatum 4 maart 2013, op <http://www.botsfor.no/publikasjoner/Litteratur/New%20Urbanism/The%20Transit%20Metropolis%20by%20Robert%20Cervero%20Excerpt.pdf>
- Cervero, R., Murphy, S., Ferrell, C., Goguts, N., Tsai, Y.-H., (2004). *Transit-Oriented Development in America: Experiences, Challenges and Prospects*. Transportation Research Board, National Research Council, Washington D.C. Vinddatum 11 februari 2013, op [http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tcrp\\_rpt\\_102.pdf](http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tcrp_rpt_102.pdf)
- Clevers, R. (2012, 12 juni). Geen trainen naar Leerpark. *AD/ De Dordtenaar*. P.1. Vinddatum 12 mei 2013, op <http://academic.lexisnexis.nl/>
- Cornelisse, E. (2008, 11 januari). Wethouder Karakus: "plannen leveren duizend nieuwe banen op". Zuid krijgt eigen binnenstad. *AD/Rotterdams Dagblad*. P.6. Vinddatum 2 mei 2013, op <http://academic.lexisnexis.nl/>
- Cornelissen, B., Nefs, M., Van Dijk, J. & Brenninkmeijer, B. (2013). TOD in de lage landen, verkenning van een Utrechtse Corridor. *S+RO*, p. 49-53. Vinddatum 14 maart 2013, op <http://movares.nl/wp-content/uploads/2013/03/TOD-inde-lage-landen-2013.pdf>
- De Zeeuw, F. (2011). Binnenstedelijk bouwen moet op alle fronten anders. *Service Magazine*, p. 22-25. Vinddatum 2 maart 2013, op [http://www.ikcro.nl/artikelen/FrisodeZeeuw\\_SERVICEmagazine\\_12-11.pdf](http://www.ikcro.nl/artikelen/FrisodeZeeuw_SERVICEmagazine_12-11.pdf)
- De Visser, G. & Uum, E. van (2013). 3<sup>e</sup> Alliantiegesprek stationsgebied Gouda.
- Dittmar, H. & Ohland, G. (2004). *The New Transit Town: Best practices in Transit-Oriented Development*. Washington, D.C.: Island Press. Vinddatum 3 maart 2013, op



<http://books.google.nl/books?hl=nl&lr=&id=4USDi8bjFZWc&oi=fnd&pg=PR10&dq=definition+transit+oriented+development&ots=di7XD45Wo2&sig=DL2s9cBkx3VhKbB6NUIDIQI4wo#v=onepage&q&f=false>

- Dolle, E. & Fenten, G.A.M. (1997). *Hoe vrij is uw eigendom? De registratie van publiekrechtelijke beperkingen*. Delft: Delftse Universitaire Pers. Vinddatum 19 maart 2013, op <http://repository.tudelft.nl/view/ir/uuid%3A61156ebd-b87c-4fff-821e-d55d8f24ca5b/>
- *Dure woningen Weeskinderdijk. College vraagt krediet aan gemeenteraad* (2005, 18 augustus). De Dordtenaar. Vinddatum 18 mei 2013, op <http://academic.lexisnexis.nl/>
- Gemeenschappelijke Regeling Bleizo (2010). *Masterplan Bleizo. Positionering, programma en ruimtelijk ontwerp voor een nieuw station in een nieuwe omgeving*. Den Haag: Lifoka. Vinddatum 22 mei 2013, op <http://www.bleizo.nl/wp-content/uploads/2011/11/masterplanbleizo.pdf>
- Gemeente Rotterdam (2007). *Ontwerp structuurvisie. Rotterdam Central District*. Vinddatum 2 mei 2013, op [www.bds.rotterdam.nl/dsresource?objectid=205245](http://www.bds.rotterdam.nl/dsresource?objectid=205245)
- Gemeente Rotterdam (n.d.). *Mijlpalen*. Vinddatum 2 mei 2013, op [Rotterdam.nl](http://www.rotterdam.nl/mijlpalen): <http://www.rotterdam.nl/mijlpalen>
- Gemeente Zoetermeer (2013). *Station Bleizo inpasbaar*. Vinddatum 2 april 2013, op [BleiZo.nl](http://www.bleizo.nl/wp-content/uploads/2013/04/Persbericht-Vervoersknoop-Bleizo-5-april-Station-Bleizo-inpasbaar.pdf): <http://www.bleizo.nl/wp-content/uploads/2013/04/Persbericht-Vervoersknoop-Bleizo-5-april-Station-Bleizo-inpasbaar.pdf>
- Geurs, K., Maat, K., Rietveld, P. & Visser, G. de (2012). *Transit Oriented Development in the Randstad South Wing: goals, issues and research*. Vinddatum 11 februari 2013, op [https://blackboard.ru.nl/courses/1/MAN-BIM356-2012-3-V/groups/\\_136951\\_1/\\_1672863\\_1/Geurs%20et%20al.%202012.%20Conference%20paper%20TOD\\_stedenbaanplus.pdf](https://blackboard.ru.nl/courses/1/MAN-BIM356-2012-3-V/groups/_136951_1/_1672863_1/Geurs%20et%20al.%202012.%20Conference%20paper%20TOD_stedenbaanplus.pdf)
- Glasstra, B. (2012, 15 oktober). *Minder kantoren bij station*. Leidsch Dagblad. Vinddatum 12 mei 2013, op <http://academic.lexisnexis.nl/>
- Hesselink, B. (2011, 17 september). *Weer strop spoorzone. AD/Haagsche Courant. P.3*. Vinddatum 10 mei 2013, op <http://academic.lexisnexis.nl/>
- Houwelingen, K. van (2012). *Streep door bouwplannen. AD/De Dordtenaar. P. 1*. Vinddatum 16 mei 2013, op <http://academic.lexisnexis.nl.proxy.ubn.ru.nl/>
- Interprovinciaal Overleg (2012). *Slim financieren. Provincies op zoek naar creatieve financieringsvormen voor gebiedsontwikkeling en infrastructuur*. Vinddatum 13 maart 2013, op [http://www.ipo.nl/files/6213/5722/9048/slim\\_financieren\\_voor\\_gebiedsontwikkeling\\_en\\_infrastructuur.pdf](http://www.ipo.nl/files/6213/5722/9048/slim_financieren_voor_gebiedsontwikkeling_en_infrastructuur.pdf)
- Kenniscentrum PPS (2004). *Selectie van private partijen bij PPS bij gebiedsontwikkeling*. Vinddatum 17 maart 2013, op <http://www.pianoo.nl/sites/default/files/documents/documents/Selectie-private-partijen-bij-pps-gof~1.pdf>
- Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) (2006). *Langs de rand van het openbaar vervoer. Een verkenning naar de exclusiviteit van de concessie*. Vinddatum 9 april 2013, op <http://www.kpvv.nl/KpVV/KpVV-Overige-Content/KpVV-Overige-Content-Media/Bijlagen-publicaties/Langs-de-rand-van-het-OV-tbv-internetpdf.pdf>
- Koster, H. & Tan, W. (2012). *Knooppuntontwikkeling in een nieuwe perspectief*. Vinddatum 20 maart 2013, op [http://niciskei.files.wordpress.com/2012/05/120503\\_niciskei\\_bijdrage-voor-deltametropool-2.pdf](http://niciskei.files.wordpress.com/2012/05/120503_niciskei_bijdrage-voor-deltametropool-2.pdf)
- Koster, P. (2011, 13 december). *Stationsplein bijna klaar. AD/De Dordtenaar. P.2*. Vinddatum 22 mei 2013, op <http://academic.lexisnexis.nl.proxy.ubn.ru.nl/>
- Kuijpers, C., Noy, M., Buck, P. & Ongering, L (2010). *Stedelijke ontwikkeling en mobiliteit: 8 handvaten voor de ontwikkeling van spoorzones tot knooppunten*. Den Haag: Ministerie van VROM, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, NS en Prorail. Vinddatum 17 februari 2013, op <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brochures/2010/08/01/stedelijke-ontwikkeling-en-mobiliteit-8-handvatten-voor-de-ontwikkeling-van-spoorzones-tot-knooppunten.html>
- Lankelma, J.P. (2009). *Private kwaliteit in openbare ruimte: Hoe het concessiemodel kan bijdragen in het streven naar hoogwaardig openbaar gebied*. Master thesis Architecture, TU Delft, vinddatum 17 maart 2013, op <http://repository.tudelft.nl/view/ir/uuid%3Afbbe3e2a-43e4-44ae-abe1-5d92407d623b/>
- Lastdrager-Van der Woude, E. & Donnemayer, L. (2008). *Regionaal Openbaar Vervoer. Verbinden van mobiliteit en ruimtelijke inrichting: een methodische aanpak*. Gouda: Twynstra Gudde. Vinddatum 2 maart 2013, op <http://www.twynstragudde.nl/pdf/publicaties/Regionaalopenbaarvervoer.pdf>
- *Leiden koopt Gat en kraakpand Van der Putte* (n.d.). Leidsch Dagblad. Vinddatum 12 mei 2013, op <http://www.leidschdagblad.nl/regionaal/leidenenregio/article3916151.ece>

- Leroy, P., Horlings, I. & Arts, B. (n.d.). *Het ontbrekende hoofdstuk. Theorie en samenleving als inspiratiebron voor een goede vraagstelling*. Vinddatum 24 maart 2013, op [https://blackboard.ru.nl/bbcswebdav/pid-1712785-dt-content-rid-4447028\\_4/institution/MAN/MAN-C-SG/Courses/MAN-BIM356/Het%20ontbrekende%20hoofdstuk.pdf](https://blackboard.ru.nl/bbcswebdav/pid-1712785-dt-content-rid-4447028_4/institution/MAN/MAN-C-SG/Courses/MAN-BIM356/Het%20ontbrekende%20hoofdstuk.pdf)
- Liukku, A. (2011, 3 mei). Central District zal bruisen. *AD/Rotterdams Dagblad*. P.2. Vinddatum 2 mei 2013, op <http://academic.lexisnexis.nl/>
- Liukku, A. (2013, 15 maart). Miljoenenflop kantoorgebied. *AD/Rotterdams Dagblad*. P.1. Vinddatum 2 mei 2013, op <http://academic.lexisnexis.nl/>
- Luijten, A. (2011). *Alternatieven voor een actief grondbeleid*. Vinddatum 2 april 2013, op [gebiedsontwikkeling.nu: http://gebiedsontwikkeling.nu/workspace/uploads/alternatieven-voor-een-actief-50e1ab84cd8b8.pdf](http://gebiedsontwikkeling.nu/workspace/uploads/alternatieven-voor-een-actief-50e1ab84cd8b8.pdf)
- Maxwan (2012). *Stedenbouwkundig plan Leiden Stationsgebied*. Vinddatum 5 mei 2013, op Leiden.nl: <ftp://ftp.leiden.nl/Public/Stedenbouwkundigplanvastgesteld.pdf>
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2012). *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Vinddatum 2 maart 2013, op [http://www.google.nl/url?sa=t&rct=j&q=structuurvisie%20infrastructuur%20en%20ruimte.%20nederland%20concurrerend%20%20bereikbaar%20%20leefbaar%20en%20veilig.%20&source=web&cd=1&ved=0CC4QFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.rijksoverheid.nl%2Fbestanden%2Fdocumenten-en-publicaties%2Frapporten%2F2012%2F03%2F13%2Fstructuurvisie-infrastructuur-en-ruimte%2Fstructuurvisie-infrastructuur-en-ruimte-4.pdf&ei=Hf8-UeeGMpKh7Aact4DQBA&usq=AFQjCNEGhwRFpwfa7snt\\_2dCerTeJsLUrQ&bvm=bv.43287494,d.d2k](http://www.google.nl/url?sa=t&rct=j&q=structuurvisie%20infrastructuur%20en%20ruimte.%20nederland%20concurrerend%20%20bereikbaar%20%20leefbaar%20en%20veilig.%20&source=web&cd=1&ved=0CC4QFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.rijksoverheid.nl%2Fbestanden%2Fdocumenten-en-publicaties%2Frapporten%2F2012%2F03%2F13%2Fstructuurvisie-infrastructuur-en-ruimte%2Fstructuurvisie-infrastructuur-en-ruimte-4.pdf&ei=Hf8-UeeGMpKh7Aact4DQBA&usq=AFQjCNEGhwRFpwfa7snt_2dCerTeJsLUrQ&bvm=bv.43287494,d.d2k)
- Ministerie van VROM (2007). *Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico*. Vinddatum 22 mei 2013, op [groepsrisico.nl: http://www.groepsrisico.nl/doc/Handreiking%20verantwoordingsplicht%20groepsrisico.pdf](http://www.groepsrisico.nl/doc/Handreiking%20verantwoordingsplicht%20groepsrisico.pdf)
- Munoz Gielen, D. (2012). *Grondbeleid in Nederland: ontwikkelingsmodellen, soorten grondbeleid*. Hoorcollege binnen de cursus Grondmanagement & Grondexploitatie. Faculteit der Managementwetenschappen, Radboud Universiteit Nijmegen
- NOS (21 mei 2013). *Keuze schaatscentrum week later*. Vinddatum 28 mei 2013, op NOS.nl: <http://nos.nl/tekst/509194-keuze-schaatshal-week-uitgesteld.html>
- Oerlemans, A. (2012, 7 april). Voorbeeld voor het land. *AD Rivierenland*. P. 15. Vinddatum 10 april 2013, op <http://academic.lexisnexis.nl/>
- Offermans, R.N. & Velde, D.M. van der (2004). *Value Capturing: potentieel investeringsinstrument voor Nederland?* Vinddatum 2 maart 2013, op <http://www.rli.nl/sites/default/files/leder%20zijn%20deel%206-2004%20achtergrondstudie.pdf>
- Onderwater, P. (2004). *Stedenbaan; het idee wordt uitgevoerd! Paper voor Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2004*. Vinddatum 10 april 2013, op <http://www.cvs-congres.nl/cvspdfdocs/cvs0460.pdf>
- Pastoor, D. (2011). *Transit-oriented development als duurzame oplossing? Een Nederlands case study-onderzoek naar de integratie tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit*. Masterscriptie Planologie, Universiteit van Amsterdam. Vinddatum 24 maart 2013, op <http://dare.uva.nl/document/352128>
- Peijs, L. (2005). *Transit and the City: Het Amerikaanse concept Transit-Oriented Development als voorbeeld voor Nederland*. Masterscriptie Planologie: Universiteit van Amsterdam. Vinddatum 2 maart 2013, op <http://dare.uva.nl/document/19366>
- Platform Zuidvleugel (2007). *Ruimtelijke ambitie stedenbaan 2020*. Vinddatum 2 april 2013, op <http://www.rr2020.nl/Documenten/0710%20ruimt-amb-stedenbaan.pdf>
- Praktijkleerstoel Gebiedsontwikkeling (2011). *Samenwerking tussen publiek en privaat in een andere realiteit. Nieuwe modellen in theorie en praktijk*. Vinddatum 17 maart 2013, op [http://www.bk.tudelft.nl/fileadmin/Faculteit/BK/Over\\_de\\_faculteit/Afdelingen/Real\\_Estate\\_and\\_Housing/Organisatie/Leerstoelen/Urban\\_Area\\_Development/Onderzoek/Publicaties/Archief/doc/2011.09.17\\_SamenwerkingTussenPubliekEnPrivaat\\_NieuweModellen.pdf](http://www.bk.tudelft.nl/fileadmin/Faculteit/BK/Over_de_faculteit/Afdelingen/Real_Estate_and_Housing/Organisatie/Leerstoelen/Urban_Area_Development/Onderzoek/Publicaties/Archief/doc/2011.09.17_SamenwerkingTussenPubliekEnPrivaat_NieuweModellen.pdf)
- Programmabureau StedenbaanPlus (2012). *StedenbaanPlus monitor 2012*. Vinddatum 14 april 2013, op [http://www.stedenbaanplus.nl/sites/www.stedenbaanplus.nl/files/page/downloads/monitor\\_stedenbaanplus\\_2012\\_web.pdf](http://www.stedenbaanplus.nl/sites/www.stedenbaanplus.nl/files/page/downloads/monitor_stedenbaanplus_2012_web.pdf)
- Programmabureau StedenbaanPlus (2012). *StedenbaanPlus: Bouwen aan een bereikbaar en duurzaam Zuid-Holland*. Vinddatum 28 februari 2013, op [http://www.stedenbaanplus.nl/sites/www.stedenbaanplus.nl/files/book/downloads/stedenbaanplus\\_brochure\\_web1.pdf](http://www.stedenbaanplus.nl/sites/www.stedenbaanplus.nl/files/book/downloads/stedenbaanplus_brochure_web1.pdf)

- Projectbureau Hart van Zuid (2011). *Hart van Zuid. Ambitiedocument*. Vinddatum 2 mei 2013, op [http://www.rotterdam.nl/Stadsontwikkeling/Document/Zuid/Ambitie%20brochure\\_HvZ\\_F2\\_LR7.pdf](http://www.rotterdam.nl/Stadsontwikkeling/Document/Zuid/Ambitie%20brochure_HvZ_F2_LR7.pdf)
- Projectbureau Maasterras (2010). *Structuurvisie Maasterras. Samenvatting*. Vinddatum 10 mei 2013, op [www.raadswijndrecht.nl/dsresource?objectid=16394&type=org](http://www.raadswijndrecht.nl/dsresource?objectid=16394&type=org)
- Rentier, C. (2014). De waarde van stationsgebieden. De optimalisatie van het waardecreatieproces in stationsgebieden. Masterscriptie Vastgoedkunde: Rijksuniversiteit Groningen.
- Spoorzone Delft (2009). Projectgeschiedenis. Vinddatum 2 mei 2013, op <http://www.spoorzonedelft.nl/Upload/Factsheet%20Projectgeschiedenis%20Spoorzone%20Delft.pdf>
- Spoorzone Delft (2012). *Spoorzone Delft. Verbinding naar de toekomst*. Vinddatum 30 mei 2013, op: <http://www.corporatebrochure.spoorzonedelft.nl/>
- Spoorzone Delft (2012). *Stappenplan voor nieuwe fase gebiedsontwikkeling vastgesteld*. Vinddatum 10 mei 2013, op [http://www.spoorzonedelft.nl/Actueel/Nieuwsberichten/Stappenplan\\_voor\\_nieuwe\\_fase\\_gebiedsontwikkeling\\_vastgesteld](http://www.spoorzonedelft.nl/Actueel/Nieuwsberichten/Stappenplan_voor_nieuwe_fase_gebiedsontwikkeling_vastgesteld)
- Spoorzone Delft (n.d.). *Over het project*. Vinddatum 20 mei 2013, op [http://www.spoorzonedelft.nl/Over\\_het\\_project/](http://www.spoorzonedelft.nl/Over_het_project/)
- Stadsbestuur blijft grond aankopen in Spoorzone (2004, 27 februari). Haagsche Courant. Vinddatum 2 mei 2013, op <http://academic.lexisnexis.nl/>
- Stadsregio Arnhem Nijmegen (2007). *Regionaal plan 2005-2020. Werken aan een aantrekkelijke en concurrerende stadsregio in Noordwest Europa*. Amsterdam: Vista. Vinddatum 26 maart 2013, op <http://www.destadsregio.nl/publicaties/publicaties-ruimte/regionaal-plan-stadsregio-arnhem-nijmegen-2005-2020/regionaal-plan-stadsregio-arnhem-nijmegen-2005-2020/view>
- StedenbaanPlus (n.d.). Vinddatum 10 april 2013, op <http://www.stedenbaanplus.nl/content/stedenbaanplus>
- Struiksma, J. (2007). *Het systeem van het ruimtelijke ordeningsrecht*. Vinddatum 15 maart 2013, op [http://www.recht.nl/doc/Systeem\\_ROrecht\\_3edruk.pdf](http://www.recht.nl/doc/Systeem_ROrecht_3edruk.pdf)
- Tan, W. & Bertolini, L. (2010). *Barriers to Transit Oriented Developments in the Netherlands: a luxury problem?* 24th AESOP Annual Conference, 10 July 2010, Finland. Vinddatum 10 februari 2013, op [https://blackboard.ru.nl/courses/1/MAN-BIM356-2012-3-V/groups/\\_136951\\_1/\\_1676422\\_1/Bertolini%2C%20L.%20%26amp%3B%20Tan%2C%20W.%20%282010%29.%20Barriers%20to%20Transit%20Oriented%20Developments%20in%20The%20Netherlands.pdf](https://blackboard.ru.nl/courses/1/MAN-BIM356-2012-3-V/groups/_136951_1/_1676422_1/Bertolini%2C%20L.%20%26amp%3B%20Tan%2C%20W.%20%282010%29.%20Barriers%20to%20Transit%20Oriented%20Developments%20in%20The%20Netherlands.pdf)
- 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*. Vinddatum 17 februari 2013, op [http://niciskei.files.wordpress.com/2011/06/531\\_tan\\_110611\\_learning-from-others\\_secure.pdf](http://niciskei.files.wordpress.com/2011/06/531_tan_110611_learning-from-others_secure.pdf)
- Ulloa Munoz, C. (2011). *Transit Oriented Regeneration. Stedenbaan station areas as drivers of urban regeneration in the South Wing of the Randstad*. Vinddatum 13 maart 2013, op TU Delft: <http://repository.tudelft.nl/view/ir/uuid:e3980bb6-04ac-4571-bb3e-e6123ed6fe46/>
- Van de Stadt, P. (2013, 29 januari). Miljoenenverlies Bleizo. *AD/Haagsche Courant*. P. 3. Vinddatum 20 mei 2013, op <http://academic.lexisnexis.nl.proxy.ubn.ru.nl/>
- Van de Stadt, P. (2013, 30 april). Snel beslissing Bleizo. *AD/Haagsche Courant*. P. 1. Vinddatum 22 mei 2013, op <http://academic.lexisnexis.nl.proxy.ubn.ru.nl/>
- Van de Stadt, P. (2013, 6 april). 'Bom' onder Bleizo-plan. *AD/Haagsche Courant*. P. 1. Vinddatum 20 mei 2013, op <http://academic.lexisnexis.nl.proxy.ubn.ru.nl/>
- Van der Hoeven, F. (2005). Zuidvleugeln. *Rooilijn*. 38, 3, pp.140-145. Vinddatum 17 februari 2013, op [http://connectedcities.eu/downloads/showcases/sb\\_zuidvleugeln.pdf](http://connectedcities.eu/downloads/showcases/sb_zuidvleugeln.pdf)
- Van der Krabben, E. (2011). Terughoudend Grondbeleid. *S+RO*, p. 52-54. Vinddatum 19 maart 2013, op <http://gebiedsontwikkeling.nu/workspace/uploads/alternatieven-voor-een-actief-50e1aba93b746.pdf>
- Van der Stoep, H. & Lenferink, S. (2013). *Startbijeenkomst bathe-onderzoek: Transit Oriented Development*. Hoorcollege binnen de cursus Voorbereiding Bachelorthesis. Faculteit der Managementwetenschappen, Radboud Universiteit Nijmegen
- Van der Weerd, R. (2007). *Organisatiemodellen voor gebiedsontwikkeling. Analyse invloed op percepties van betrokken actoren*. Masterscriptie Civiele Technologie & Management: Universiteit Twente. Vinddatum 20 maart 2013, op [http://essay.utwente.nl/57666/1/scriptie\\_van\\_der\\_Weerd.pdf](http://essay.utwente.nl/57666/1/scriptie_van_der_Weerd.pdf)

- Van Enter, D. (2011). *Vervlechting van infrastructuur en gebiedsontwikkeling*. Masterscriptie Planologie: Radboud Universiteit Nijmegen. Vindatum 2 maart 2013, op <http://www.ru.nl/gpm/@845770/pagina/>
- Van Hoek, T.H., Koning, M.H. & Mulder, M. (2011). *Succesvol binnenstedelijk bouwen. Een onderzoek naar maatschappelijke kosten en baten en mogelijkheden naar optimalisatie van binnenstedelijk bouwen*. Vinddatum 16 maart 2013, op EIB.nl: <http://www.eib.nl/files/files/Succesvol%20binnenstedelijk%20bouwen.pdf>
- Venhoeven, T. (2012). *Over stad, spoor en snelweg*. Rotterdam: NAI 010 uitgevers. Vinddatum 2 maart 2013, op [http://www.inbo.com/SiteCollectionDocuments/Nieuwsberichten/2012/NUI003-01\\_buitenkant\\_kaart%20A0\\_06.pdf](http://www.inbo.com/SiteCollectionDocuments/Nieuwsberichten/2012/NUI003-01_buitenkant_kaart%20A0_06.pdf)
- Verschuren, P.J.M. & Doorewaard, J.A.C.M. (2007). *Het ontwerpen van een onderzoek*. Den Haag: Boom Lemma Uitgevers.
- Witte, P.A. (2010). *'Slopen is kopen'. Financiering van gebiedsontwikkeling op binnenstedelijke locaties*. Masterscriptie Planologie: Universiteit Utrecht. Vinddatum 24 maart 2013, op <http://igitur-archive.library.uu.nl/student-theses/2010-1125-200303/Master%20Thesis%20Patrick%20Witte.pdf>
- Wortelboer-Van Donselaar, P., Jorritsma, P. & Visser, J. (2012). *Regie op knooppunten. Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk*. Vinddatum 10 maart 2013, op [http://www.cvs-congres.nl/cvspdfdocs\\_2012/cvs12\\_9.pdf](http://www.cvs-congres.nl/cvspdfdocs_2012/cvs12_9.pdf)

## Bijlage I: Eerste kwantitatieve analyse Stedenbaan-stations

|                        | Station                      | Plaats                                 | Invloedsgebied <sup>1</sup><br>(ha.) | Bebouwd gebied <sup>2</sup><br>(ha.) | Bebouwings-<br>percentage <sup>3</sup><br>(%) | Dichtheid <sup>4</sup><br>(personen/ha) | Ontwikkelings-<br>plannen 2006 <sup>5</sup><br>(ha.) | Ontwikkelings-<br>plannen 2011:<br>woningbouw <sup>6</sup><br>(aantal) | Ontwikkelings-<br>plannen 2011:<br>Kantoren <sup>7</sup><br>(m2) |
|------------------------|------------------------------|----------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| Regio Holland-Rijnland |                              |                                        |                                      |                                      |                                               |                                         |                                                      |                                                                        |                                                                  |
| 1                      | Hillegom                     | Hillegom                               | 452                                  | 59                                   | 13,1                                          | 90                                      | 56                                                   | 275                                                                    | 0                                                                |
| 2                      | Voorhout                     | Teylingen                              | 452                                  | 254                                  | 56,2                                          | 67                                      | 50                                                   | 800                                                                    | 0                                                                |
| 3                      | Leiden Centraal              | Leiden                                 | 452                                  | 354                                  | 78,3                                          | 163                                     | 110                                                  | 2550                                                                   | 137000                                                           |
| 4                      | De Vink                      | Leiden/voorschoten                     | 452                                  | 292                                  | 64,6                                          | 103                                     | 120                                                  | 0                                                                      | 0                                                                |
| 5                      | Voorschoten                  | Voorschoten                            | 452                                  | 187                                  | 41,4                                          | 61                                      | 2                                                    | 300                                                                    | 10000                                                            |
| Stadsgewest Haaglanden |                              |                                        |                                      |                                      |                                               |                                         |                                                      |                                                                        |                                                                  |
| 6                      | Den Haag<br>Mariahoeve       | Den Haag                               | 450                                  | 257                                  | 57,1                                          | 115                                     | 95                                                   | 150                                                                    | 5000                                                             |
| 7                      | Den Haag Laan van<br>NOI     | Den Haag                               | 314                                  | 229                                  | 72,9                                          | 188                                     | 156                                                  | 0                                                                      | 35000                                                            |
| 8                      | Den Haag Centraal            | Den Haag                               | 273                                  | 167                                  | 61,2                                          | 387                                     | 183                                                  | 1000                                                                   | 307100                                                           |
| 9                      | Den Haag HS                  | Den Haag                               | 330                                  | 254                                  | 77,0                                          | 283                                     | 159                                                  | 900                                                                    | 21000                                                            |
| 10                     | Den Haag Moerwijk            | Den Haag                               | 403                                  | 264                                  | 65,5                                          | 169                                     | 126                                                  | 750                                                                    | 0                                                                |
| 11                     | Binckhorst/ Voorburg         | Den Haag/<br>Leidschendam-<br>Voorburg | 421                                  | 229                                  | 54,4                                          | 110                                     | 79                                                   | 0                                                                      | 0                                                                |
| 12                     | Den Haag Ypenburg            | Den Haag                               | 452                                  | 348                                  | 77,0                                          | 44                                      | 164                                                  | 500                                                                    | 139000                                                           |
| 13                     | Rijswijk                     | Rijswijk                               | 427                                  | 258                                  | 60,4                                          | 170                                     | 94                                                   | 14550                                                                  | 25000                                                            |
| 14                     | Delft                        | Delft                                  | 422                                  | 284                                  | 67,3                                          | 204                                     | 49                                                   | 8300                                                                   | 54000                                                            |
| 15                     | Delft Zuid                   | Delft                                  | 422                                  | 324                                  | 76,8                                          | 91                                      | 126                                                  | 5300                                                                   | 167500                                                           |
| 16                     | Zoetermeer                   | Zoetermeer                             | 357                                  | 241                                  | 67,5                                          | 135                                     | 21                                                   | 2650                                                                   | 126500                                                           |
| 17                     | Zoetermeer Oost              | Zoetermeer                             | 357                                  | 295                                  | 82,6                                          | 84                                      | 45                                                   | 0                                                                      | 0                                                                |
| Regio Midden-Holland   |                              |                                        |                                      |                                      |                                               |                                         |                                                      |                                                                        |                                                                  |
| 18                     | Gouda                        | Gouda                                  | 452                                  | 351                                  | 77,7                                          | 130                                     | 9                                                    | 1250                                                                   | 49000                                                            |
| 19                     | Gouda Goverwelle             | Gouda                                  | 452                                  | 224                                  | 49,6                                          | 87                                      | geen info                                            | 200                                                                    | 0                                                                |
| 20                     | Nieuwerkerk a.d.<br>IJssel   | Nieuwerkerk a.d.<br>IJssel             | 452                                  | 279                                  | 61,7                                          | 82                                      | 50                                                   | 175                                                                    | 0                                                                |
| Regio Rotterdam        |                              |                                        |                                      |                                      |                                               |                                         |                                                      |                                                                        |                                                                  |
| 21                     | Schiedam Centrum             | Schiedam                               | 445                                  | 339                                  | 76,2                                          | 128                                     | 39                                                   | 600                                                                    | 70000                                                            |
| 22                     | Rotterdam Centraal           | Rotterdam                              | 379                                  | 255                                  | 67,3                                          | 350                                     | 107                                                  | 1550                                                                   | 260700                                                           |
| 23                     | Rotterdam Noord              | Rotterdam                              | 443                                  | 235                                  | 53,0                                          | 184                                     | 123                                                  | 400                                                                    | 0                                                                |
| 24                     | Rotterdam Alexander          | Rotterdam                              | 439                                  | 356                                  | 81,1                                          | 136                                     | 77                                                   | 225                                                                    | 0                                                                |
| 25                     | Capelle Schollevaer          | Capelle a.d. IJssel                    | 439                                  | 238                                  | 54,2                                          | 114                                     | 41                                                   | 0                                                                      | 0                                                                |
| 26                     | Rotterdam Blaak              | Rotterdam                              | 386                                  | 212                                  | 54,9                                          | 371                                     | 8                                                    | 1550                                                                   | 40000                                                            |
| 27                     | Rotterdam Zuid               | Rotterdam                              | 450                                  | 259                                  | 57,6                                          | 194                                     | 39                                                   | 2050                                                                   | 115600                                                           |
| 28                     | Rotterdam<br>Lombardijen     | Rotterdam                              | 452                                  | 260                                  | 57,5                                          | 127                                     | 148                                                  | 625                                                                    | 0                                                                |
| 29                     | Barendrecht                  | Barendrecht                            | 452                                  | 255                                  | 56,4                                          | 70                                      | 18                                                   | 750                                                                    | 0                                                                |
| Drechtsteden           |                              |                                        |                                      |                                      |                                               |                                         |                                                      |                                                                        |                                                                  |
| 30                     | Zwijndrecht                  | Zwijndrecht                            | 432                                  | 285                                  | 66,0                                          | 112                                     | 61                                                   | 450                                                                    | 2300                                                             |
| 31                     | Dordrecht                    | Dordrecht                              | 414                                  | 315                                  | 76,1                                          | 159                                     | 17                                                   | 1650                                                                   | 0                                                                |
| 32                     | Dordrecht<br>Zuid/Copernicus | Dordrecht                              | 434                                  | 295                                  | 68,0                                          | 102                                     | 105                                                  | 2100                                                                   | 28700                                                            |

#### Geplande stations (2007)

|    |                                                  |                             |     |     |      |    |     |     |       |
|----|--------------------------------------------------|-----------------------------|-----|-----|------|----|-----|-----|-------|
| 33 | Sassenheim<br>(inmiddels open)                   | Teylingen                   | 452 | 157 | 34,7 | 83 | 36  | 450 | 20000 |
| 34 | Bleizo (gepland)                                 | Zoetemeer/<br>Lansingerland | 392 | 196 | 50,0 | 30 | 77  | nvt | nvt   |
| 35 | Gouweknoop (plan<br>inmiddels van tafel)         | Moordrecht/Gouda            | 452 | 68  | 15,0 | 31 | 159 | nvt | nvt   |
| 36 | Schiedam Kethel<br>(plan inmiddels van<br>tafel) | Schiedam                    | 445 | 271 | 60,9 | 52 | 4   | nvt | nvt   |

<sup>^</sup> figuur I,1: Weergave van de 36 Stedenbaan-stations met hun invloedgebied, ruimtelijke kenmerken en geplande ontwikkelingen (bron: eigen figuur; Programmabureau Stedenbaanplus, 2012; Atelier Zuidvleugel, 2006)

Onderbouwing cijfers:

<sup>1</sup> Gebaseerd op een straal van 1200 meter rond het station en onder de aanname dat het dichtstbijzijnde stations wordt gebruikt (bron: Atelier Zuidvleugel, 2006)

<sup>2</sup> Het aantal hectare bebouwd gebied onder de functies wonen, werken of mixed-use in het invloedsgedebied in 2010 (bron: Atelier Zuidvleugel, 2006)

<sup>3</sup> Gebaseerd op het aantal hectare bebouwd gebied gedeeld door het aantal hectare invloedsgedebied maal honderd

<sup>4</sup> Het aantal inwoners en werknemers per hectare in 2010 binnen het invloedsgedebied (bron: Atelier Zuidvleugel, 2006)

<sup>5</sup> Het aantal hectare in het invloedsgedebied bestemd voor ruimtelijke ontwikkelingen. Hierin zijn zowel de plannen voor 2010 als de plannen voor na 2010 meegenomen. Veel van plannen voor 2010 ten tijden van dit onderzoek reeds in uitvoering, de plannen voor na 2010 nog in conceptfase (bron: Atelier Zuidvleugel, 2006)

<sup>6</sup> Het aantal woningen dat gepland staat om tot 2020 binnen het invloedsgedebied te realiseren (bron: Programmabureau Stedenbaanplus, 2012)

<sup>7</sup> Het aantal vierkante meter (m<sup>2</sup>) dat gepland staat om tot 2020 binnen het invloedsgedebied te realiseren (bron: Programmabureau Stedenbaanplus, 2012)

<sup>v</sup> figuur 1,2: Classificering Stedenbaan-stations op basis van de grootte van de geplande ontwikkelingen in het invloedsgebied (bron: eigen figuur; Programmabureau Stedenbaanplus, 2012; Atelier Zuidvleugel, 2006)

| Stationsnummer                                | 1 | 2 | 3   | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12  | 13 | 14  | 15 | 16  | 17 |
|-----------------------------------------------|---|---|-----|---|---|---|---|---|---|----|----|-----|----|-----|----|-----|----|
| Schaal ontwikkelingsplannen 2006 <sup>1</sup> | 1 | 1 | 2   | 2 | 1 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3  | 2  | 3   | 2  | 1   | 3  | 1   | 1  |
| Schaal ontwikkelingsplannen 2011 <sup>2</sup> | 1 | 1 | 1,5 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1  | 1  | 1,5 | 2  | 1,5 | 2  | 1,5 | 1  |
| Totale schaal ontwikkeling <sup>3</sup>       | 2 | 2 | 3,5 | 3 | 2 | 3 | 4 | 5 | 4 | 4  | 3  | 4,5 | 4  | 2,5 | 5  | 2,5 | 2  |

| Stationsnummer                                | 18 | 19  | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27  | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34  | 35  | 36  |
|-----------------------------------------------|----|-----|----|----|----|----|----|----|----|-----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|
| Schaal ontwikkelingsplannen 2006 <sup>1</sup> | 1  | nvt | 1  | 1  | 2  | 3  | 2  | 1  | 1  | 1   | 3  | 1  | 2  | 1  | 2  | 1  | 2   | 3   | 1   |
| Schaal ontwikkelingsplannen 2011 <sup>2</sup> | 1  | 1   | 1  | 1  | 2  | 1  | 1  | 1  | 1  | 1,5 | 1  | 1  | 1  | 1  | 1  | 1  | nvt | nvt | nvt |
| Totale schaal ontwikkeling <sup>3</sup>       | 2  | 1   | 2  | 2  | 4  | 4  | 3  | 2  | 2  | 2,5 | 4  | 2  | 3  | 2  | 3  | 2  | 2   | 3   | 1   |

Onderbouwing classificering:

<sup>1</sup> Gegeven een range van 0 tot 183 hectare drie categorieën: (1) 0 – 60, (2) 61 – 122 en (3) 123 - 184

<sup>2</sup> Gebaseerd op de categorieën van woningen en kantoren. Gegeven een range bij woningen van 0 tot 14.550 hectare drie categorieën: (1) 0 – 5.000, (2) 5.001 – 10.000 en (3) 10.001 – 15.000. Gegeven een range bij kantoren van 0 tot 307.100 m<sup>2</sup> drie categorieën: (1) 0 – 100.000, (2) 100.001 – 200.000 en (3) 200.001 – 300.000. Definitieve cijfer komt uit de berekening (categorie woningen + categorie kantoren)/2.

<sup>3</sup> Gebaseerd op de optelsom van 'schaal ontwikkelingsplannen 2006' en 'schaal ontwikkelingsplannen 2011'

∇ figuur I,3: Classificering Stedenbaan-stations op basis van de ruimtedruk in het invloedsgebied (bron: eigen figuur; Programmabureau Stedenbaanplus, 2012; Atelier Zuidvleugel, 2006)

| Stationsnummer                                         | 1        | 2        | 3        | 4        | 5        | 6        | 7        | 8        | 9        | 10       | 11       | 12       | 13       | 14       | 15       | 16       | 17       |
|--------------------------------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Schaal bebouwingspercentage <sup>1</sup>               | 1        | 2        | 3        | 3        | 2        | 2        | 3        | 3        | 3        | 3        | 2        | 3        | 3        | 3        | 3        | 3        | 3        |
| Schaal dichtheid <sup>2</sup>                          | 1        | 1        | 2        | 1        | 1        | 1        | 2        | 3        | 3        | 2        | 1        | 1        | 2        | 2        | 1        | 1        | 1        |
| <b>Totale schaal bebouwing + dichtheid<sup>3</sup></b> | <b>2</b> | <b>3</b> | <b>5</b> | <b>4</b> | <b>3</b> | <b>3</b> | <b>5</b> | <b>6</b> | <b>6</b> | <b>5</b> | <b>3</b> | <b>4</b> | <b>5</b> | <b>5</b> | <b>4</b> | <b>4</b> | <b>4</b> |

| Stationsnummer                                         | 18       | 19       | 20       | 21       | 22       | 23       | 24       | 25       | 26       | 27       | 28       | 29       | 30       | 31       | 32       | 33       | 34       | 35       | 36       |
|--------------------------------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Schaal bebouwingspercentage <sup>1</sup>               | 3        | 2        | 3        | 3        | 3        | 2        | 3        | 2        | 2        | 2        | 2        | 2        | 3        | 3        | 3        | 1        | 2        | 1        | 3        |
| Schaal dichtheid <sup>2</sup>                          | 1        | 1        | 1        | 1        | 3        | 2        | 1        | 1        | 3        | 2        | 1        | 1        | 1        | 2        | 1        | 1        | 1        | 1        | 1        |
| <b>Totale schaal bebouwing + dichtheid<sup>3</sup></b> | <b>4</b> | <b>3</b> | <b>4</b> | <b>4</b> | <b>6</b> | <b>4</b> | <b>4</b> | <b>3</b> | <b>5</b> | <b>4</b> | <b>3</b> | <b>3</b> | <b>4</b> | <b>5</b> | <b>4</b> | <b>2</b> | <b>3</b> | <b>2</b> | <b>4</b> |

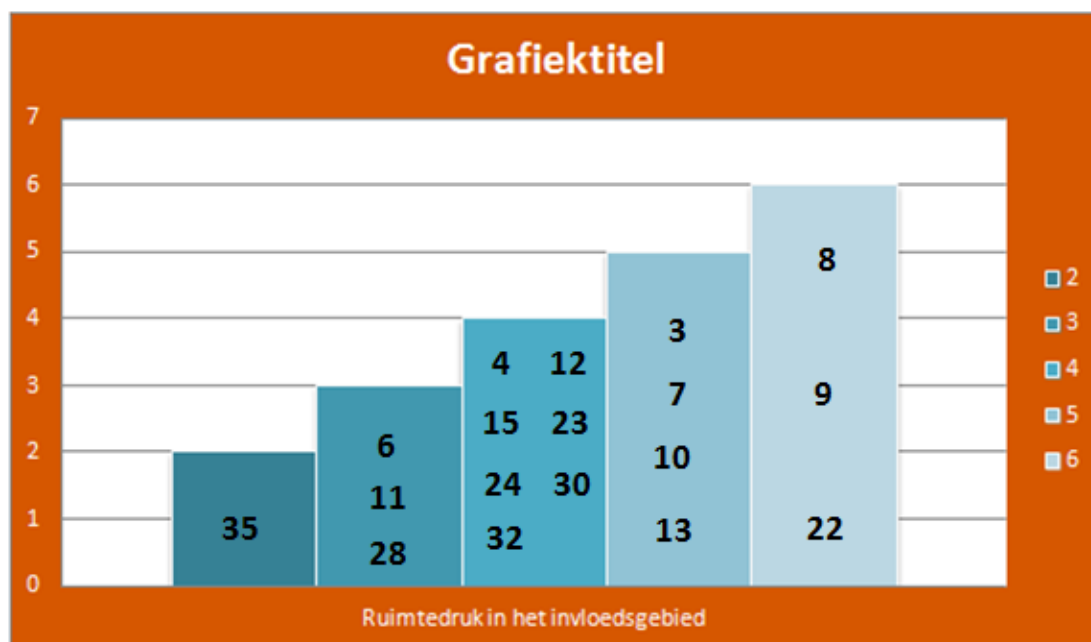
Onderbouwing classificering:

<sup>1</sup> Gegeven een range van 13,1 tot 82,6 procent drie categorieën: (1) 13 – 36, (2) 37 – 60 en (3) 61 - 84

<sup>2</sup> Gegeven een range van 30 tot 387 hectare drie categorieën: (1) 30 – 150, (2) 151 - 270 en (3) 271 - 390

<sup>3</sup> Gebaseerd op de optelsom van 'schaal bebouwingspercentage' en 'schaal dichtheid'

∇ figuur I,4: Schematische weergave van de spreiding van de 10 stations met de meeste ontwikkelingen binnen de component 'ruimtedruk' (bron: eigen figuur)





## Bijlage II: Lijst geïnterviewden

---

**14 mei 2013, locatie: Prismalaan West 1, Bleiswijk**

Geïnterviewde: Dhr. Nanne Zwiep  
Organisatie: Projectbureau BleiZo (gemeente Zoetermeer & Lansingerland)  
Functie: Directeur  
TOD-ontwikkelingen: Gebiedsontwikkeling BleiZo

---

**15 mei 2013, locatie: Galvanistraat 15, Rotterdam**

Geïnterviewde: Dhr. Marco den Heijer  
Organisatie: Gemeente Rotterdam  
Functie: Opdrachtmanager Ruimte en Wonen  
TOD-ontwikkelingen: Rotterdam Centraal, Rotterdam Alexander, Rotterdam Noord, Rotterdam Lombardijen

---

**17 mei 2013, locatie: Noordendijk 250, Dordrecht**

Geïnterviewde: Dhr. André Seip  
Organisatie: Regio Drechtsteden  
Functie: Regisseur Fysiek  
TOD-ontwikkelingen: Zwijndrecht, Dordrecht-Zuid/Copernicus

---

**23 mei 2013, locatie: Grote Marktstraat 43, Den Haag**

Geïnterviewde: Dhr. Gert de Visser  
Organisatie: Programmabureau StedenbaanPlus  
Functie: Projectleider Ruimtelijke Ontwikkeling

*Het interview met de heer De Visser was een gecombineerd interview samen met student Michael Berden. Na elkaar hebben wij onze vragen gesteld tijdens dit gesprek. Uit Michaels deel worden in dit transcript enkel de antwoorden genoemd die ook voor mij relevant zijn.*

---

**27 mei 2013, locatie: Stationsplein 107, Leiden**

Geïnterviewde: Dhr. Robert Bergenhenegouwen  
Organisatie: Gemeente Leiden  
Functie: Gebiedsmanager  
TOD-ontwikkelingen: Leiden Centraal

---

**28 mei 2013, locatie: Barbarasteeg 2, Delft**

Geïnterviewde: Dhr. Bart-Jan Kouwenhoven  
Organisatie: Ontwikkelingsbedrijf Spoorzone Delft  
Functie: Directeur  
TOD-ontwikkelingen: Delft Centraal

---

## Bijlage III: Interviewguide Programmabureau StedenbaanPlus

*Radboud Universiteit Nijmegen  
Bachelorscriptie Planologie  
Matthijs van Oosterhout*

### *Interviewguide*

---

|                |                                |
|----------------|--------------------------------|
| Datum:         | 23-05-2013                     |
| Locatie:       | Grote Marktstraat 43, Den Haag |
| Geïnterviewde: | Dhr. Gert de Visser            |
| Organisatie:   | Programmabureau StedenbaanPlus |

---

### **Deel 1: Grondbeleid en grondeigendommen en de gevolgen voor TOD**

De laatste jaren is steeds vaker de gedachte zichtbaar dat het openbaar vervoer een grotere rol zou kunnen spelen om vraagstukken omtrent bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid op te lossen. Ruimtelijke ontwikkelingen zouden meer gekoppeld moeten worden aan OV-netwerken zodat een wederzijdse impuls ontstaat. Dit denken is in Nederland bekend onder de noemer 'knooppuntontwikkeling' en in de internationale literatuur onder Transit-Oriented Development. Het StedenbaanPlus programma is hier een goed voorbeeld van.

Ondanks de voordelen blijken er nog een aantal barrières bij de uitvoering van Transit-Oriented Development. Veel hiervan hangen samen met grondbeleid en grondeigendommen. Het ontwikkelen op knooppuntlocaties blijkt soms kostbaar, juridisch bezwaarlijk en procesmatig lastig. In mijn bachelorthesis wil ik analyseren hoe grondproblemen de realisatie van Transit-Oriented Development bemoeilijken.

#### **1. Inleiding**

- a. Praktische vragen (opnames, gebruik)
- b. Kunt u beschrijven wat uw functie is binnen het programmabureau StedenbaanPlus?
- c. Hoelang bent u al werkzaam bij het programmabureau StedenbaanPlus?

#### **2. Ruimtelijke ontwikkelingen StedenbaanPlus**

- a. Op wat voor wijze probeert projectbureau StedenbaanPlus de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio te sturen?
  - Welke middelen worden hiertoe ingezet?
- b. Waar zijn op dit moment in het programma StedenbaanPlus de belangrijkste plannen voor de ontwikkeling van het station en haar directe omgeving?
- c. Waar zijn op dit moment in het programma StedenbaanPlus de belangrijkste plannen ter bevordering van bebouwing rond OV-netwerken?

- d. Om wat voor soort ontwikkelingslocaties gaat het veelal in StedenbaanPlus?
  - Is er sprake van herbestemming van gronden? (in hoeverre is het al verstedelijkt?)
  - Is er sprake van sloop?
  - Is er sprake van herbestemming van gebouwen?
- d. Om wat voor soort ontwikkelingen gaat het veelal in StedenbaanPlus?
  - Zijn het grotere, integrale plannen?
  - Is er sprake van herverkaveling of inpassing?
- e. Hoe worden de ontwikkelingen op knooppuntlocaties veelal doorlopen? Welke partijen zijn er op welke wijze betrokken?
  - Wat voor rol speelt de gemeente in deze ontwikkeling? Actief of passief grondbeleid? Als deelnemer van een PPS?
  - Wat is de rol van de vervoerspartijen (NS, ProRail)
    - Werken zij constructief mee in de plannen
    - Hebben zij veel grondposities?
- g. Hoe verloopt de uitvoering van de plannen tot op heden?
  - Tegen welke barrières loopt men aan bij de ontwikkeling van de plannen?

### **3. Grondgerelateerde barrières bij TOD-ontwikkeling**

- a. Worden bij de StedenbaanPlus ontwikkelingen problemen ervaren met grondverwerving?
  - Door een hoge grondwaarde onder huidig gebruik?
    - Welke functies kennen de te ontwikkelen gronden? Vertegenwoordigen zij een grote waarde?
  - Door een groot aantal grondeigenaren?
    - Zijn er verschillende typen grondeigenaren verschillend geneigd tot meewerken?
    - In hoeverre wordt het instrument onteigening ingezet?
- b. Worden de StedenbaanPlus ontwikkelingen belemmerd door hoge sloop- of saneringskosten?
- c. Spelen er bij ruimtelijke ontwikkelingen rond stations nog specifieke restricties op grond (monumentale panden, geluidsrestricties, veiligheidsrestricties, milieunormen)?
  - Is het nodig geweest op basis hiervan de plangrenzen aan te passen?
- d. Worden bij de ontwikkelingen van StedenbaanPlus problemen ervaren met de eigendomsrechten of juridische restricties op grond?
  - Huurrecht, appartementsrecht, erfpacht e.d.
- e. In hoeverre verschillen bovenstaande problemen bij de ontwikkeling van stationsgebieden van de problemen bij reguliere binnenstedelijke ontwikkeling?
  - Zijn er bij knooppuntontwikkelingen meer of minder eigenaren dan bij een reguliere binnenstedelijke ontwikkeling? (verwijzing naar eerder interview)
  - Kunt u hier een voorbeeld van noemen?

#### **4. Oplossingsrichtingen**

- a. Welke oplossingsrichtingen overweegt u om de hiervoor genoemde problemen tegen te gaan?
  - Wat is de rol die de programmabureau StedenbaanPlus hierbij inneemt?
- b. Zijn er nog mogelijkheden die u mist in het omzeilen van de barrières (wetgeving bijvoorbeeld)?

#### **5. Beweringen**

Er volgt een aantal beweringen. Kunt u aangeven of u het eens bent met deze beweringen:

- a. Gemeenten hebben op dit moment hun focus op uitleglocaties omdat hier al ontwikkelingen spelen en grondposities zijn ingenomen.
- b. De gewenste knooppuntontwikkeling zal zonder overheidsinvesteringen, dus door enkel private partijen, maar zeer beperkt op gang komen.

#### **6. Afsluiting**

- a. Bedanken
- b. Overzichtskaart?
- c. Verwerking van het interview en terugkoppeling

## Bijlage IV: Interviewguide individuele casussen

Radboud Universiteit Nijmegen  
Bachelorscriptie Planologie  
Matthijs van Oosterhout

### *Interviewguide*

---

Datum:  
Locatie:  
Geïnterviewde:  
Organisatie:  
TOD-ontwikkelingen:

---

Het behoud van de bereikbaarheid en leefbaarheid in een steeds stedelijker wordende omgeving is een belangrijk vraagstuk. Dit vraagstuk heeft nog eens een impuls gehad door de afname van de automobilititeit en de opkomst van het duurzaamheidsdenken. De laatste jaren is steeds vaker de gedachte zichtbaar dat het openbaar vervoer een grotere rol zou kunnen spelen om dit vraagstuk op te lossen. Ruimtelijke ontwikkelingen zouden meer gekoppeld moeten worden aan OV-netwerken zodat een wederzijdse impuls ontstaat. Dit denken is in Nederland bekend onder de noemer 'knooppuntontwikkeling' en in de internationale literatuur onder Transit-Oriented Development. Het StedenbaanPlus programma is hier een goed voorbeeld van.

Ondanks de voordelen blijken er nog een aantal barrières bij de uitvoering van Transit-Oriented Development. Veel hiervan hangen samen met grondbeleid en grondverwerving. Hoewel het doorgaans nodig is gronden te herbestemmen blijkt dit vaak kostbaar en stuit dit vaak op bezwaar, zeker in binnenstedelijke locaties. In mijn bachelorthesis wil ik analyseren hoe grondproblemen de realisatie van Transit-Oriented Development bemoeilijken.

#### **1. Inleiding**

- a. Praktische vragen (opnames, gebruik, tijdsduur)
- b. Kunt u beschrijven wat uw functie is binnen het Ontwikkelingsbedrijf Spoorzone Delft?
- c. Hoelang bent u al betrokken bij de ontwikkeling van Delft Centraal?

#### **2. Ontwikkelingen bij Delft CS**

- a. Kunt u globaal een beschrijving geven van wat er aan ontwikkelingen gaande is rond station Delft Centraal?
  - In hoeverre gaat het hier om de verbetering van het station en haar directe omgeving?
  - In hoeverre gaat het hier om het bevorderen van bebouwing rond OV-netwerken?
  - Om welk tijdsspan gaat het?
- b. In hoeverre dienen voor het project gronden herbestemd te worden?
  - Is er sprake van sloop?
  - Is er sprake van herbestemming van gebouwen?

- c. In hoeverre dienen voor het project gronden herverkaveld te worden?
- e. Hoe wordt dit ontwikkelingsproces doorlopen? Welke partijen zijn er op welke wijze betrokken?
- f. Wat voor rol speelt de gemeente in deze ontwikkeling?
  - Actief of passief grondbeleid? Als deelnemer van een PPS?
- g. Hoe verloopt de uitvoering van de plannen tot op heden?
  - Economische crisis en verwachting
  - Tegen welke barrières loopt men aan bij de ontwikkeling van de plannen? (d.m.v. doorvragen de vragen onder **3. Behandelen**)

### **3. Grondgerelateerde barrières bij TOD-ontwikkeling**

- a. Worden bij de ontwikkelingen rond Delft Centraal problemen ervaren met een hoge grondwaarde onder huidig gebruik?
  - Welke functies kennen de te ontwikkelen gronden? Vertegenwoordigen zij een grote waarde?
  - Is het hiermee nog wel een winstgevende ontwikkeling? Of moeten subsidies aanvullen? (en hoe zien die subsidies er in de toekomst uit)
- b. Worden bij de ontwikkeling van Delft Centraal problemen ervaren met een groot aantal betrokken grondeigenaren?
  - Zijn er verschillende typen grondeigenaren verschillend geneigd tot meewerken?
  - Welke rol spelen vervoerspartijen in de ruimtelijke ontwikkeling? In hoeverre hebben zij grondposities en werken zij mee aan het proces?
  - In hoeverre wordt het instrument onteigening ingezet?
- c. Spelen er bij ruimtelijke ontwikkelingen rond stations nog specifieke restricties op grond (monumentale panden, geluidsrestricties, veiligheidsrestricties, milieunormen)?
  - Specifieke restricties n.a.v. nabijheid spoor?
  - Is het nodig geweest op basis hiervan de plangrenzen aan te passen?
- d. Worden bij de ontwikkelingen rond Delft Centraal problemen ervaren met de eigendomsrechten op grond?
  - Huurrecht, appartementsrecht, erfpacht e.d.
- e. Worden de ontwikkelingen bij Delft Centraal belemmerd door hoge sloop- of saneringskosten?
- f. In hoeverre verschillen bovenstaande problemen bij de ontwikkeling van stationsgebieden van de problemen bij reguliere ruimtelijke ontwikkeling (uitleg/binnenstedelijk)?
  - Kunt u hier een voorbeeld van noemen?
  - Zijn er in stationsgebieden meer of minder eigenaren?

### **4. Oplossingsrichtingen**

- a. Welke oplossingsrichtingen overweegt u om de hiervoor genoemde problemen tegen te gaan?

- Voorbeeld 1
- Voorbeeld ...
- Wat is de rol die de regio en gemeenten hierbij innemen?

b. Er is een trend gaande in Nederland naar een meer faciliterende gemeente in gebiedsontwikkeling. Verwacht u dat de markt zelf in staat is knooppuntontwikkeling op een juiste manier voor elkaar te krijgen?

c. Zijn er nog mogelijkheden die u mist in het omzeilen van de barrières (wetgeving bijvoorbeeld)?

## **5. Afsluiting**

- a. Bedanken
- b. Overzichtskaart?
- c. Verwerking van het interview en terugkoppeling