

# APPENDICES

*Of the Master Thesis Socio-Spatial Planning of P.A. (Pieter) Feij, January 2016*

APPENDIX I: ACTORS IN TOD _____	73
APPENDIX II: TYPES OF ARRANGEMENTS _____	76
APPENDIX III: INTERVIEW GUIDE _____	79
APPENDIX IV: ANALYSED SECONDARY DATA _____	81
APPENDIX V: STEDENBAAN _____	84
APPENDIX VI: ZAANCORRIDOR _____	103
APPENDIX VII: LOOP CITY _____	115
APPENDIX IIV: TRANSCRIPTS OF INTERVIEWS _____	126

# APPENDIX I: ACTORS IN TOD

Based on literature (Curtis et al., 2009; Dittmar and Ohland, 2004; Suzuki et al., 2013) interests and goals of each of the main categories of actors can be broadly summarized as:

## GOVERNMENTS

Of all actors governments have the broadest mandate. They represent the 'public interest', which ranges from the macro perspective on sustainable development (chapter 2.1) to assuring local income and pleasing local constituents. They moreover control many of the policies, budgets, rules and regulations that influence opportunities for TOD. Redevelopment of underutilized land, revitalization of neighbourhoods, fostering economic vitality (creating jobs), and maximizing tax revenues are just a few of the many, sometimes conflicting, interests that governments have. Rather than a single actor, governments consist of a multifarious groups of entities that are the result of the "*many existing separations between government levels (federal, state, regional, municipality) and sectors (transport, land use)*" (Bertolini et al., 2009, 262). As highlighted in chapter 2.3.3, the (partial) interests within and between authorities may lead to destructive competition between them, causing negative repercussions for the TOD in the larger region context (Suzuki et al., 2013). If effective inter-governmental linkages can be developed, governments can take a key position in providing a time frame and strategy that gives the long-term stability and certainty that is required for successful TOD (Thomas and Bertolini, 2014; Dittmar and Ohland, 2004; Tan et al., 2013).

## TRANSPORTATION PROVIDERS

The core goal of public transport agencies is to provide transportation services that maximize ridership and/or revenues. This involves strengthening the transportation network (also with other transportation providers) and accessibility of the nodes (also for other modalities). Their conception is often limited to focus on the transportation side of TOD and neglects the interplay with land use. When TOD is embraced transportation providers can benefit from additional increases in ridership and more revenues from ground leases on the long run, which results from the LUT cycle (chapter 2.2.2).

## THE COMMUNITY

This is the "*most variable and sometimes volatile actor*" present in TOD (Dittmar and Ohland, 2004, p. 51). It is in fact a generic term for the groups (of individuals) that are somehow affected by TOD, albeit in very different ways. Therefore their interests and goals with TOD may be quite different too. At least two major types of community groups can be recognized: *riders* and *neighbours*:

- *Riders* have an interest in the accessibility of the TOD (e.g. car, bus, bicycle, walking) and require different facilities (e.g. parking of cars and bikes) depending on their transportation mode. Other interests are the improvement of transit service (e.g. frequency, quality, speed, flexibility) and an increase of mobility choices. They furthermore benefit from the development of a conveniently mix of uses near stations.
- *Neighbours* are concerned with the impacts of TOD on their environment and property values. They benefit from redevelopment that enhances neighbourhood liveability and increases property values: more mobility choices, better access to public transport and consequently better access to services and jobs. The other way around TOD may damage their interest through the more intense land use: increases in traffic, noise, pollution, safety issues, and other effects that might occur depending on the circumstances at hand.

Of course individuals may have a dual position in that they are both rider and neighbour of the TOD.

## DEVELOPER/INVESTORS

The interest of real estate developers and investors is usually primarily a concern about the return-on-investment. Compared to conventional, single-use development, transit oriented developments are more complex, require more time, show different project-phasing and higher initial investments before realization. Because of this investors and developers are reluctant to commit themselves to TOD, even when the returns in the long-term can be lucrative. The higher risk profile of TOD therefore requires an additional return of investment over conventional developments (Renne, 2009). Investors (lenders) in particular may benefit from long-term stability and ensured value of TOD, as these places of human interaction and high-quality are far less deceptable to market volatility. They may also benefit from inter-municipal competition, by playing municipalities against each other in their individual efforts to attract urban developments.

# APPENDIX II: TYPES OF ARRANGEMENTS

The three broad types of institutional arrangements that Ostrom (1990) identifies are:

1. Central-authority: an external force that controls the use of the CPR
2. Privatization: the creation of a system of private property rights
3. Self-organizing forms of collective action

## CENTRAL-AUTHORITY ARRANGEMENTS

In this type of institutional arrangements an external force manages the CPR. A public authority, agency or government has the coercive power to control and regulate the use of the CPR. The authority decides by whom, when and how the CPR is used and has the power to punish unwanted behaviour. Figure 17 shows the outcome of the PD game for this situation. Assuming full knowledge and perfect acting on the part of the authority, this specific game would result in cooperation by both herders (C,C) and consequently 10 units of profit for each herder. A Pareto optimal outcome is achieved and defecting behaviour is prevented through the penalty of 2 units of profit that the noncompliant herder would face.

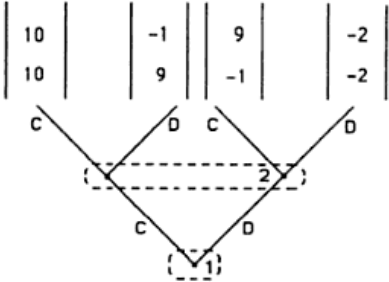


Figure 17: The central-authority game with complete information (Ostrom, 1990)

The Pareto optimum that is achieved under this central authority is however not realistic. The game does not account for the cost of creating and maintaining such an authority. Nor would that authority have full information about the CPR or its user's behaviour. In reality central authorities cost money and "could make several errors, including setting the carrying capacity or the fine too high or too low, sanctioning herders who cooperate, or not sanctioning defectors." (Ostrom, 1990, p. 10). These inefficiencies can lead to shift of the equilibrium towards inferior outcomes. Figure 18 is an example of an inefficiency of an authority that exhibits erroneous sanctioning. Defecting herders are punished (penalty of -2 units of profit in this example) rightly with a probability of Y, while cooperating herders are erroneously punished with a likelihood of X. Under the assumption that both types of sanctions are imposed with a likelihood of 0.7 (X = 0.3, Y = 0.7) an inferior outcome is achieved as represented in figure 19. For the given outcomes the rational choice for the individual herders is to defect. Like in the open-access situation of figure 7, the collective outcome is Pareto inferior and the CPR problem remains intact, but the outcome is even worse (D, D = -1,4; -1,4).

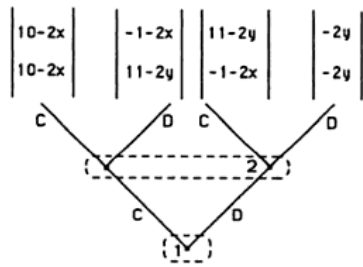


Figure 18: The central-authority game with incomplete information (Ostrom, 1990)

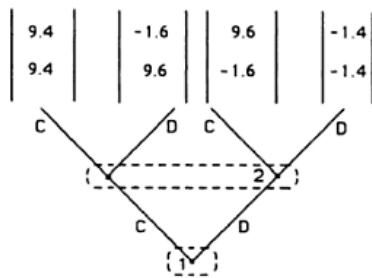


Figure 19: An example of the central-authority game with incomplete information (Ostrom, 1990)

## PRIVATIZATION ARRANGEMENTS

Another type of institutional arrangements for responding to CPR problems is to create a system of private property rights. The CPR is parcelled out among individual owners who again rationally try to maximize their profit for their own individual parcel of land. In absence of competition, each individual herder will hold a sustainable amount of cattle that would in theory result in an optimum of 10 units of profit each. But privatization has some downsides. It requires the instalment and maintenance of a system that clearly demarcates individual rights and ensures adequate monitoring and sanctioning of the division. And where the owners of a CPR share risks and profits in common, private owners don't unless they create a system for that too. In the example of the herders it is easy to see that natural variations in properties of land, such as fertility or exogenous factors like the weather can heavily influence the production for each individual owner. The cost for setting-up and maintaining such systems are substantial, especially in the case of non-stationary types of resources, such as marine fishery. *"But even when particular rights are unitized, quantified, and salable, the resource system is still likely to be owned in common rather than individually."* (Ostrom, 1990, p. 13).

## SELF-ORGANIZING FORMS INSTITUTIONAL ARRANGEMENTS

This third type of arrangements is one in which the users of a CPR *"themselves can make a binding contract to commit themselves to a cooperative strategy that they themselves will work out"* (Ostrom, 1990, p. 15.) This contract is - in the ideal situation - unfaithfully enforced by an external actor based on the terms that the participants themselves have created and unanimously agreed upon. The external actor, be it a private arbitrator or a public party, thus does not impose an agreement, but merely helps to resolve disputes according to the rules that the users of the CPR have agreed on themselves.

In the example of the Commons that means that before making use of the CPR, the herders, need to negotiate about the terms of the contract. They have to decide whom, when and how the CPR is used and what punishment suits unwanted behaviour. The only feasible agreement will be one in which both herders share equally in the costs and benefits of the CPR and are adequately punished if necessary. This because they have

the power to veto the contract and they possess detailed and relatively accurate information about the properties and suitable enforcement of the CPR.

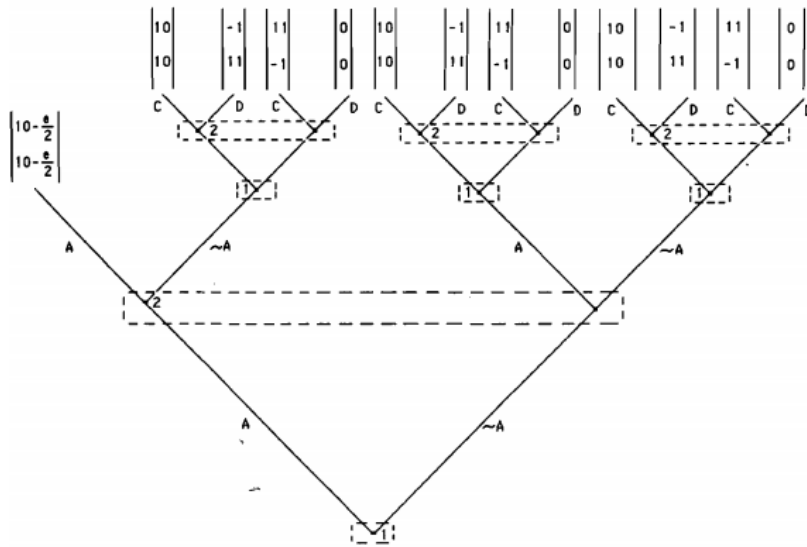


Figure 20: Self-financed contract-enforcement game (self-organization situation) (Ostrom, 1990)

Ostrom (1990) translates this idea into a game structure of figure 20. In negotiations the herders can either agree (A) or disagree (~A). In case they can't come to an agreement an open-access situation similar to figure 7 follows and no worse outcome is attained (contrary to the failing central-authority game as depicted in figure 18). Agreement (A, A) will occur as long as the enforcement costs denoted as 'e' stay equal to or below  $P_i(C,C) - P_i(D,D)$ ,  $i = 1, 2$ . The monitoring and enforcement activities are likely more effective and efficient than under the central-authority response. It is as Cox et al. (2010, p. 38) say "a byproduct" of this particular way of managing the common in which "the costs of monitoring are kept low". This because the herders themselves created fitting rules based on their own experiential knowledge, which implies that they are more adequate. More efficient because the self-interest of the herders will reduce the need for costly external monitors as it "will lead them to monitor each other and to report observed infractions so that the contract is enforced". (Ostrom, 1990, p. 17). This does however not mean that a self-financed contract-enforcement game based on collective action has no flaws. Just like in the other two types of institutional arrangements wrong information and estimations may occur, and monitoring and enforcement may go wrong.

# APPENDIX III: INTERVIEW GUIDE

QUESTIONS	GOAL
<p>Welcome, state date, place and names of the researcher and interviewee, explain the purpose of the interview</p> <p>Explain recording interview, possibility for feedback on transcript and option of withdrawal from research</p>	<p><i>Correct introduction</i></p> <p><i>Attention for ethical issues</i></p>
<p>Can you describe your position in your organization?</p> <p>How did you become involved in this particular TOD corridor?</p>	<p><i>Determine the position (intra- and inter-organizational) in relation to TOD</i></p>
<p>Can you describe how your organization engages in this TOD corridor? (general goals, interests, influence, values)</p>	<p><i>Explore reasons for involvement (broad notion of the 'resource')</i></p>
<p>How do you determine the demand for residential, commercial and leisure for your municipality in general and at station locations specifically? (availability of information)</p>	<p><i>Explore how the resource system is perceived and estimated (what can be consumed and how it should be provided) (monitoring)</i></p>
<p>Do you try to increase density of buildings, stimulate diversity in functions and improve spatial quality of station location?</p>	<p><i>Explore how the resource is consumed, what incentives play a role and in which way this contributes to increasing place value at individual nodes (outcomes)</i></p>
<p>Do you make use of guiding 'soft' policy and/or 'hard' targets or specific allocation of <u>programmatic capacity</u> (e.g. housing, businesses, offices, public amenities, etc.) in the proximity of stations? Do you reduce programmatic capacity elsewhere in the municipal territory (creation of scarcity)?</p> <p>What is the reason (not) make use of these means?</p> <p>What are your ideas about the effectiveness of these means? (uncertainty, control, information availability?)</p>	<p><i>Explore how the resource is consumed, what incentives play a role and in which way this contributes to increasing place value at individual nodes (outcomes)</i></p>
<p>Do you intentionally contribute to the <u>functional differentiation</u> of the regional TOD corridor through your local development &gt; establishment of <u>bi-directional</u> and <u>off-peak travel</u>?</p> <p>How (examples)? Why (not)?</p> <p>Opinion on effectiveness (uncertainty, information available)?</p>	<p><i>Explore the awareness of the effects of the users own 'consumption' for the provision of the regional corridor (through outcomes)</i></p>
<p>To what extent does the land use decisions (allocation of programmatic capacity by other municipalities) influence your interests?</p> <p>(How) does it influence your land use choices?</p>	<p><i>Explore the effect of consumption by other users for the decision-making</i></p>
<p>What do you see as your <u>responsibilities</u> with regard to land use decisions in stimulating TOD?</p> <p>How do your responsibilities relate to the benefits that you (may) get from TOD? Are these benefits and <u>contributions in balance</u>? Why (not)?</p>	<p><i>Awareness of individual actions in the 'production' of regional TOD</i></p> <p><i>Cost-benefits</i></p>
<p>Do you seek cooperation with others in order to improve TOD?</p> <p>Can you describe the cooperation?</p> <p>What is your opinion on the cooperation? (what is good/missing)?</p>	<p><i>Structure of the institutional arrangements between actors and their perceived legitimacy</i></p>
<p>What is the influence of the regional cooperation for the decisions you make with regard to TOD?</p>	<p><i>Get a sense of the strength of the institutional arrangements for creating collectively rational outcomes that strengthen the position of the TOD corridor</i></p>
<p>What is the <u>influence</u> of the cooperation (and its agreements) for the <u>decisions</u> you make with regard to the TOD corridor (e.g. to invest, build, create land use plan or policy) (probe!) (legislation, procedures, targets that control the decision room for municipalities)</p>	<p><i>Get a sense of the strength of the institutional arrangements for creating collectively rational outcomes that strengthen the position of the TOD corridor</i></p>

How do you think the TOD corridor should be managed? (Should it be managed? By whom? Why?)

*Exploration of the structural ideas of the actor for TOD*

---

What do you think would happen if:  
You would not conform to the agreements in for example offices or types of housing? (What sanctions? What influence of the TOD corridor?)  
Another actor does not conform the agreements? (Sanctions? What influence of the TOD corridor? What are your options to act on that? Would it change your decisions?)

*Hypothetical: generate insight in monitoring and sanctioning within TOD corridor; get an indication of the chance of 'free-riding' behaviour*

---

Are there any issues that you would like to raise that you feel are important but that you haven't had a chance to explore in this interview?

*Create an opportunity for additional thoughts and insights that are valued by the participant*



# APPENDIX IV: ANALYSED SECONDARY DATA

## CASE I: STEDENBAAN

<i>Level</i>	<i>Year</i>	<i>Document</i>	<i>Type</i>
Province	2015	Zuid-Holland slimmer, schoner en sterker Hoofdlijnenakkoord 2015-2019	Political coalition agreements
Province	2006	Ruimte en Lijn. Ruimtelijke Verkenning Stedenbaan 2010-2020	Research / concept
Province	2007	Stedenbaan RO Ambitiedocument juli 2007	Intention agreement
Province	2005	Milieudifferentiatie langs de Stedenbaan. Mobiliteitsstijlen en ketenprogramma's voor milieu's die sporen	Research
Province	2014	Visie Ruimte en Mobiliteit	Policy (spatial vision)
Province	2014	Verordening Ruimte	Spatial Regulation
Province	2014	Nota van beantwoording verordening ruimte van 22 april 2014	Spatial Regulation (participation memo)
Province	2013	Adaptieve agenda zuidelijke Randstad 2040.	Policy (spatial-economic)
Province	2010	Verstedelijkingsprogramma Zuidvleugel 2010-2020. Verdichten en verruimen in de zuidelijke Randstad	Housing policy
<i>Province</i>	<i>2009</i>	<i>Kleurenwaaier Zuidvleugel. Woonmilieus kwaliteit en diversiteit</i>	Research
Province	2014	Duurzame Verstedelijking & Agglomeratiekracht	Research
Province	2014	Stimuleren Stedelijk Wonen. Verstedelijking Zuidvleugel	Research
Province	2008	Stedenbaanmonitor 2008	TOD Monitor
Province	2009	Stedenbaanmonitor 2009	TOD Monitor
Province	2010	Stedenbaanmonitor 2010	TOD Monitor
Province	2011	Monitor StedenbaanPlus 2011	TOD Monitor
Province	2012	Monitor StedenbaanPlus 2012	TOD Monitor
Province	2013	Monitor StedenbaanPlus 2013	TOD Monitor
Province	2014	Stedenbaanmonitor 2014	TOD Monitor
Region	2013	Regio Drechtsteden (2009) Woonvisie 2010-2020. Spetterend wonen in de Drechtsteden	Housing policy
Region	2013	Woonstrategie Drechtsteden. De regionale woonvisie in het licht van 2014	Housing policy

Region	2013	Regio Drechtsteden (2013) Kantorenstrategie 2013 (concept)	Office vision
Region	2015	Monitor Kantorenmarkt Drechtsteden 2015	Office monitor
Region	2012	Regionale structuurvisie 2020 Holland Rijnland	Policy (spatial vision)
Region	2009	Regionale Woonvisie Holland Rijnland 2009-2019	Housing policy
Region	2014	Regionale woonagenda Holland Rijnland	Housing Policy
Region	2012	Kantorenstrategie Holland Rijnland	
Region	2014	Feitenblad kantoren Holland Rijnland	Office monitor
Region	2014	Monitor woningmarkt 2014	Housing monitor
Region	2012	Kantorenstrategie Haaglanden 2012-2020	Office policy
Region	2012	Monitor kantorenmarkt Haaglanden	Office monitor
Region	2014	Dat spreken we af! Woningmarktstrategie en -afspraken regio Rotterdam 2014-2020	Housing policy
Region	2013	Regionaal Kantorenprogramma stadsregio Rotterdam 2013-2014	Office policy
Municipality	2013	Structuurvisie 2040. Stad in de Delta	Policy (spatial vision)
Municipality	2011	Structuurvisie Leiden 2025	Policy (spatial vision)
Municipality	2013	Nota Wonen 2020. Leiden kijkt vooruit en pakt door	Housing policy

## CASE II: THE ZAANCORRIDOR

<i>Level</i>	<i>Year</i>	<i>Document</i>	<i>Type</i>
Province	2015	Ruimte voor groei. Coalitieakkoord 2015-2019	Political coalition agreements
Province	2013	Maak Plaats! Werken aan Knooppuntontwikkeling in Noord-Holland	Research / concept
Region	2014	Intentieovereenkomst Zaancorridor	Intention agreement
Province	2011	Structuurvisie Noord-Holland 2040. (inclusief 1e herziening) Kwaliteit door veelzijdigheid	Policy (spatial vision)
Province	2013	Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie	Spatial Regulation
Province	2014	Monitor woningbouw 2014. Productie, plancapaciteit, woningbehoefte en Regionale Actieprogramma's	Housing monitor
Region	2012	Regio Alkmaar. Regionaal Actie Programma. Op weg naar de afspraken over de woningproductie in de regio	Housing policy
Region	2013	Regionale Woonvisie Regio Alkmaar 2013-2020	Housing policy

Region	2011	Regionaal Actieprogramma Wonen Zuid-Kennemerland/IJmond t/m 2015	2012	Housing policy
Region	2012	De roltrap in beweging Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011-2014		Housing policy
Province	2015	Monitor Werklocaties		Office monitor
Region	2011	Snoeien om te kunnen bloeien. Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040.		Office policy
Municipality	2010	Structuurvisie Uitgeest 2020		Policy (Spatial vision)
Municipality	2011	Heerhugowaard Stad van Kansen. Structuurvisie 2020.		Policy (Spatial vision)
Municipality	2012	Stationspark Heerhugowaard. Structuurvisie Stationsgebied		Policy (Spatial vision)

### CASE III: LOOP CITY

<i>Level</i>	<i>Year</i>	<i>Document</i>		<i>Type</i>
State	2013	Lov om letbane på Ring 3. Lovforslag nr. L 65 Folketinget 2013-14		National law
State	2013	Fingerplan 2013. Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning		Spatial regulation
Region	2010	Loop City - Ringbyen		Reserach /concept
Region	2011	Samarbejdsaftale om en letbane i Ring 3		Intention agreements
Region	2011	Loop City Hvidbogen		Strategy
Region	2012	På vej mod. LOOP. City. 2047. Politisk charter vedtaget af Ringbysamarbejdet		Strategy
Region	2013	Ring 3 Light Rail. March 2013 Summary		Feasibility study Light Rail
Region	2014	Årsrapport 2014		Light Rail Monitor
Region	2014	Fælles vidensgrundlag for byomdannelse i ringbyen - baggrundsrapport		Research
Municipality	2011	Helhedsplan for Gladsaxe Ringby		Spatial vision
Municipality	2014	Forslag til Kommuneplan 2014		Spatial vision

# APPENDIX V: STEDENBAAN

This appendix supplements the case of Stedenbaan in chapter 4.1.

## A.4.1 INTRODUCTION

### A.4.1.1 The Stedenbaan concept

Transit Oriented Development in the South Wing of the Dutch Randstad is performed under the banner of the *Stedenbaan*, which translates to 'City Line'. Since 2006 the Stedenbaan ambition is to create a high-frequency, metro-like public transport service on the existing national rail network in conjunction with the establishment of a regionally coordinated urbanization program based on the development in the stations areas along the rail network (Atelier Zuidvleugel, 2006). Despite various contextual changes in the past 9 years, this original ambition and the underlying goal of strengthening the internal cohesion of the South Wing have basically remained the same.

### A.4.1.2 The South Wing

The Randstad is the most important urban network in the Netherlands and an internationally competing metropolitan area (Figure 21). The South Wing (*Zuidvleugel*), the southern part of the Randstad, roughly coincides with the province of Zuid-Holland. The current population of 3.6 million is expected to grow to almost 4 million in 2040 (Provincie Zuid-Holland, 2014a). The area has a distinct polycentric spatial development pattern of multiple urban centres of various sizes (Atelier Zuidvleugel, 2006; OECD, 2007). With 1239 inhabitants per km<sup>2</sup> it is the most densely populated area in the Netherlands (CBS, 2009). The South Wing houses the Rotterdam port, high-end agricultural clusters (greenhouses) and a network of knowledge-intensive sectors as well as a cluster of international institutions on law and peace. In total the area accounts for 25% of the Gross National Product of the Netherlands, which underlines its economic importance (Bestuurlijk Platform Zuidvleugel, 2013).

### A.4.1.3 The 'Oude Lijn' corridor

Apart from being a 'brand' and a name for the TOD concept in the South Wing, Stedenbaan refers to the national railway network in the province of Zuid-Holland (Samenwerkende Partners in Stedenbaan, 2014; Dobbe, 2015).

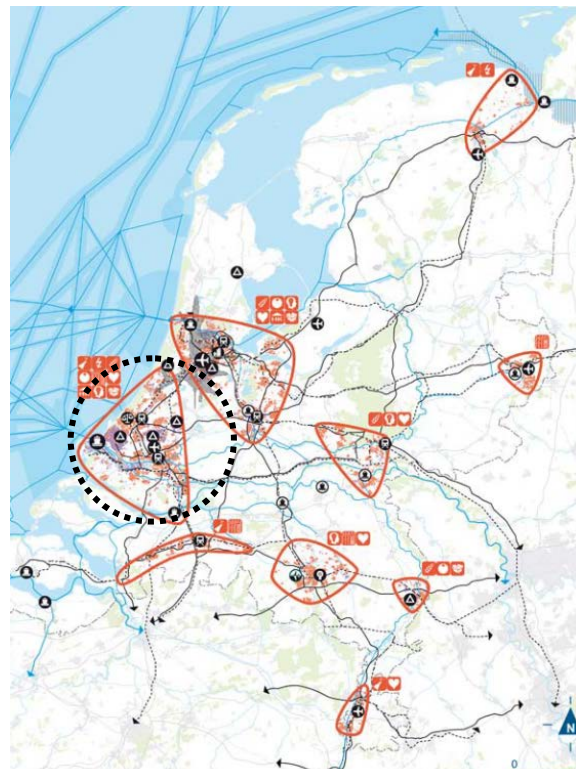


Figure 21: The location of the South Wing relative to the other urban conurbation in the Netherlands (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2011)

The main track within the Stedenbaan is the *Oude Lijn*, literally 'Old Line', which is as the name suggests one of the oldest railway trajectories in the Netherlands (Bruijn & Leutscher, 2013). Coming from Haarlem in the Oude Lijn enters the province of Zuid-Holland near Hillegom in the north and connects a number of urban concentrations over a distance of 80 kilometres before its exit to the province of Noord-Brabant in the south (Figure 22). The main cities it crosses are Leiden (120.000 inhabitants), The Hague (515.000), Delft (100.000), Rotterdam (610.000) and Dordrecht (120.000) (CBS, 2014). Along this trajectory it crosses 22 stations of which Rotterdam, The Hague Centraal and Leiden Centraal are respectively the 3<sup>rd</sup>, 4<sup>th</sup> and 5<sup>th</sup> busiest stations in the Netherlands. These show roughly 60.000 up to 80.000 travellers per workday each, whilst a number of smaller stations each generate only several thousand travellers. (Prorail, 2006). As a whole the corridor shows a strong north-south orientation. On an average workday in 2013 about 214.662 people travel in that direction along the Oude Lijn, against 115.911 travellers in the direction Dordrecht – Rotterdam - The Hague – Leiden (Samenwerkende Partners in Stedenbaan, 2014). The transportation service along the Oude Lijn is an intrinsic compilation of 14 different services that run into other parts of the Netherlands. The service level provided at stations varies from 2 stops per hour in each direction at Hillegom up to 10 stops in each direction at the larger stations (OVNL, 2015a).

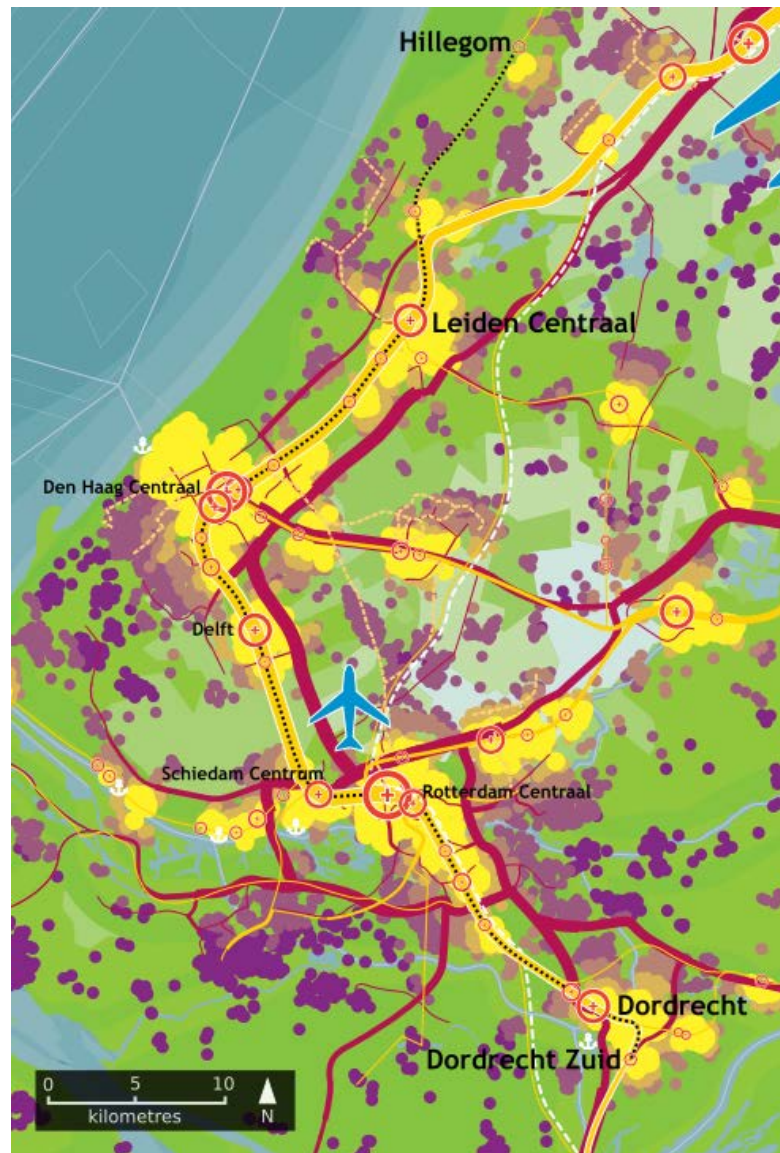


Figure 22: The trajectory of the 'Oude Lijn' (dotted line) through the multiple urban centres in the South Wing of the Randstad

The transportation service along the Oude Lijn is an intrinsic compilation of 14 different services that run into other parts of the Netherlands. The service level provided at stations varies from 2 stops per hour in each direction at Hillegom up to 10 stops in each direction at the larger stations (OVNL, 2015a).

#### A.4.1.4 Organization of the Stedenbaan

Stedenbaan is a created and 'owned' by a number of (semi)governmental organisations that are active in the South Wing of the Randstad:

- Province of Zuid-Holland
- Municipalities Rotterdam and The Hague
- Metropoolregio Rotterdam – Den Haag (Former regions Haaglanden and Rotterdam)
- Regions Holland Rijnland, Midden Holland and Drechtsteden
- The NS (National Railways): the service operator of the railway
- ProRail: the manager of the national rail infrastructure (Samenwerkende Partners in Stedenbaan, 2014).

Currently the Stedenbaanpartners cooperate on a political-administrative level via the *Bestuurlijk Platform Stedenbaan*, supported by one coordinator Stedenbaan, who is part of the *Zuidvleugelbureau*, a small team of officials who support general spatial-economic cooperation on South Wing level (Van de Walle, 2015; Zuidvleugel, 2015)

Originally Stedenbaan was an independent concept with next to a political-administrative representation also an own supportive team of officials. Over time Stedenbaan has been integrated into the wider overarching '*Zuidvleugel*', an intergovernmental cooperation between the before mentioned partners, save NS and ProRail. Partly so because the concept matured and became more established, making a full supportive team solely for Stedenbaan superfluous (Van de Walle, 2015). Partly also because it could that way be integrated as one of the programs of the wider spatial-economic development strategy for the South Wing (Zuidvleugel, 2013). The Zuidvleugel, which like Stedenbaan is no legal entity in itself, is currently under discussion due to the abolishment of the WGR+regions (a formal regional authority) and disagreement about the establishment of transport regions (*vervoersregio's*). These structural discussions for the moment make that there is no integral administrative platform like there used to be. While the assisting Zuidvleugelbureau for the moment remains, the political-administrative representation is currently taking place for each program separately, among which Stedenbaan (Dobbe, 2015).

**A.4.1.5 planning context in the South Wing**

Dutch planning is roughly structure at three administrative levels: national government, provinces and municipalities, which each creates its own self-binding spatial policy (*structuurvisie*). There is in the planning system a strong tradition of devolving responsibility to lower administrative tiers. The authority to create legally binding land use plans (*bestemmingsplan*) is – in principle – a matter of municipalities. Province and national government can intervene in the municipal discretion only when provincial or national interests are involved (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2011).

The Stedenbaan is not direct part of the formal planning structure (see figure 23). There are however many informal and indirect interactions between policy instruments at various levels. Important for Stedenbaan is the fact that the agreements (see chapter A.4.2) are incorporated (partly) into the *Verordening Ruimte* of the province of Zuid-Holland (Provincie Zuid-Holland, 2014). While most interactions do not follow the formal path, it gives the province a strong instrument to intervene into the allocation of land use in housing and most specifically into that of office space (Van de Walle, 2015).

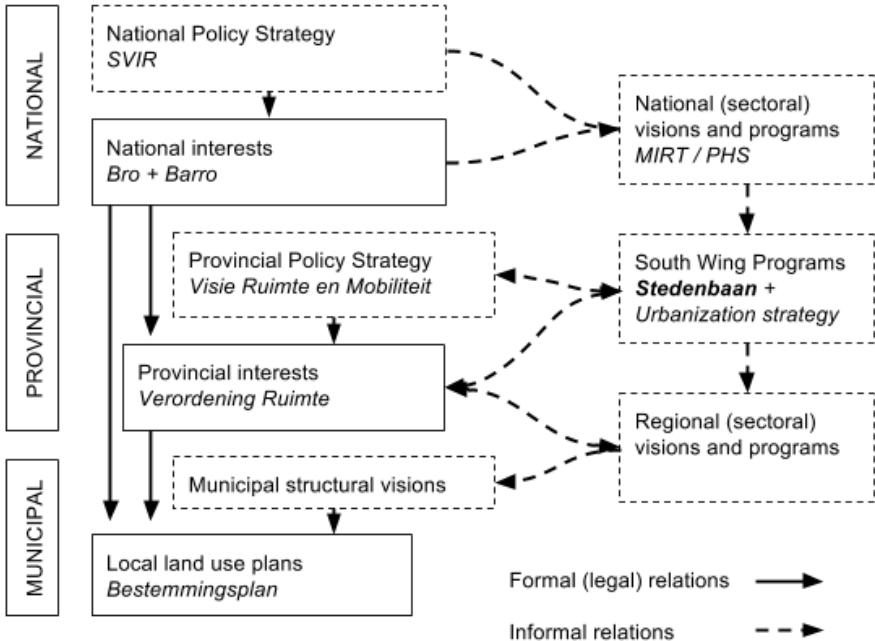


Figure 23: The position of Stedenbaan and related policy instruments in the wider Dutch planning structure (Author, 2015).

## A.4.2 THE DEVELOPMENT PERSPECTIVE FOR STEDENBAAN

### A.4.2.1 Origin of Stedenbaan

The Stedenbaan concept, of which the Oude Lijn corridor is an important part, originates from the early 2000s. In discussions about the creation of one large deltametropolis (i.e. the Randstad) the notion of public transport as 'carrier for urbanization' arose (Zuidvleugelbureau, 2003). The development of the Betuwelijn (a new freight railway trajectory Germany) and most noticeably the HSL (a new international high speed rail trajectory) provided the opportunity. For one it would create more capacity at the existing railway network which could be used to increase the service level of passenger transport for the Old Lijn corridor especially. Secondly it would enable additional spatial development nearby railways since hazardous freight transport could partially be redirected. During 2005 and 2006 the notion of a Stedenbaan was further explored in a spatial survey (Atelier Zuidvleugel, 2006), a regional survey (Bestuurlijk Platform Zuidvleugel, 2006) and a great number of underlying reports. These surveys showed for each of the 32 existing and 15 potential new station areas in Stedenbaan what urban developments are:

1. *Quantitatively feasible*, based on an inventory of the existing land use and an assessment of the future development plans of local authorities up to 2020. A comparison between these two indicated the potential development space within at 1200 metre radius (the 'catchment area') around the station.
2. *Promising*, based on accessibility and spatial characteristics of the station area. This was done by means of a model that assesses the a) degree of access by public transport, b) by car, c) density of inhabitants and jobs, and d) degree of mixed use. Similarities with the node-place model of Bertolini (1999) as described in chapter 2.1.3 can be recognized here. Based on the resulting combinations 9 presumed ideal-type station typologies were generated. These 'stedenbaantypologies' were further used to indicate the potential development paths for each of the stations. Some stations correspond closely with multiple typologies, others with only one.
3. *Desirable*, due to their contribution to the South Wing as a whole. For this purpose the each station was modelled along the various promising typologies, based on three different scenarios for land use and transport development.

### A.4.2.2 The shared ambition

Both surveys formed the basis for a jointly formed spatial ambition to which the partners in Stedenbaan (save NS and ProRail) committed themselves via a declaration of intent in July 2007 (Bestuurlijk Platform Zuidvleugel, 2007).

#### *Spatial Program*

The targets for the period 2010 to 2020 partners are a net addition of 25.000 to 40.000 new homes and 0.7 to 1.2 million m<sup>2</sup> gross floor area of office space within the 1200 metre zone around the stations within the Stedenbaan. This indicative spatial program corresponded at the time with 1/3 of the estimated housing demand and 2/3 of the estimated demand for office space during 2010-2020. The targets were further divided between the different regions along the Stedenbaan (table 19). The administrative boundaries of these regions are shown in figure 24. Note that Stadsgewest Haaglanden and Stadsregio Rotterdam recently merged to Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Region Midden Holland moreover does take part in Stedenbaan, but does not lay at the Oude Lijn.

Table 19: The net addition of housing and office space within 1200 metres of Stedenbaan stations, per region, between the years 2010 to 2020 (Bestuurlijk Platform Zuidvleugel, 2007, p. 7)

REGION	HOUSING	OFFICES	AMOUNT OF (NEW) STATIONS
Holland Rijnland	10-15 %	10-15 %	5+1
Midden Holland	10-15 %	5-10 %	3+1



Stadsgewest Haaglanden	40-50 %	45-55 %	12+1
Stadsregio Rotterdam	30-35 %	35-40 %	9+1
Drechtsteden	10-15 %	5-10 %	3
Totaal	100-130%	100-130%	32+4

#### Additional regional agreements

Next to these quantified agreements, the partners agreed to locate regional facilities: retail, education, health and leisure, in the vicinity of the stations as much as possible. They moreover aimed for functional differentiation among station, based on station profiles (e.g. stedenbaantypologies), housing typologies and lifestyles (Boelens et al., 2005). Stations themselves should furthermore be better accessible by increasing the bicycle storage and parking space at each station with 50% at each station. All these additional goals were to be elaborated in additional agreements within the regions in the South Wing.

#### Agreement with NS

Parallel to the agreements among regions, NS signed an agreement of intent to improve the transportation service on the Oude Lijn (Bestuurlijk Platform Zuidvleugel, 2007). This agreement was later concretized to a 'business case' for NS and incorporated in the *Programma Hoogfrequent Spoor* (PHS). This national program aims to improve both infrastructure and train-service at 4 of the busiest rail trajectories of the Netherlands by 2028 (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2011). It applies to the entirety of the Oude Lijn, save the trajectory between Haarlem and Leiden (station Hillegom and Voorhout). Currently ProRail, manager of the Dutch rail infrastructure network,

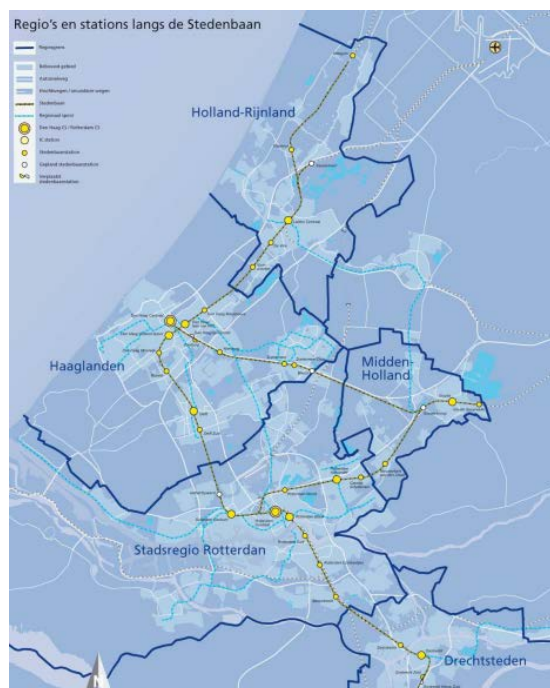


Figure 24: Administrative regions and station along the Stedenbaan (Bestuurlijk Platform Zuidvleugel, 2007)

performs a great number of infrastructural improvements along the corridor. The most important are the expansion of the railway to 4 tracks (including a tunnel) nearby Delft and adaptation of the rail network for dangerous freight transport at Meteren elsewhere in the Netherlands. This should create the additional capacity and the safety at the network to establish a high-frequent train-service, by NS. Under the provision that the Stedenbaan creates sufficient travellers, NS will from 2020 operate a service that comprises of at least 8 intercity's (faster connection serving only main stations) and 6 Sprinters (slower connection due to stops at every station) per hour between Leiden, The Hague and Rotterdam. Within Stedenbaan this is referred to as 'timetable-free travel' (*spoorboekloos reizen*), as every single station has a connection in both directions at least every 10 minutes. A lesser service provision of intercity's at Dordrecht is currently under discussion (Samenwerkende Partners in Stedenbaan, 2014; Van der Hout et al., 2015).

### A.4.3 IMPLEMENTATION OF STEDENBAAN

#### A.4.3.1 Implementation of the spatial program

Since 2007 the progress of Stedenbaan is monitored on a yearly basis. A good general impression of the implementation of Stedenbaan can be obtained by putting together the projected spatial program for housing



and offices each year<sup>15</sup>. The overview that is thus generated shows how both the projected amount of homes (figure 25) and office floorspace (figure 26) grows in 2008 and 2009, before steadily declining in the following years. In the latest monitor the realized and projected spatial program for both housing and offices is approaching the minimal targets of the 2007 ambition.

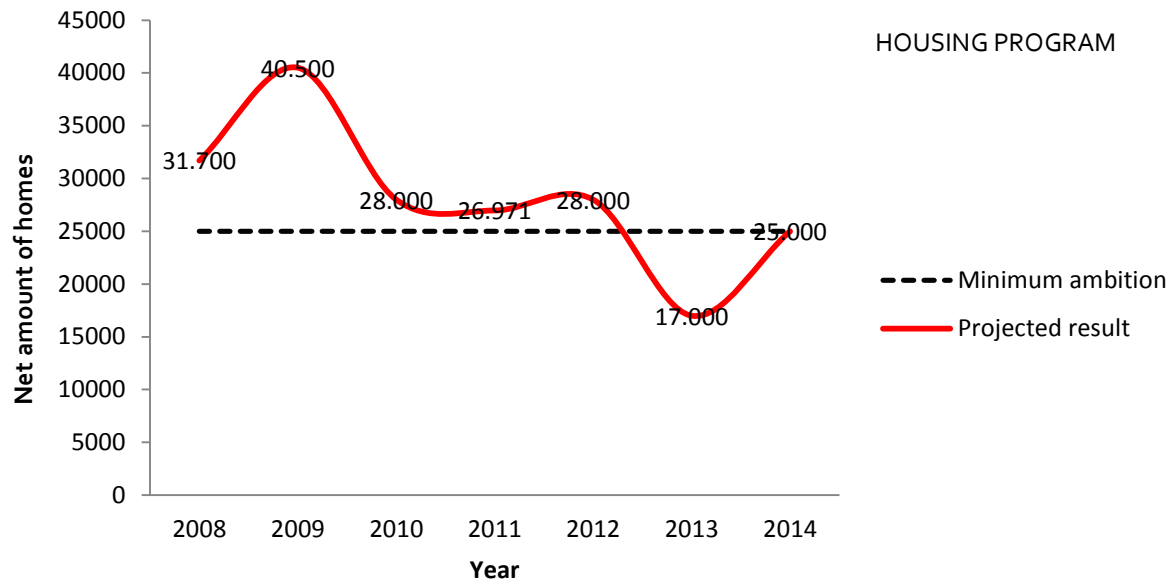


Figure 25: Overview of the subsequent monitors<sup>16</sup> on the estimated housing program at Stedenbaanlocations by 2020 (Author, 2015)

#### *Steady decline of projected spatial program*

The figures show how the estimated spatial program exceeded the expectation in the first years. In 2010 this changes, as the effects of the economic crisis become visible. From that moment the revision of land use capacity for urban development becomes more important. "Authorities and NS should review which programs should have priority in order to attain the common goals of Stedenbaan," according to the chairman of the Stedenbaancommittee (Programmabureau Stedenbaan, 2010, p. 3). This appeal remains valid as realization of spatial program keeps diminishing. In the latest monitors the reverse of spatial prioritization of Stedenbaanlocations seems to take place. For spatial development are not only declining in absolute terms, but also relative to the entire (projected) spatial program in the South Wing. The relative share of projected offices at Stedenbaanstations shifted from 61% of the total capacity to only 50% between 2012 and 2013 (Samenwerkende Partners in Stedenbaan, 2014). That is far below the ambition of locating two-thirds of the new offices within Stedenbaan. A similar trend is visible in housing. Instead of one-third, only 22 percent of the realized and projected housing program is situated at Stedenbaanstations (Samenwerkende Partners in Stedenbaan, 2014). This too is lower than the intended one-third of all housing (chapter A.4.2.2).

<sup>15</sup> The projected housing program for 2020 is determined by adding the estimated program for the available land use capacity to the already realized housing program, corrected for demolition of existing homes. For office floor space no correction for transformation of demolition was applied.

<sup>16</sup> Programmabureau Stedenbaan, 2008; 2009; 2010; Programmabureau StedenbaanPlus, 2011; 2012; 2013; Samenwerkende Partners in Stedenbaan, 2014)

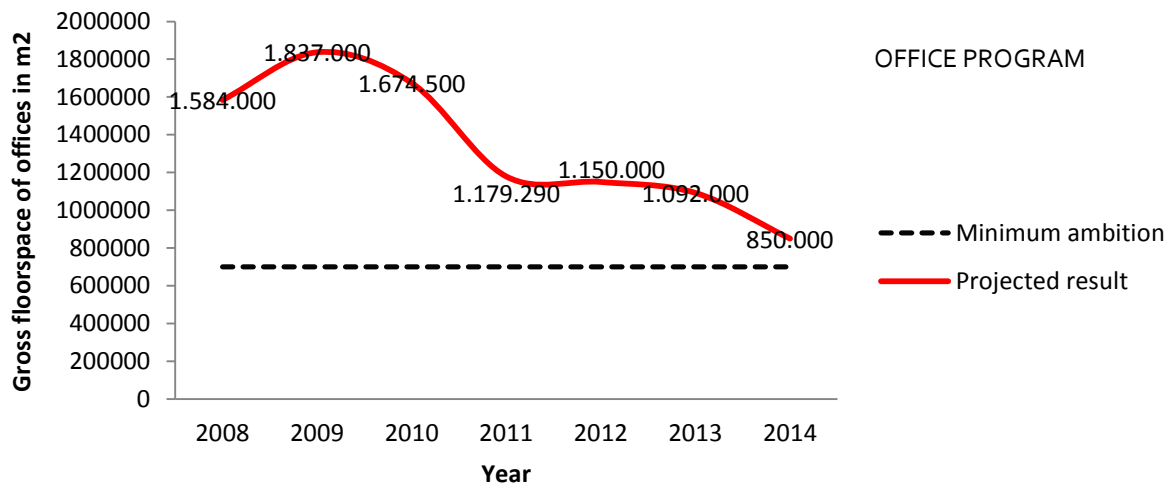


Figure 26: Overview of the subsequent monitors on the estimated office program at Stedenbaanlocations by 2020 (Author, 2015)

#### *Lack of prioritization in land use capacity*

These tendencies can be ascribed to the fact that the (projected) land use capacity at Stedenbaanlocation is less certain in nature than in other locations. The housing capacity in land use plans in the province of Zuid-Holland is relatively fixed (64%) in many locations outside the urban growth boundaries (BSD). Within the BSD (among which all Stedenbaanlocations) a mere 41% is fixed (Vereniging Deltametropool, 2014). For offices the same tendency shows. Of the land use capacity for offices at locations outside of the influence sphere of Stedenbaan (which is about half of the total capacity), roughly 70-80% of the capacity is 'fixed' in valid zoning plans. This situation creates a risk of development of readily available land use capacity at the 'wrong' locations outside Stedenbaan instead of the 'right', but inherently more complex, development nearby stations. Especially since the housing markets seem to recover rapidly (Dobbe, 2015; Van de Walle, 2015). The lack of prioritization housing and office development at Stedenbaanstations clearly puts the minimal spatial ambition at risk and – more generally – the potential outcomes do not agree with the principles of TOD.

#### **A.4.3.2 Implementation of the additional regional agreements**

Implementation of the non-quantified goals of the 2007 ambition into additional regional agreements has not taken place. Coordination of regional facilities has not emerged within or among regions. These functions were monitored at first, but eventually stopped. Partly because this data is hard to come by (Van de Walle, 2015). But partly also because "*public transport has only a minor role in the transport of shoppers, especially when daily purchases are concerned.*" (Programmabureau StedenbaanPlus, 2013, p. 49).

Despite regular calls for further diversification of the Stedenbaanstations in multiple monitors and even the creation of alternative 'area typologies' to the original 'Stedenbaantypologies', no deliberate functional differentiation of station has been performed within or among regions (Bestuurlijk Platform Stedenbaan, 2009). While acknowledging this, Van de Walle (2015), also argues that differentiation may take place implicitly through the fluid processes that characterise the hybrid cooperation in Stedenbaan (chapter A.4.4). Arguably some form of differentiation is instigated by the province of Zuid-Holland, who appointed 'referential office locations' in the spatial regulation, thereby forcing regions to prioritize (link?).

#### A.4.3.3 relation with the NS Business case

The spatial ambition is meant to make a high-frequency train-service possible at the Oude Lijn. This 'business case' is confidential in all its details, but an indication of its feasibility is given in the latest monitors. Figure 27 shows a certain 'target' level of travellers that is needed before the NS will increase its frequency of sprinters to 6 each hour. As of 2014 the forecasts indicate that the overall target can be barely met. It is interesting to see how the trajectory The Hague-Dordrecht lags behind, whilst the shorter trajectory Leiden- The Hague is expected to easily generate sufficient travellers. Another observation is that the contribution of spatial development is rather small compared to the autonomous growth of passengers in the past years (blue) and the frequency increase itself (lightblue).

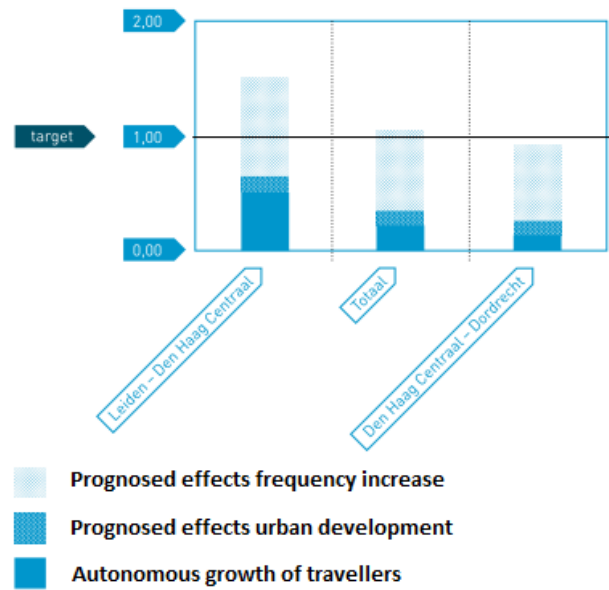


Figure 27: Businesscase for the 'Oude Lijn', prognosis 2020 (Samenwerkende Partners in Stedenbaan, 2014).

## A.4.4 IMPLEMENTATION

### A.4.4.1 Zuidvleugelbureau

Both Dobbe (2015) and Van de Walle (2015) confirm that the spatial developments in the Stedenbaanconcept are lagging behind. The 2007 targets are still deemed attainable by both of them, albeit only just, as also chapter A.4.3.1 shows. The reasons for the disappointing result on the land use component are multiple, but come down to a number of interrelated issues:

1. The economic crisis, which was unexpected and exacerbated things
2. The overcapacity within regions (fixed to old model of growth, legacy of VINEX)
3. The inability of regional alignment (quantitatively and qualitatively)
4. The local rationality for attracting spatial developments

#### *The economic crisis*

The recession is an obvious and important factor in the development path of Stedenbaan. The construction of the original Stedenbaanconcept was done in economic heydays. The level of ambition among the authorities was equally high. "It was a time in which there was a lot of money." Dobbe (2015) recalls, in which *"there was talk of 'Randstad-forming', 'Randstad-authorities' and 'Program-ministers' that were busy with different 'wings' [of the Randstad]."* In hindsight the economic potentials perceived at the start of Stedenbaan proved unrealistic. As Van de Walle (2015) states: *"The market is weaker and will never get back on the level at which the agreements were made at the time."*

#### *Superfluous and wrongly located spatial capacity*

The lack of spatial prioritization at Stedenbaanstations is acknowledged by Dobbe (2015) as well as by Van de Walle (2015). They indicate how much of the spatial capacity for both housing and offices is still superfluous or located at greenfield locations outside of Stedenbaan or public transport infrastructure in general. Dobbe (2015) explains how these greenfield locations are not suited to fulfil the demand for more highly-urban living and working environment in the future (Samenwerkingsverband Zuidvleugel, 2014; Vereniging Deltametropool, 2014). Consequently there is a looming mismatch in the housing market especially: *"The current state is that we may be building some things to which there is in the future no demand. And that we have a lot of catching up to do for things to which there will be demand in future."* (Dobbe, 2015)

Greenfield locations are however generally speaking easier and more attractive to develop. Especially since investors and municipalities in the past heavily invested in land holdings at those locations, creating a strong financial incentive for development. *"At the moment that demand will pick up,"* Van de Walle (2015) explains, *"you will see that the places that can be most easily developed will be developed first."* This situation is in fact is the consequence of urbanization strategies in the past that encouraged greenfield development. Dobbe (2015) explains that this has a lasting influence as individual municipalities still have the expectation that formerly appointed greenfield locations such as Zuidplas and Valkenburg will be realized over time.

Van the Walle (2015), calls this the 'old governance', which drastically complicates TOD in a concept like Stedenbaan: *"...we still have to deal with the old VINEX-policy: The development of residential districts and business parks at the edge of cities. That was very effective. With as consequent that many investors, among them municipalities, bought land at those locations. Those locations fit with the goals from the '80s. They however do not fit with the goals of Stedenbaan."* He further illustrates the problem with regard to office development, of which half of the future capacity lies within the influence sphere of Stedenbaan and about half of it outside: *"About 70-80% of the office locations outside of Stedenbaan have a valid land use plan to their disposal. That is 'hard' capacity. About half of that is in private hands. You cannot steer that in any way. If those parties want to build somewhere far outside of the influence sphere of Stedenbaan, they can simply go ahead. That means that about a quarter of the areal of offices cannot be controlled in any way. At least not with a land use plan"* (Van de Walle, 2015).

### *Inability of regional alignment*

The consequence of the situation outlined above is that spatial development is not redirected enough towards nodal development at Stedenbaanstations. The regions that are primarily responsible for coordinating spatial developments do not seem able to give priority to nodal- or brownfield development. Dobbe (2015) attributes this to the 'distributive justice', as he calls it, that always is part of cooperation among parties: *"Everybody has to be in the picture. You cannot make an urbanization strategy at the moment that you say to aim for urbanization [directed at TOD], but you also allow developments to the more rural municipalities. That puts your focus and effectiveness under pressure. That is a discussion that is very difficult to start. The question is: 'Who takes the pain?'"* Upon being asked, Dobbe (2015) admits that authorities are often evasive: *"Well, those discussions take place insufficiently. That is my opinion."* He illustrates this by referring to the large greenfield development Zuidplaspolder (originally 7000 homes). While this development is tempered and postponed as shown in the urbanization strategy (Zuidvleugel, 2010) and the more recent regional housing agenda (Gerrichhausen and Partners, 2013), it is not abandoned completely. Dobbe (2015) *"can well imagine that the municipality of Zuidplas still consider it an important development to which they want to commit. However with regard to the bigger picture it is doubtful whether or not it is the sensible thing to do."* Van de Walle (2015) gives another example of a large greenfield development (named Valkenburg, located in region Holland Rijnland) that does not fit in with the current spatial development perspective, but to which the municipalities concerned still hold on: *"Some locations are very advanced. There are then old agreements based on which municipalities will still try to develop these area. A municipality such as Katwijk may get an excellent connection per bus, but still has quite a lot of ambitions with Valkenburg. That really is not that close to the station."* (Van de Walle, 2015). Both Valkenburg and Zuidplas illustrate how the 'distributive justice' impedes the making of clear choices in prioritizing the badly needed nodal- and brownfield development.

### *Rationality for greenfield development*

Both Dobbe (2015) and Van de Walle (2015) however also indicate how the lack of prioritization is understandable from the viewpoint of the individual municipality. Among municipalities there is a 'theoretical awareness' that spatial development decisions in one municipality have an impact on other municipalities and vice versa (Dobbe, 2015). Still municipalities don't act upon this knowledge by or example limiting housing development in favour of another municipality. The reason is that the only 'business model' that municipalities have is based on growth (i.e. growth equals more national funding, more property tax). *"The entire principle of a daily urban system, which is part of a bigger organic system, is perhaps the case for inhabitants, businesses and visitors, but the municipality is still being judged on its own territory. There is no big bag of money that is being distributed among municipalities, by which equalization can take place."* (Dobbe, 2015). Another example of the considerations municipalities face - especially in the past years - is given by Van de Walle (2015): *"Municipalities themselves are in a difficult spot. As alderman you are glad with any possibility for new development. You may have a preference for your station area, but if you have to choose between building outside of your station area or not building at all, the choice is easily made."* (Van de Walle, 2015)

### *No functional differentiation*

While part of the original concept, there is in Stedenbaan or in the Zuidvleugel no explicit effort for differentiation between stations (Dobbe, 2015; Van de Walle, 2015). This, because it is concerned a responsibility of the regions themselves. Stedenbaan supports differentiation by signalling trends and development, sharing information and highlighting opportunities. Van de Walle (2015) however observes little actual differentiation: *"Frankly there has been little control on that. There were so few spatial developments that it was of little use to also try to control them. With all spatial development you were happy."* Dobbe (2015) explains how differentiation is a diffuse process of intergovernmental discussion by municipalities within regions, between regions, under the supervision of province and national government. Ultimately the province has the regulative authority to compel the regions to make suitable spatial agreements, but Dobbe (2015) immediately admits that prioritization of nodal- and brownfield development *"...is a discussion that you cannot simply 'catch' in a spatial regulation."* Chorus (2015) and Rentinck (2015) confirm how they too get the

impression that Stedenbaan put too much emphasis on quantities instead of qualitative aspects. A new instrumentation or system is needed, but hard control from a concept as Stedenbaan is not realistic for the moment (Van de Walle, 2015).

#### A.4.4.2 Dordrecht

Dordrecht is a municipality of 120.000 inhabitants located at the south-end of the Oude Lijn (CBS, 2015). It is the main city in the region Drechtsteden, which has a total population of 270.000 citizens across 6 municipalities. Dordrecht, like the rest of the region, lies in the midst of a river delta, which contribute to large maritime and industrial sectors. Little to none future economic or demographic growth is expected, hence the attention shifts to "quality impulses in the existing city" (Gemeente Dordrecht, 2013, p. 3). One of the strategies to strengthen the existing city is the Stedenbaanconcept. In the original concept a total of 5 stations was first projected for Dordrecht (Atelier Zuidvleugel, 2006). The existing stations Dordrecht and Dordrecht Zuid, the three potential stations and the only other Stedenbaanstation in the region (Zwijndrecht) are indicated in figure 28. A number of redevelopment projects are marked by the coloured areas around the Stedenbaan.



Figure 28: The original Stedenbaanconcept, showing stations Zwijndrecht, Dordrecht and Dordrecht South, as well as 3 new stations, as well as locations for urban (re)development linked to Stedenbaan (Atelier Zuidvleugel, 2006)

As of 2014 Stedenbaan has a different appearance in Dordrecht. None of the three potential stations are realized yet, as their proximity would create logistic problem for the railway (i.e. requires metro-like service), as well as evoke competition between stations, due to an overlap of catchment area (Van der Hout et al., 2015). Stedenbaan is however acknowledged as an important concept for the accessibility of Dordrecht (Gemeente Dordrecht, 2013). It is well understood and valued for its contribution to good accessibility by rail and potential of economic vitality, but difficult to implement due to safety risks at this part of the Oude Lijn. Densification of station areas and simultaneously letting freight train with hazardous substances – derived from the Rotterdam harbour – pass is a 'contradiction in terminus' (Van der Hout et al., 2015). The previously largest urban development of Dordrecht, Maasterras (100.000 m<sup>2</sup> offices and 600-700 homes) was cancelled due to the economic recession, but also because it surpasses the safety levels 50-100 times. "That would by far create the most dangerous piece of urbanization in the Netherlands" (Van der Hout et al., 2015).

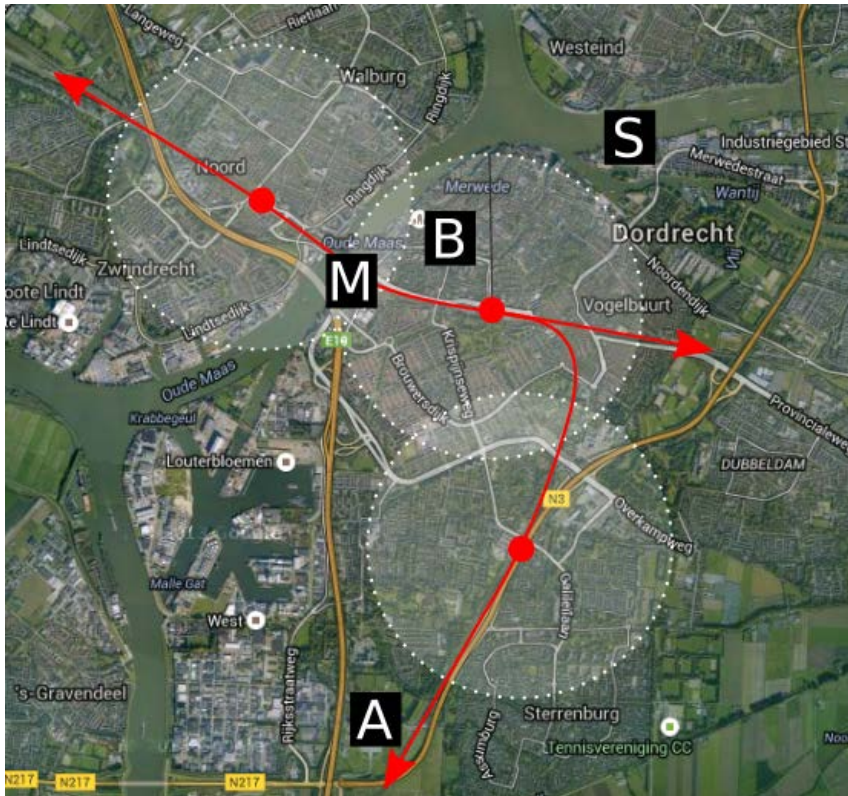


Figure 29: Overview of station catchment areas (white dotted circle) and the locations Maasterras (M), Spui-boulevard (B), Stadsweren (S) and Amsterwijck (A) (Author, 2015).

The consequent position of Dordrecht is one of acceptance of a somewhat higher safety risk at station location. As the regional housing strategy states: *"The region Drechtsteden shares the intention [of Stedenbaan] (...) In the region Drechtsteden this percentage is not attained, because the existing stops are already surrounded by existing urban developments, but also because densification at stations around the trajectory Rotterdam-Breda are impossible due to the environmental safety issues"* (Regio Drechtsteden, 2013, p. 6).

#### Analysis of policies

##### Spatial vision Dordrecht:

- Stedenbaan is mentioned, the concept is acknowledged, and in general related to the accessibility of Dordrecht (Gemeente Dordrecht, 2013).

##### Housing:

- Urbanization Strategy (Zuidvleugel, 2010, p. 28-38): Stedenbaangreements are mentioned, but not further concretized.
- Regional housing vision (Regio Drechtsteden, 2009): No relation with Stedenbaan. It is not mentioned. Nor are more highly-urban housing typologies related to stations or public transport.
- Housing strategy Drechtsteden (Regio Drechtsteden, 2013a) Goals of Stedenbaan are said to be missed due to existing urban fabric and environmental safety issues.

##### Offices:

- Regional office strategy (Regio Drechtsteden, 2013b, p. 14) station areas Dordrecht and Zwijndrecht are 'preference locations', together with the highway location Amsterwijck and several other locations. This falls within the provincial policies (Provincie Zuid-Holland, 2014b, 2014c).



- 53.000 m<sup>2</sup> new capacity at Amstelwijck (highway location) on a demand to 2030 of max 100.000 m<sup>2</sup>. Existing vacancy at 'inner city centre location' nearby Dordrecht station is about 1/3 (72.600 / 205.700 m<sup>2</sup>). Absorption of office floor space in Amstelwijck is good since only 9% (1.600 / 17.600 m<sup>2</sup>) of the realized floor space up to now is vacant (Regio Drechtsteden, 2013b)

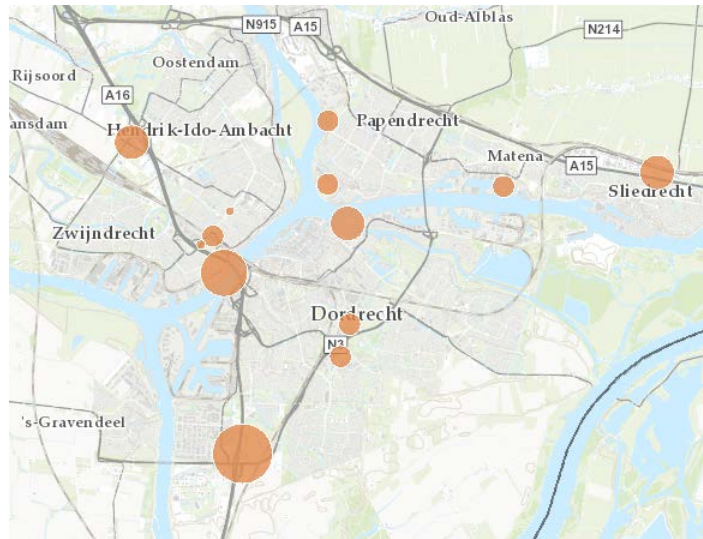


Figure 30: The actual capacity for office development in the region Drechtsteden (Provincie Zuid-Holland, 2015)

#### Interpretation of the interview (Van der Hout et al., 2015)

##### General:

- Maasterras (100.000 m<sup>2</sup> offices and 600-700 homes) was cancelled due to the recession. Moreover it surpassed the safety levels by 50-100 times. *"That would by far create the most dangerous piece of urbanization in the Netherlands."*
- Amstelwijck: office location at which rate of development was too slow. *"At a certain moment NS decided to not give a service guarantee."*
- Leerpark: education cluster which was too close to Dordrecht main station.
- Zuid / Copernicusweg: still under discussion as Copernicusweg could provide Amstelwijck with public transport (roughly 800-1000 metres distance, but no connection as of yet)
- With regard to new station Copernicusweg: *"At the moment we have the viewpoint that the development of additional spatial program won't happen at this location. The market demand is not there. We want to use the little demand that is present for Dordrecht main station."* (but in fact also Amstelwijck...?)
- *"What plays a role is that everybody in the heydays made plans. All kinds of projects were 'made fit' by adding office floorspace."* In those days the absorption by the market was huge and the economic prognosis were good. Everywhere both figures were extrapolated. These days we are more realistic.

##### Within Dordrecht:

- Collision between policy <> finance: Tension between office locations Dordrecht main station (Spuiboulevard / Schil-west) and Amstelwijck (at highway, no public transport). *"At the same time we have Amstelwijck as businesspark at the highway. That location is based on a exploitation and agreements with developers. We say that there are two types of offices: for users that want to be at the station and users that want to be at the highway per se. That is partially true, because of which you don't fully choose for one location. However you also partially keep more room in your plans than is needed by the market in the future years. That manifests itself in vacancy, although that has also other causes."*
- Amstelwijck – Dordrecht station: *"You also have to deal with a confrontation between your policy and the financial position."* Dordrecht looks for a balance between reduction of capacity and keeping the financial situation under control.
- Housing: Relatively 'cheap' low quality housing stock, demand for higher quality housing typologies: quite green living environment does not fit TOD. *"When you seek for highly urban typologies, the story*



of the safety issues emerges again. What you consequently see is that the biggest housing development in Dordrecht are not directly at Stedenbaanstations.” There is the hope that other brownfield developments such as Stadswerven (figure 29) will indirectly contribute to Stedenbaan as its a few minutes by bicycle.

- Restructuring in several districts in the existing city, but as of yet the districts closest to the station have not been dealt with.
- Diversification / Transformation nearby Dordrecht main station: Post 120, Tomadohuis, De Holland (mix of functions)

Little alignment among regions:

- Regional agreements: together too much program > reduction together. Drechtsteden succeeded in this for their housing development by equalizing costs for the project Noordoever of the municipality Hendrik-Ido-Ambacht among other municipalities in the region, because it was bad for the region as a whole to keep this development.
- Regional housing: Volgerlanden (Hendrik Ido Ambacht) and Baanhoek-west (Sliedrecht). Greenfield development originating from the Vinex-age. No direct relation with Stedenbaan.
- Competition of region Drechtsteden with other regions: *"You have to promote yourself as area in order to gain player from outside the region. The rest of the Netherlands, however does the same. In the end you all 'fish in the same pond'. Dordrecht in this respect competes with Rotterdam. Not only Rotterdam Centraal, but also the highway locations they got there. And Breda."*
- But there is also the wish to keep readily available business plots free. That is something that is not possible at Dordrecht station where existing buildings and owners have to be involved as well as a careful consideration about the safety issues: *"Look, if this region does not offer directly available office plots and Rotterdam does, then there is a certain market from within the region that will not settle here because the supply is not present. That also is a consideration to not cut too much in the program."* (actually confirmed as the absorption at Amstelwijck is quite good)
- Example of Boskalis in Papendrecht where office space was expanded despite regional agreements that said otherwise. While a Stedenbaanlocation is preferred the reality is different. Such a business will not be forced to change location as this quote shows: *"And suppose that we should do that, or clear all highway locations, there is then another authority that doesn't do the same and consequently a business will leave the region"*
- Admits the potential of regional alignment and differentiation based on a certain hierarchy: *"It would be good to start a discussion about which stations you have got and what you should do with each station. Dordrecht Zuid is a 'residential station' like Delft Zuid or Hillegom for example. (...) You don't want to build offices there, because you cannot realize them at other places. You could differentiate more. When I hear that Rotterdam Alexander wants to build a cinema, then I wonder how this impacts Rotterdam Centraal and Rotterdam Blaak. Of course Rotterdam is of a different magnitude, but make choices regarding these things! There are stations at the top. In the South Wing that will be Rotterdam Centraal, together with The Hague Centraal. Then a few below that. At a certain moment it means that some stations should not want to do certain things. These are of course 15-20 different municipalities with their own ambition and wishes."*
- Individual rationality of municipality and region. Policy in the South Wing is aimed at alignment, but: *"At the moment that something does not fit, something starts to compete, everybody withdraws to its financial positions."*
- Cooperation with Stedenbaan is there in principle: *"But when it leads to agreements that result in a loss of businesses, you don't take part. (...) As long as it all fits policy-wise it isn't that exciting, but when it starts to pinch financially it is another story altogether."*

- Equalization fund on South Wing level: *"At South Wing level everybody in the end just wants to make money. A part of the municipalities floats on this. We too. So it is possible in theory, but it really won't just happen."* > links to trust in the South Wing (Van de Walle, 2015)
- Alternative for equalization on voluntary basis, because that won't work: *You could think of a milder version in which the big two, the municipalities of Rotterdam and The Hague (The Metropoolregion) grant some more 'crumbles' to other municipalities.* When large authorities act for the interest of the smaller authorities there may be more willingness among all the authorities as a whole. But seems unlikely for the moment.

#### Position in South Wing:

- The transport of hazardous goods that passes Dordrecht, but is not processed there is of zero economic interest: *"We carry the costs, not the benefits."*
- (Semi-) governmental institutions are deliberately centralized in Rotterdam and The Hague, resulting in additional vacancy of offices in Dordrecht.
- Remark how regions in the South Wing are indirectly represented in important discussion and consultations that determine national policy and funding, while Rotterdam and The Hague as biggest cities in the South Wing at directly partaking in them. *"If you with regard to accessibility and safety are not of feel not represented well [by the province], then you don't have commitment on the spatial side of things. That does not mean we don't believe in something as Stedenbaan or TOD, but you do question the guidance that takes place, for example via overview like these for the Oude Lijn."* Examples: I) the Environmental Impact Assessment for the Maasvlakte (Rotterdam Port) that did not take effects for Dordrecht into consideration. II) The intercity service towards Brabant via HSL trajectory, passing Dordrecht, but additional stop at Rotterdam Blaak.

### A.4.3.3 Leiden

Leiden is a city of 121.754 inhabitants located at the northern end of the Oude Lijn trajectory. It is the central city in the Holland Rijnland region. This region comprises of 14 municipalities<sup>17</sup> with a total population of more than 500.000 (Samenwerkingsverband Holland Rijnland, 2012). It is situated in the middle of the Randstad, in-between the larger conurbations of Rotterdam/The Hague in the south and Amsterdam in the north. Leiden (and the wider region) is an economically prosperous place that harbors knowledge intensive businesses (e.g. the Science park, LUMC and University). Leiden Centraal, is with 70.905 travelers on a regular workday the main public transportation hub in the region. Of the few other small stations in the region, De Vink (2.782 travelers) is the only one within the municipal borders.

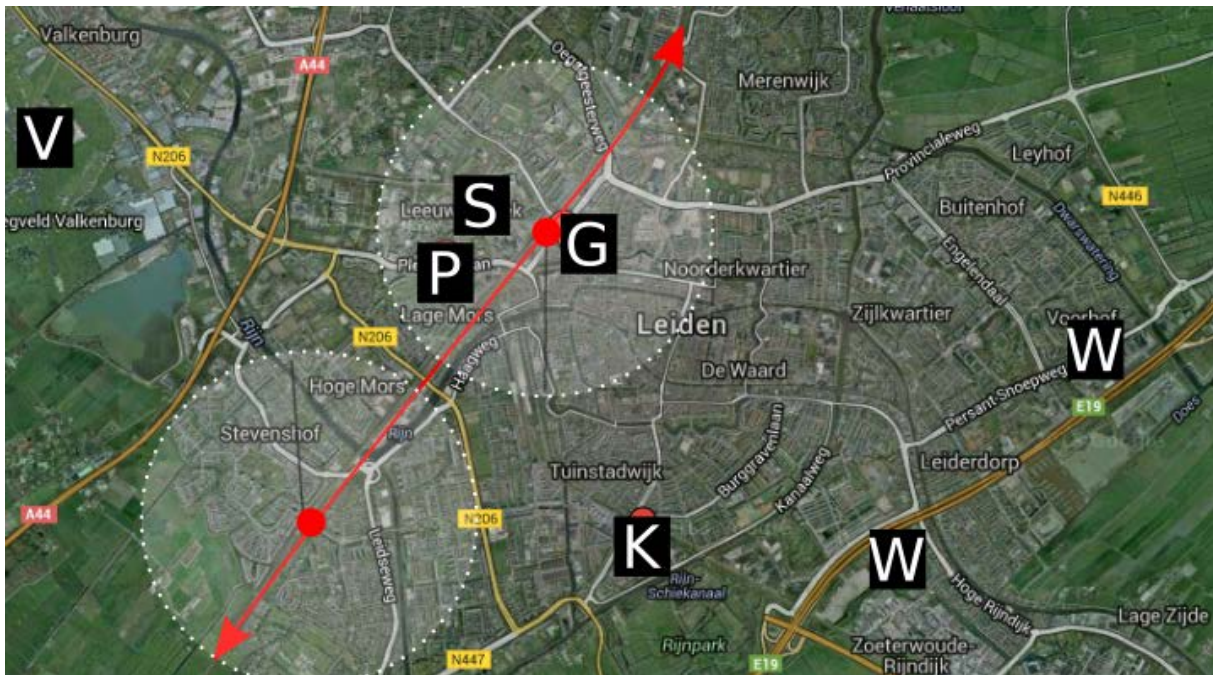


Figure 31: Overview of station catchment areas (white dotted circle) and the locations Valkenburg (V), Science Park (S), Plesmanlaan (P), Station area (G), Kanaalpark (K) and W4 locations Zoeterwoude en Leiderdorp (W) (Author, 2015).

Of the original idea of adding two additional station along the trajectory: Leiden de Mors and Leiden Noord (Atelier Zuidvleugel, 2006) has not been realized. The current employment on the trajectory is not logistically suited to such a service operation and never seriously considered (Traudes, 2015). The station Leiden Centraal is the preference location by provincial policy (Provincie Zuid-Holland, 2014c).

#### *Analysis of policies*

Housing:

- Urbanization Strategy (Zuidvleugel, 2010, p. 13-17): Stedenbaangreements are mentioned, but not further concretized. The RijnGouwLijn (new rail connection) together with the Rijnlandroute (new roadinfra) is seen as important requirements for development of location Valkenburg (5000 homes)
- Regional housing vision (Samenwerkingsverband Holland Rijnland, 2009): No relation with Stedenbaan. Nor are more highly-urban housing typologies related to stations or public transport

---

<sup>17</sup> These are the municipalities Alphen aan den Rijn, Hillegom, Kaag en Braassem, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Lisse, Nieuwkoop, Noordwijk, Noordwijkerhout, Oegstgeest, Rijnwoude, Teylingen, Voorschoten and Zoeterwoude.

- Regional spatial vision: With regard to the Stedenbaanagreements of 2.500-6000 homes up to 2020: "The way in which Holland Rijnland will realize these targets, will become clear in the refinement of the urbanization target in the program Stedenbaan" (Samenwerkingsverband Holland Rijnland 2012a, p. 72). This is indicative of possible postponement of choices, since these number were agreed upon from 2007 (Also see Traudes, 2015)
- The housing policy of Leiden stimulates brownfield development in general. Stedenbaan is not mentioned, but station area development at Leiden Centraal is being planned (Gemeente Leiden, 2013). 1000 homes, of which 700 apartments directly next to the station and 300 compact family homes somewhat further away, are being developed. It should create a mix of offices, retail and leisure in the highest densities directly next to the station, lowering towards the historic inner city. 70 metres max at the station, to 50 metres and eventually 30 metres (Gemeente Leiden, 2015).

Offices:

- Regional office strategy (Samenwerkingsverband Holland Rijnland, 2012b, p. 14) 'sustainable office location' BioScience Park, Space Businesspark + station areas, 'non-sustainable office locations': Plesmanlaan, Kanaalpark en Henry Dunantweg, 'W4-locations: special status offices at A4.

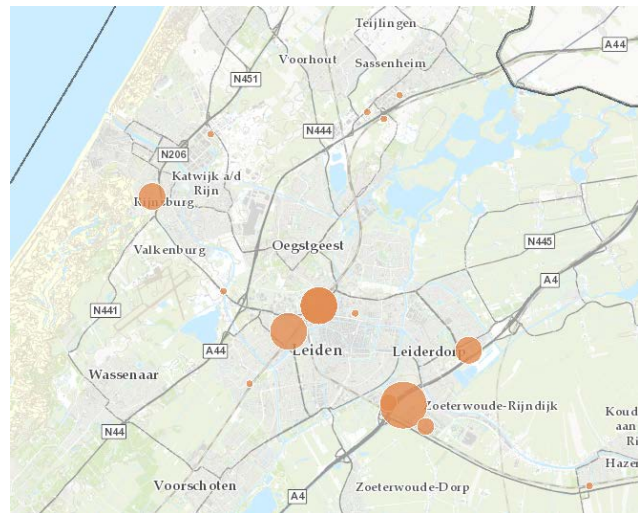
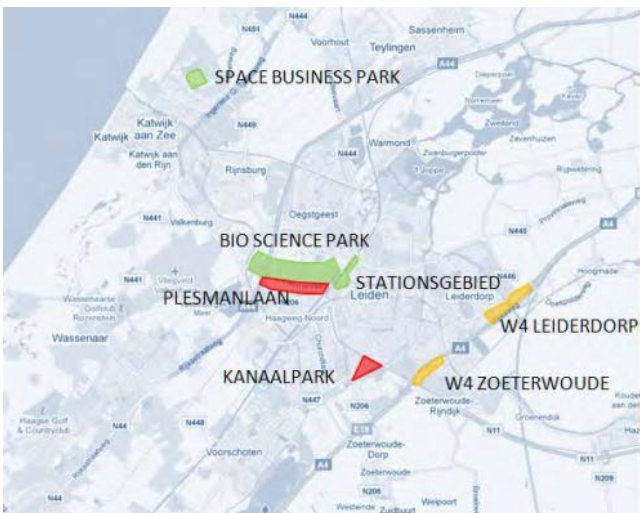


Figure 33: The different types of offices locations in the region Holland Rijnland (Samenwerkingsverband Holland Rijnland, 2012b)

Figure 32: The actual programmatic capacity in offices in the region Holland Rijnland as of 2014 (Provincie Zuid-Holland, 2015)

- In the region Holland Rijnland, there is a very large difference between the plan capacity of 243.000 m<sup>2</sup> (also at sustainable office locations) and the estimated demand until 2030 (95.000 m<sup>2</sup>). This comes down to an oversupply of 148.000 m<sup>2</sup> (Provincie Zuid-Holland, 2014b). A large part lies on non-preferent en little promising locations. In the past years only some of it has been restructured as appears from figures 33. Still the capacity easily surpasses the demand (figure 32).
- Indicative of the wish to spread instead of focus office capacity are the following quotes from the regional office strategy (Samenwerkingsverband Holland Rijnland, 2012): *Katwijk lacks a big office location for the moment, and the municipality deems such a location suitable based on the population size of the municipality (ibid, p. 79). The station Voorschoten and the future station Sassenheim are this kind of locations [for densification]. Per station the amount is not more than 10.000m<sup>2</sup>, but added up the floor space is substantial, as well as highly uncertain (ibid, p. 80).*

Interpretation of interview (Traudes, 2015)

Within Leiden:

- Traudes (2015) explains how Stedenbaan is an important concept for Leiden and the region. Leiden Central is the fifth busiest station of the Netherlands. The municipality of Leiden concentrates most of its largescale developments at Leiden Centraal. The 'knowledge cluster' nearby the station should that way be strengthened. Especially since the station also has great multimodal accessibility via highways such as the A44.
- Restructuring programmatic capacity for offices? Yes, the tendency is present, especially within Leiden. We completely focus on the station area. For example, we have got an office area in the east of the city: Kanaalpark. In that area we are currently restructuring and transforming office buildings. We won't deploy no or less of it [red. 'office capacity'] there."
- Leiden is centrally organized. All north-south and east-west connections pass the city. Opportunities to develop more as a network in which nodes are connected and spatial developments are spread out in other than the central area only.
- Suggests making use of other nodes in the region: Zoeterwoude + Sassenheim > to create a network instead of central organization via Leiden.

#### Extern / regional:

- Vacancy offices <> Capacity offices in region Holland Rijnland: *"There is much to say about that. You know, it is extremely complicated. For one thing everybody sees that there is overcapacity in the market. Also everybody understands that you should in fact take capacity from the market. That can be done by restructuring, but that alone will not be sufficient it seems. That means that you need to take 'hard' capacity from the market. That sounds nice, but it is extremely complicated in reality. Because somebody should take this loss. That can be private parties, but also the government. There is a number of municipalities with landholdings in which they invested. Those municipalities will get stuck financially."*
- *"At the same time we see how a number of locations will probably be very suitable to develop in future. We also see that – as far as Leiden is concerned – the station area is the most promising location."* Development of Leiden Centraal is dependent on total capacity: *(That does however not detract from the fact that successful development of the station area in the end depends on the total demand and total capacity of office floorspace in the region")*
- *"But we won't resolve it if we only have this conversation within our municipality. We will have to resolve this together as entire region. That is what we among other things do with the regional spatial vision. That is what we do with the revision of the office strategy. That conversation is much more difficult, because others have other interests. And those interests are financial. We have not solved this yet."*
- The regional strategy for offices is being revised currently, but the outcome of that process is highly uncertain. It is not clear where capacity will be reduced or even if the parties jointly will be able to come to an agreement about it.

#### Collective – individual:

- *"If Zoeterwoude says: 'we want to attract that business. We are going to give discount on the landprices, to make the business come to our side of the A4 instead of the other side', then I say that we are not doing the right thing. The area as a whole doesn't get better by this. At the same time it is a logical and understandable reactive of the municipality. But on the long-term you don't gain as a whole."*
- Housing; different from offices: 20.000 homes in planning for region, but demand for 30.000. *"That is an entirely different situation. Instead of reducing you have to look for development space."*
- Valkenburg (Katwijk) en Braassemerland (Kaag en Braassem) largest two greenfield developments. Braassemerland has no relation to Stedenbaan. Valkenburg via the BRT-connection within 5 minutes of Leiden Centraal. (Van de Walle, 2015: doubts its value for Stedenbaan). Latest regional housing vision (Samenwerkingsverband Holland Rijnland, 2009) little connected to Stedenbaan (no agreements, no monitor plancapacity). There is a tendency to perform brownfield development, especially for Leiden that does not have actual greenfields.

- Little notion of housing typology: *"I don't know entirely. We have to further delve into that."* (Traudes, 2015). Apart from two large development location in the region (Valkenburg and Braassemerland) most housing is to be developed within urban growth boundaries, but not necessarily nearby Stedenbaanlocations.

Collaboration / administrative-political culture:

- *"It functions actually as one coherent urban area, but at the same time it knows huge administrative fragmentation. They have a tradition of much disunity, mistrust – if you would call it that way – among each other"*
- *"There have been a few big painful dossiers the past few years. The RijnGouwelijn that was abolished. Businesspark Oostvlietpolder was to be developed, but was cancelled by Leiden. It created a lot of resentment. And well, for many decades the relations have been poor."*
- *"What avenges itself somewhat in this region – a region with many municipalities, one big, one somewhat smaller and many little ones – is that a discussion about the direction of office development – where to build and where not – is very difficult to conduct, because there always is somebody that has to take the losses. That has not been resolved yet"* (Traudes, 2015).
- *"Perhaps you have to tie it up with those offices and business parks (where reduction is also needed), to ease the pain at some places. Because this kind of questions are usually viewed very sectoral. And because the regional spatial vision views things integrally, that may offer opportunities too."* This appears to be a thought that as of yet only lives among those involved with the preparation of the regional spatial vision: *"You hope that this new way of looking will be propagated more widely"*.
- *"In short, for a part you fish in the same pond, with companies that could go there or settle over here. And for a part you eventually need each other, simply because you are good at different things."*
- *"It is a 'best guess', but I would be happy if we would neatly manage these things within the region. If we achieve to agree on what is the best location for all those things, we have done a tremendous job. To be honest, I can't imagine that we would refer a business that wants to settle here to The Hague."*
- With regard to a more binding set of agreements: *"If you would want to do something like that, the province should enforce it. If not, it simply won't happen bottom-up. The area [region Holland Rijnland] is too big and diverse. That is in my opinion not the way we should move as a region. We first have to know what we want, before the province starts imposing things. The most important thing is that the people embrace the concept [Stedenbaan] and start to think that way. It seems almost impossible if you look at how things function here."*
- Traudes (2015) raises attention for the dominance of The Hague and Rotterdam in the South Wing and Amsterdam in the Randstad. Leiden has to establish an 'independent position' to prevent being pushed aside.



# APPENDIX VI: ZAANCORRIDOR

This appendix supplements the case of the Zaancorridor in chapter 4.2.

## A.5.1 INTRODUCTION

### A.5.1.1 The 'Maak Plaats!' concept

Via the slogan *Maak Plaats!*, literally 'make space' or 'give way', the way should be paved for Transit Oriented Development in the Dutch province of Noord-Holland. The slogan refers to a 'smart growth strategy' that focuses on the better utilization of the existing urban and infrastructural network in the province (Vereniging Deltametropool & Provincie Noord-Holland, 2013). The strategy is comprised of 10 principles that seek to combine improvements in public transport with a prioritization of spatial development inside urban growth boundaries and in the vicinity of multimodal accessible stations. Maak Plaats! is not viewed as policy as such, but much more as a guideline and starting point for future policy, not in the last place because of its elaborate survey of the spatial opportunities of TOD in Noord-Holland (Chorus, 2015).

### A.5.1.2 Noord-Holland

The province of Noord-Holland has 2.7 million inhabitants that live on a land area of 2.671 km<sup>2</sup>, leading to an average population density of 1026 inhabitants per km<sup>2</sup>. Much of this population and many of the over 1.4 million jobs in the province are concentrated in the metropolitan region of Amsterdam (AFB, 2015). This urban agglomeration of which the core is formed by the Dutch capital of Amsterdam is in turn part of the larger Randstad conurbation, which as a whole shows a polycentric spatial development pattern (Figure 34)(OECD, 2007). The Amsterdam harbour, Schiphol airport and the Zuidas office area, are some of the economic functions of national and international importance. The province is one of two faces. The mostly urbanized southern part of the province witnesses increasing concentration of population and economic activities leading to pressured property markets. The North of the province on the other hand is far more rural and spacious and has more scenic and natural qualities than the busy metropole. It is however economically weaker and shows sign of population stagnation and in some parts even decline (OECD, 2007; Provincie Noord-Holland, 2011).

### A.5.1.3 The Zaancorridor

Maak Plaats considers the Zaancorridor as one of the 8 regional public transport corridors in the province of Noord-Holland (Vereniging Deltametropool & Provincie Noord-Holland, 2013). It connects the region of Alkmaar (180.000 inhabitants) more rural areas of Heiloo, Castricum and Uitgeest (population of 10.000 - 30.000 each) via Zaanstad (150.000 inhabitants) with Amsterdam (CBS, 2014). Its trajectory runs via a part of the existing railway network of Noord-Holland that stretches about 50 kilometres from station Heerhugowaard in the north via 11 additional stations to Amsterdam Central station in the south (figure 35). From a transportation perspective the corridor as a whole is strongly oriented towards Amsterdam, although some employment and amenities in the Alkmaar region counters this somewhat.

This makes both ends of the corridor destinations for travel, while most stations in the middle of the trajectory are more residential in nature and therefore function as origins of travel (Goudappel Coffeng, 2011).

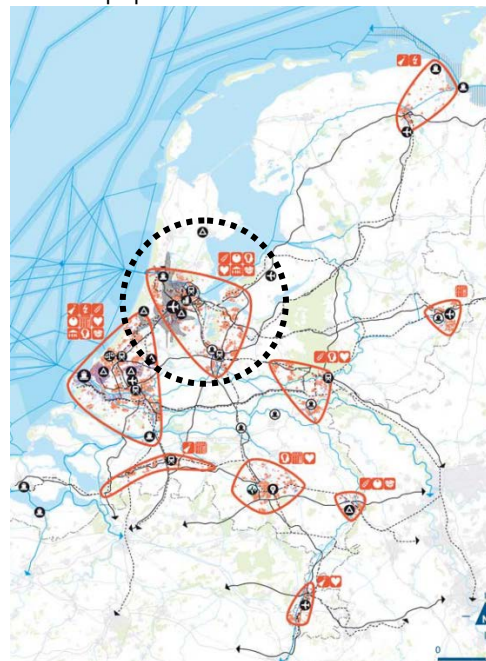


Figure 34: The location of the Amsterdam metropolitan region as part 'North Wing' of the wider Randstad conurbation (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2012)

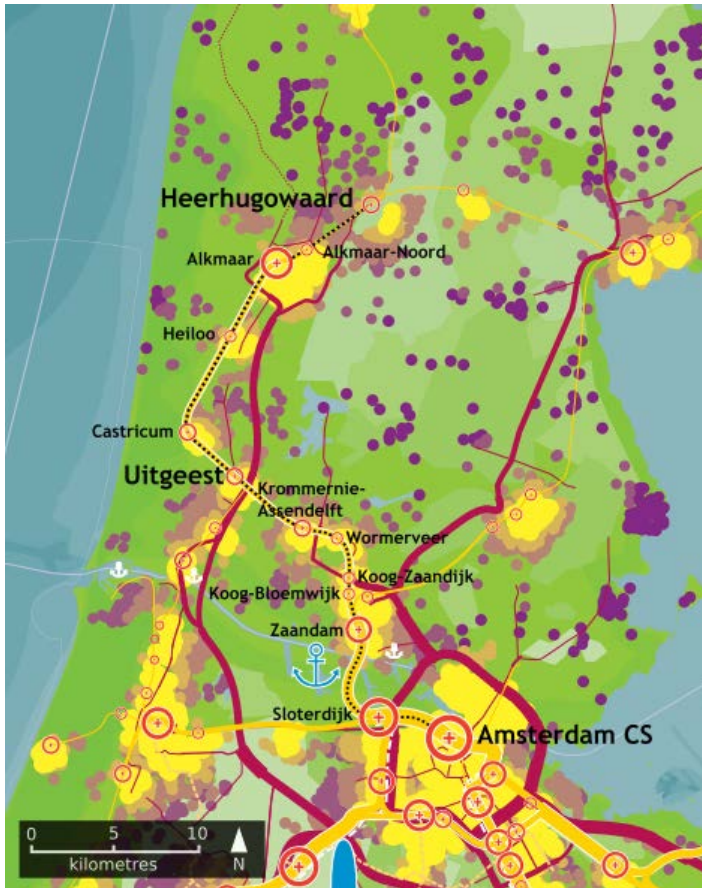


Figure 35: The trajectory of the Zaancorridor (dotted line) in the province of Noord-Holland (Author, 2015)

In general transportation service between Heerhugowaard and Amsterdam Central station has a frequency of at least 4 stops per hour. In addition to that train services to Den Helder and Hoorn (via Heerhugowaard) and the IJmond region (via Uitgeest) run over parts of the Zaancorridor (OVNL, 2015).

#### A.5.1.4 Dutch planning context

Dutch planning is roughly structure at three administrative tiers: central government, provinces and municipalities (Figure 36). There is in the planning system a strong tradition of devolving authority and responsibility to lower administrative tiers. The authority to create legally binding land use plans (*bestemmingsplan*) is – in principle – a matter of municipalities. Province and national government can intervene in these plans only when provincial or national interests are involved. Each tier creates its own spatial vision (*structuurvisie*), which is self-binding, which means that province and municipality have a relatively large autonomy in spatial development (Ministry of Infrastructure and the Environment, 2011).

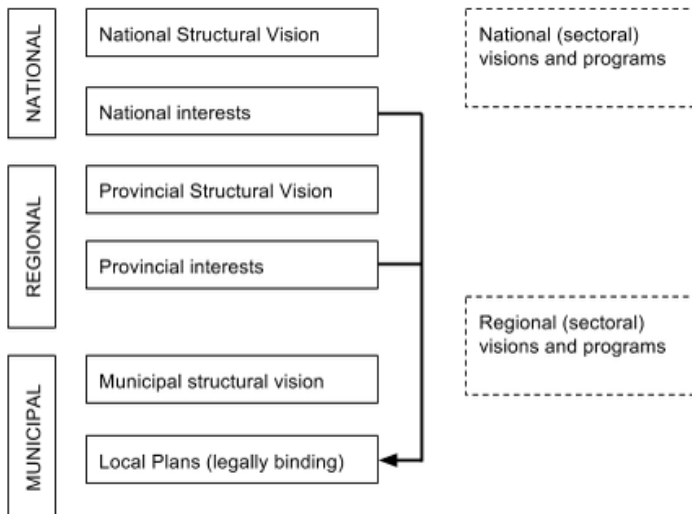


Figure 36: Dutch planning system (Author, 2015)

#### Programma Hoogfrequent Spoor

An important factor in the (planning) context of TOD in the Netherlands is the Programma Hoogfrequent Spoor (PHS), which is instigated by the Ministry of Infrastructure & Environment. This national program for high-frequency rail traffic aims to improve both infrastructure and train-service at 4 of the busiest rail trajectories of the Netherlands by 2028 (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2011). For the trajectory Alkmaar-Amsterdam this comes down several infrastructural improvements, such as additional sites for arrangements of trains and disentanglement of rail tracks.

This should physically enable the establishment of a high-frequency train-service of 6 intercity's and 6 sprinters in both directions (ProRail, 2015).



### A.5.1.5 Process and organization

The Zaancorridor is considered a pilot or case study corridor-based coordination of TOD in Noord-Holland (Provincie Noord-Holland, 2013). Clearly the province is the initiator, as Maak Plaats! is the result of a provincial nodal development program that was launched in 2011 as part of the provincial spatial vision (Provincie Noord-Holland, 2011). Maak Plaats! was created in close collaboration with the *Vereniging Deltametropool*, an association promoting the metropolitan development of the Randstad (Vereniging Deltametropool, 2015). After feedback by public actors and a market consultation declaration of intent in the fall of 2014 marks the adoption of the concept Zaancorridor and the 10

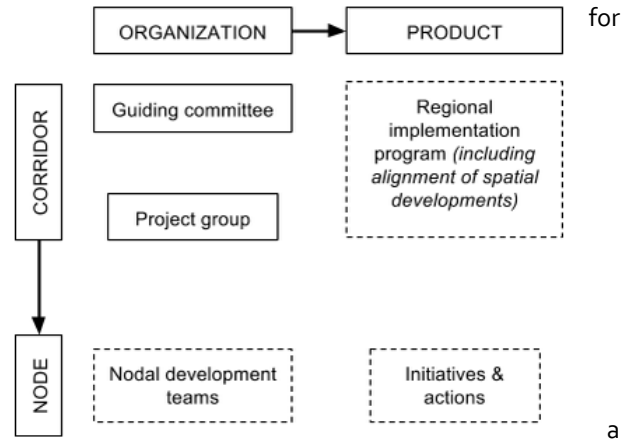


Figure 37: organizational model and products of the Zaancorridor

Maak Plaats! principles by a number of actors. Partaking actors are the province of Noord-Holland, the municipalities of Alkmaar, Castricum, Heerhugowaard, Heiloo, Uitgeest, Zaanstad, service operator NS, and railinframanager ProRail). Private actors and the municipality of Amsterdam did not partake in the agreement. The agreement is not legally enforceable according to article 11.1 (Provincie Noord-Holland, 2014a).

The actors agreed to an organizational model that is depicted in figure 37. In the guiding committee (*stuurgroep*) the aldermen of the municipalities, a representative of Amsterdam municipality, the regional directors of ProRail and NS take seat, under the chair of the provincial executive (*gedeputeerde*). This committee is supported by a project group of officials of the municipalities and the city region of Amsterdam as well as by employees of NS and ProRail (Chorus, 2015; Provincie Noord-Holland, 2014a).

Together they currently seek a refinement of the general Zaancorridor strategy (chapter A.5.2.4) into a regional implementation program. This should serve as some kind of 'action program' in which concrete projects are determined per node and prioritized in place and time within the corridor. In so-called nodal development teams a coalition of public and private actors will implement this program in station-specific developments (Provincie Noord-Holland, 2014a).

## A.5.2 THE DEVELOPMENT PERSPECTIVE FOR THE ZAANCORRIDOR

### A.5.2.1 The general perspective

The general perspective on the development of TOD in the Zaancorridor basically consists of the 10 principles of the Maak Plaats! publication. As the parties in the Zaancorridor underwrote these principles in the declaration of intent, they are outlined in short:

1. Frequency increase and spatial development are mutually reinforcing
2. Realize at least 50% of the newly-built homes within the catchment areas of stations
3. Prioritise existing land use plans within the urban growth boundary (BBG) around stations
4. Align the urban growth boundary (BBG) with the transit oriented development strategy
5. Reduce the number of vacant offices in areas that are not multimodal accessible
6. Focus on the quality of working environment in the most accessible locations
7. Locate regional facilities preferably at multimodal, accessible locations
8. A smoother transfer between modes of transport
9. Develop nodes as 'gateways' to the countryside
10. Make Space!

### A.5.2.2 The spatial assessment

In Maak Plaats the province used these principles as basis for an analysis of the 8 corridors that are distinguished. One of these is the Zaancorridor. The analysis is an effort to indicate the current situation and future opportunities for each node in every corridor in Noord-Holland. For details see Vereniging Deltametropool & Provincie Noord-Holland (2013, p. 140-141). It roughly consists of:

1. A benchmark of the current spatial and transportation characteristics for every station in the form of a so-called 'butterfly model' (see figure 38) The model is a variant on the 'Stedenbaan-typologies' (Atelier Zuidvleugel, 2006) and inspired by the node-place model of Bertolini (1999) as described in chapter 2.1.3. A more detailed description of the 'butterfly model', including data, formulas and assumptions is presented in the publication (Provincie Noord Holland & Vereniging Deltametropool, 2013, p. 84). The left wing of the 'butterfly' (blue in figure 38) indicates the level of accessibility of transportation. This node value is determined by mapping the I) intricacy of cycling and walking network and accompanying facilities, the II) frequency and direction of public transport services, and the III) presence of parking facilities and proximity to highway connections. The right wing of the 'butterfly' (red in figure 38) indicates the accessibility to activities within the station area.

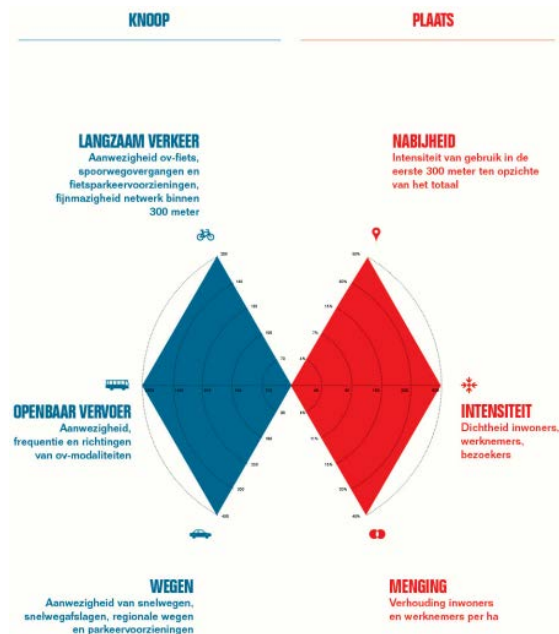


Figure 38: A visualization of the 'butterfly model' with its 6 characteristics (Provincie Noord Holland & Vereniging Deltametropool, 2013)

Presuming a catchment area of 1200 metre, the place value is estimated by the I) density of inhabitants, employees and visitors, the II) functional diversity: ratio inhabitant/employees, and the III) relative intensity of use in the first 300 metres from the station. The argument is that the 'butterfly' functions best when both wings are in balance. In other words, when the level of accessibility of transport is paired with an equal level of accessibility of activities at a station.

2. An assessment of the capacity for housing in land use plans within 1200 metres from the stations until the year 2030. (The estimated capacity was consequently exposed to three scenarios for densification, based on: I) current average densities around stations, II) densities estimated on market demand and III) extra high densities.)
3. An assessment of the demand for housing until 2040. Based on the research of Companen (2012), the demand per region was transferred to a demand for housing per corridor. Housing demand at stations that are part of multiple corridors was split based on the frequency of public transport for the respective corridors. In distributing priority was given to higher density housing types (*woonmilieus*). Furthermore this was qualitatively done based on a series of presumably 'promising' node-typologies for stations (i.e. assumed ideal-type node-place value visualized in the butterfly model).
4. An assessment of the demand for offices until 2040 was created in a similar way, based on the research of Goudappel Coffeng (2011).
5. The assessed capacity of land use plans was compared with the estimated housing demand per corridor. For stations that are part of multiple corridors the assessed capacity was distributed according to the frequency of the public transport for the respective corridors.

6. The outcomes of these assessments end up in an overview based on the 'butterfly model'. In it the current situation (step 1) is compared to the possible situation in 2040 (step 5) and a presumed promising node-typology.

### A.5.2.3 Assessment of the Zaancorridor

Based on the spatial assessment, a development perspective for the Zaancorridor is created in the publication (Provincie Noord Holland & Vereniging Deltametropool, 2013, p. 150). It consists primarily of a housing program of 16.800 homes for 2040 and office program that is rather more on reducing vacancy than added new capacity for offices. Within the estimated capacity of land use plans in the catchment area of stations in the Zaancorridor (575 hectares in total), most of the assessed housing demand can be realized. That is if land use plans for housing are revised and aligned with the qualitative distribution as proposed in the spatial

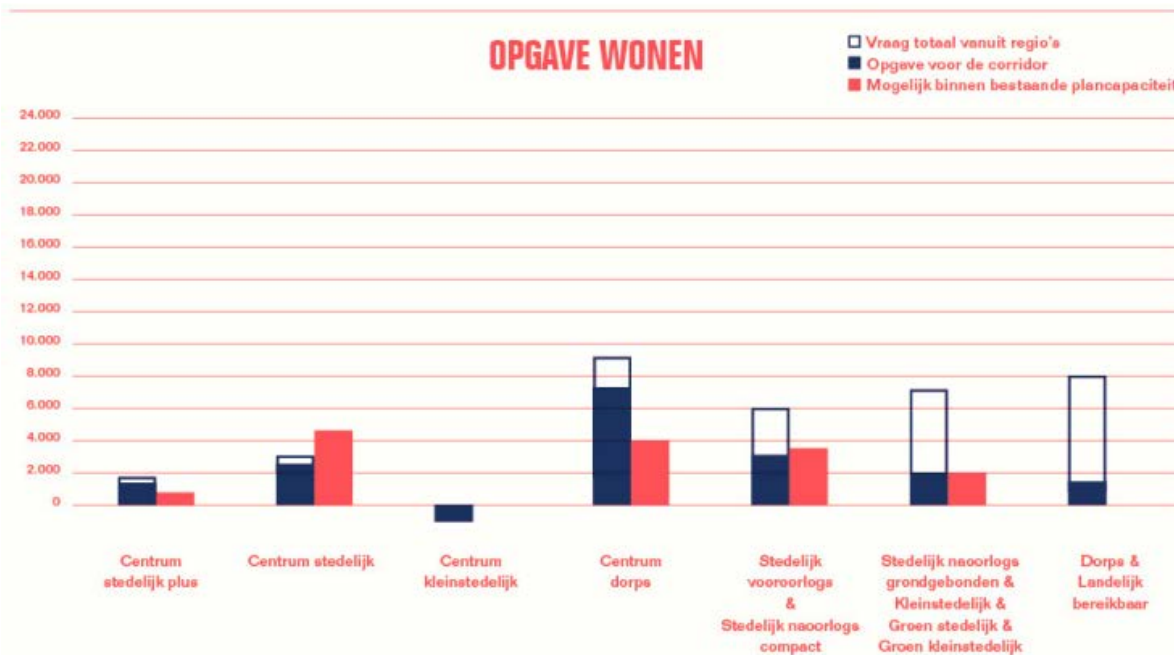


Figure 39: Estimated demand for housing in the Zaancorridor until 2040 (Provincie Noord-Holland & Vereniging Deltametropool, 2013)

assessment. This is a big 'if', that "especially for Heerhugowaard means a large-scale revision of the housing plans to a for example a more compact urban typology" (Provincie Noord Holland & Vereniging Deltametropool, 2013, p. 150). Even with such revisions of plans additional capacity needs to be created for an additional 2500 homes to attain 50% of the housing demand in station areas. Both the quantitative and qualitative differences in demand and capacity in the corridor is shown in figure 39. For the different housing typologies the I) current capacity at stations is shown in red, II) the total housing demand in the corridor is indicated by the blue-lined bars, and the III) proposed distribution of demand is resembled by the blue-filled bars. Apart from housing, specific opportunities for creating off-peak and bi-directional travel in the corridor are seen in the addition of some regional facility to Uitgeest (due to its excellent multimodal accessibility) and the replacement of the regional hospital to Heerhugowaard (but closer to the station than currently planned). Better utilization of the recreational function of Koog Zaandijk and Castricum are also highlighted as gateways to respectively the tourist attraction 'Zaanse Schans' and Castricum dunes and beach.

### A.5.2.4 Shared development perspective

The development perspective of province as laid out in chapter A.5.2.3 is not underwritten by the partaking actors as such. Instead the spatial assessment is taken into account as inspiration. Commitment is limited to the 10 principles (chapter A.5.2.1) and process-oriented actions (chapter A.5.1.5). Taking this into consideration the shared development perspective for the Zaancorridor can be summarized as one that is

based on two distinct potentials. The first is the PHS program which through infrastructural improvements physically enables a higher-frequency train-service at the corridor by 2028 (article 2.1 of the agreement). With the proviso that sufficient market demand (i.e. travellers) is generated, the NS will establish a train service in both directions of 6 intercity's per hour between Amsterdam and Alkmaar and 6 sprinters between Amsterdam and Uitgeest (Provincie Noord-Holland, 2014a, p. 6). Consequently every station at the Zaancorridor is provided with a train service in each direction at least every 10 minutes. The second potential is the relatively large demand for new homes (an estimated 33.600 until 2040) in the municipalities along the Zaancorridor. When 50% of this demand is to be realized around station (conform principle 2 of the Maak Plaats! concept) this comes down to housing program of an estimated 16.800 homes for the station areas in the Zaancorridor (see chapter A.5.2.3). The combination of a relatively large housing program and a possible jump in the frequency of public transport is the essence of the Zaancorridor concept (Provincie Noord Holland & Vereniging Deltametropool, 2013; Provincie Noord-Holland, 2014a). Important too is that the Zaancorridor in a wider perspective is expected to contribute to the larger Amsterdam metropole and vice versa. Better accessibility of the natural, scenic and historic qualities benefits Amsterdam, while outwards regions should share in the (economic) growth of the metropole. As such the Zaancorridor is considered as a potential area for accommodating housing that cannot be developed (in time) within the Amsterdam Ring (Provincie Noord Holland & Vereniging Deltametropool, 2013, p. 140, 200). In regional housing visions this notion of the Alkmaar region as alternative for Amsterdam is also mentioned (Regio Alkmaar, 2012, p. 12)

Conform the declaration of intent the partaking actors are currently seeking programmatic agreement on the corridor level. Article 4.1 on the role and responsibility of municipalities states that: "*municipalities make an effort to arrive to an optimal mutual alignment of spatial program for nodes within the municipal jurisdiction*" (Provincie Noord-Holland, 2014a, p. 3). Although this is not legally binding, the parties did commit themselves to investigate the most optimal spatial development at nodes in order to create the travel demand that is needed for improvement of public transport in PHS (Provincie Noord-Holland, 2014a). This explicates how in the Zaancorridor spatial development (land use) is a condition for and thus precedes improvements to the public transport by the NS.

### A.5.3 ACTUAL IMPLEMENTATION OF TOD

In this chapter the actual implementation of TOD in the Zaancorridor is being displayed. The first thing that stands out when analysing this is that there is hardly any data on spatial developments related to station areas. None of the Regional Action Programs Housing, in which province and municipalities in a region make housing agreements, link clearly to TOD (BMC, 2012; Companen, 2011) Neither do the related housing visions (Regio Alkmaar, 2012). An explanation may lay in the fact that these documents precede the publication of Maak Plaats! in 2013 and the declaration of intent in 2014. In that sense it is remarkable that the latest provincial monitor for housing does not give insight to the housing demand and capacity in relation to station areas (Provincie Noord-Holland, 2014b). Similarly the provincial monitor on offices lacks this connection (Provincie Noord-Holland, 2015a).

#### A.5.3.1 Province of Noord-Holland

Apart from being the initiator of the Maak Plaats! strategy, the province seeks to achieve sustainable land use (*duurzaam ruimtegebruik*) more generally (Chorus, 2015). This provincial interest has been qualified in the spatial vision (*structuurvisie*) and formalized in the spatial regulation (*ruimtelijke verordening*) (Provincie Noord-Holland, 2011; 2013b). To counter urban sprawl, urban growth boundaries (*Bestaan Bebouw Gebied*) have been established in the province. These restrictions on greenfield development encourage transformation of the existing urban fabric, the so called brownfield development. Up to a certain level new greenfield development has been reduced. There are still greenfield plans, but mostly of municipalities that have been canny in creating sufficient buffers through assigning the 'preparation phase' of planning to some potential development areas, before the urban growth boundaries (BBG) were drawn. "*In hindsight that is unfortunate*" Chorus (2015) remarks. The effect of this behaviour is that municipalities still retain a significant capacity at

both greenfield and brownfield locations. This phenomenon: *"...is something we see in the Zaancorridor. A municipality has many plans in the BGG, of which some lie nearby the nodes. These plans cannot be developed all at the same time"* (Chorus, 2015). While the spatial regulation could be used focus spatial development at stations areas, for example via the 10 principles of Maak Plaats!, Chorus (2015) remarks that this is a political decision of which: *"The questions is whether they dare it here"*, indicating the reluctance of provincial administrators to intervene this way. For enforcement *"...can disturb the relation with the municipality concerned."* All this gives the impression that the province will, for now at least, stick to its coordinating role as highlighted in article 3 of the declaration of intent (Provincie Noord-Holland, 2014a).

The programmatic alignment that is prepared in among partaking actors in the Zaancorridor is according to the province badly needed: *"...many municipalities do not have their priorities with nodal development"* (Chorus, 2015) Municipalities up to now are insufficiently aware that they need to change and reduce their spatial plans to meet the goals for the frequency increase in 2028. Therefore the challenge Chorus (2015) perceives is twofold: *"First of all it is about choosing for nodal development and after that choosing between nodes"*. Giving priority to spatial developments around stations is something that has yet to be done via the regional development program (see chapter A.5.1.5). With regard to this Chorus (2015) states: *"Soon it will be interesting when real choices have to be made. Those choices will be painful. Some things won't be possible or only later. But it has to be discussed. Until now that has not happened."* For example in the region Alkmaar the almost non-existing additional demand for offices is met with a total capacity of 125.000 m2 until 2030 of which only 25.000 m2 is located nearby any station, in this case Alkmaar Central station (Provincie Noord-Holland, 2015b). Other examples can be found in chapters A.5.3.2 and A.5.3.3. While reduction of capacity and restrictions may be necessary, Chorus (2015) favours an approach that stimulates spatial development at nodes. There should be incentives that make investment in station areas more logical. Station profiles such as the 'butterfly model' should indicate how stations could be differentiated. That should determine logical allocation of certain types housing, offices or regional facilities along the corridor. Municipalities should become aware that it matters how the corridor in its totality is benefits from the spatial developments. *"It should grow this way. The most important thing should be that it (ed. spatial development) is located at the Zaancorridor. And whether that is in municipality x or y doesn't matter that much. That is something they first have to see."* (Chorus, 2015). He continues: *"They should grant it to each other. In the end that is what it is about"*. The example of the discussion over the relocation of the hospital from Alkmaar to Heerhugowaard shows that it is highly difficult (also see chapter A.5.3.3). According to Chorus (2015): *"Competition currently mainly shows in terms of housing types: municipalities that aim for the same typologies, while there is insufficient demand for them"*. The Maak Plaats! publication offers limited support, for it is a *"theoretical exercise, in which certain promising typologies are discerned."* (Chorus, 2015) A further refinement is needed in order to make how to choose between nodes. Until that moment the goals of alignment in type, quality and quantity of programs in time by prioritization of locations is quite difficult to achieve. Currently other ways are sought to map the different qualitative potentials of the station areas in the Zaancorridor in terms of different atmosphere, identity, lifestyles. The Onderweg! Publication (BNA, 2014) is an example of such an approach. Another avenue is the 'identity matching' of station, which is based on the differentiation in profiling of coastal areas in Noord-Holland (Chorus, 2015). But even in workshops about identity of station competition turns up as it shows that *"Some stations can complement each other, but also some municipalities all choose for 'pop-up' and festivals in their station areas. Eventually there will have to be made choices in that, for it can't be realized everywhere"* (Chorus, 2015)

### A.5.3.2 Uitgeest

Uitgeest is a village of 13.346 inhabitant located in the middle of the Zaanccorridor (CBS, 2015). The village comprises of a historic centre somewhat north of the station, surrounded in general by 'rural' residential typologies (little high-rise) and a business park in the north along the highway. Its position nearby a junction with highway A9 and addition branch of the railway in the direction of the IJmond region, make the village well multimodal accessible. Due to the natural population increase and its attractiveness as settlement from inhabitants in the IJmond region especially, resulted in a significant population growth that is expected to continue in the future (Uitgeest, 2010; BMC, 2012).

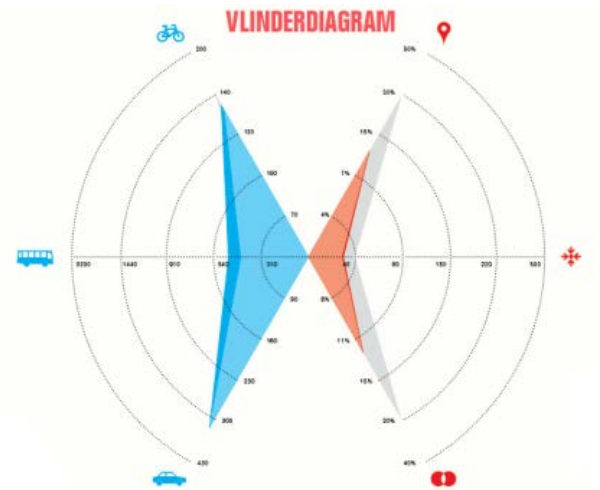


Figure 40: The butterfly model for station Uitgeest (Vereniging Deltametropool & Provincie Noord-Holland, 2013)

The spatial assessment in Maak Plaats! (figure 40) shows how the good multimodal accessibility of the station is paired with relatively low building densities and little diversity within the 1200 metre range (Vereniging Deltametropool & Provincie Noord-Holland, 2013). Since Uitgeest too signed the declaration of intent, there seems to be both commitment to and opportunities for contributing to TOD through spatial developments in the vicinity of the station area.

The reality is that the municipality of Uitgeest is very reserved with regard to Zaanccorridor. There is cooperation with ProRail on the implementation of PHS through infrastructural changes and the allocation of a terrain for arrangement of trains within the municipal borders (Van Haastrecht, 2015). With regard to the spatial development side of TOD the story is altogether different. There is no sign of commitment to intensifying and diversifying land use around the station even though Van Haastrecht (2015) acknowledges that "Uitgeest of course benefits by a good railconnection". There are some brownfield developments, but most (future) capacity is found in greenfield development (Gemeente Uitgeest, 2011, p. 47-52; Provincie Noord-Holland, 2014b). This is interesting as Uitgeest did sign the declaration of intent like most of the other municipalities along the Zaanccorridor. It appears that Uitgeest itself is not actively participating in the regional development program, but let the neighbouring municipality of Castricum represent them in the project group (Chorus, 2015; Van Haastrecht, 2015). These reservations are caused by a still ongoing discussion about the position

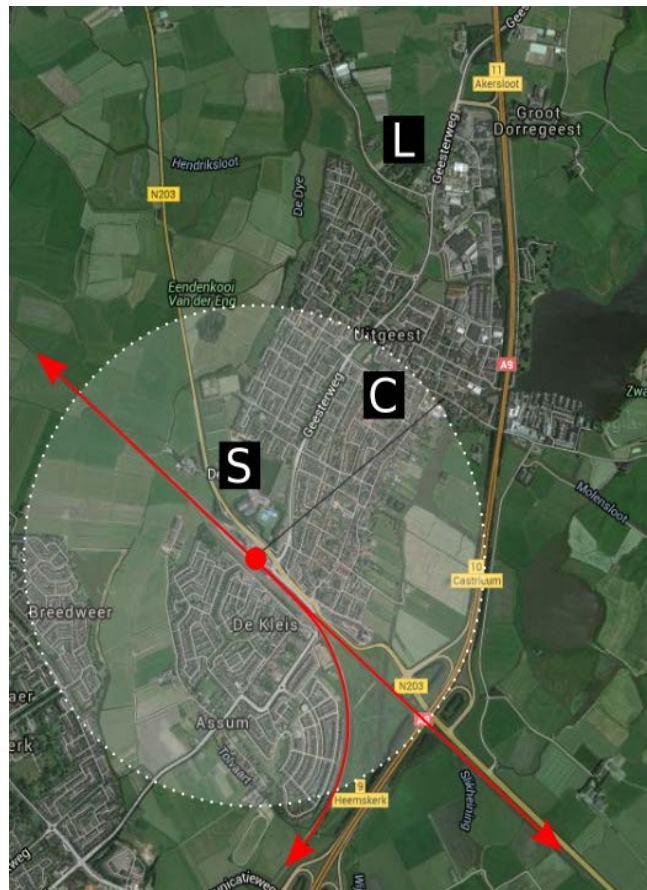


Figure 41: Overview of Uitgeest station catchment area (white dotted circle) and the locations Sport complex (S), Centre (C) and Limmerkoog (L) (Author, 2015).

that Uitgeest should take with regard to TOD. As part of the new spatial vision for Uitgeest the municipal council will decide on this matter in the fall of 2015. (Van Haastrecht, 2015).

There are several reasons for these reservations according to Van Haastrecht (2015). First of all the municipality is content with its village-like spatial character and considers it a unique value among the more urbanized surrounding IJmond- and Zaanregion. There is concern that higher densities do not fit in with this image. Moreover the possibilities for highly urban housing typologies may be limited anyway due to restricted demand for them in Uitgeest (BMC, 2012). Therefore Van Haastrecht (2015) agrees that high-rise does not seem feasible. Secondly, many of the local retail and amenities as well as small offices are located in the village centre north of the station (Structuurvisie, 2010). The creation of a second cluster of mixed land use could lead to competition with this existing centre. Heiloo currently faces such a scenario, because of which Van Haastrecht (2015) concludes: *"For us one shopping area is sufficient"*. A third reason is the strong preference of the in Uitgeest for greenfield development. The prime example is the Limmerkoog north of the village, which is appointed as potential area for much of the future housing program (Gemeente Uitgeest, 2010). This ambition clearly conflicts with the provincial policy on urban growth boundaries and sustainable land use. Therefore the province nudges Uitgeest to instead consider the location of the current sports complex directly north of the station (figure 41). A suggestion that is understandable in the view of TOD, so Van Haastrecht (2015) confirms: *"It is a very suitable place for housing developments. To that I as advisor agree. It is a place at which people want to live. You can quickly get on the highway, walk to the station and the village centre."* The Limmerkoog location is also more suited for truly rural typologies: detached housing at large plots in the more luxurious segment, according to Van Haastrecht (2015): *"That while the largest part of the demand concentrates on the standard one-family housing. Then the location at the station is a much better option"*. The regional housing agreements indeed confirm these statements (BMC, 2012, p. 10). The sentiment among local administrators and politicians however is: *"A: We as Uitgeest decide ourselves, and B: We do that at the northern location"* (Van Haastrecht, 2015). The firm preference for greenfield development is also bound up with other motives. The first is a financial motive for the transformation the terrain of the sports centre nearby the station, would bring about quite a lot of cost, while incomes are missed by not developing the Limmerkoog location (Van Haastrecht, 2015). For the municipality of Uitgeest holds a pre-emption right over the Limmerkoog and other greenfield locations (Gemeente Uitgeest, 2010, fig. 22). The second is a feeling of neglect with regard to local interests in regional discussions. Regional interests are therefore mainly judged in term of disturbance and not viewed as opportunities. Example Van Haastrecht (2015) gives are the PHS program (infrastructure), the connection of the A8/A9, the environmental impacts of the N203 and Schiphol airport. Van Haastrecht (2015) however concludes with regard to the discussion about both locations: *"As official I say that it is very ambitions to aim for development of both locations at the same time. For the moment it seems more realistic to focus on the location at the station. The municipal council has not yet come to that conclusion."* In doing so he explicates once more the difference between the administrative-political position of Uitgeest and his professional opinion as advisor. With regard cooperation on TOD in the Zaancorridor he states: *"You cannot do it separately. Everything relates to each other. Uitgeest of course benefits from a good railway connection, but you cannot have it without the travellers from other municipalities. The facilities you build have to be aligned as well. We cannot create an office building that is so beautiful that it an office building in Zaanstad will become vacant."* (Van Haastrecht, 2015).



### A.5.3.3 Heerhugowaard

Heerhugowaard is a city of 53.693 inhabitant located at the northern end of the Zaancorridor (CBS, 2015). Because of the national VINEX-policy in housing the population has been growing rapidly in the past and is expected to reach 57.000 inhabitants by 2020. Heerhugowaard is characterised by a relatively young urban fabric of generally moderate densities in a spacious layout. The station is located at the north-western municipal border, nearby the municipality of Langedijk, which together with Alkmaar forms an urban agglomeration of at least 180.000 inhabitants (Gemeente Heerhugowaard, 2011).

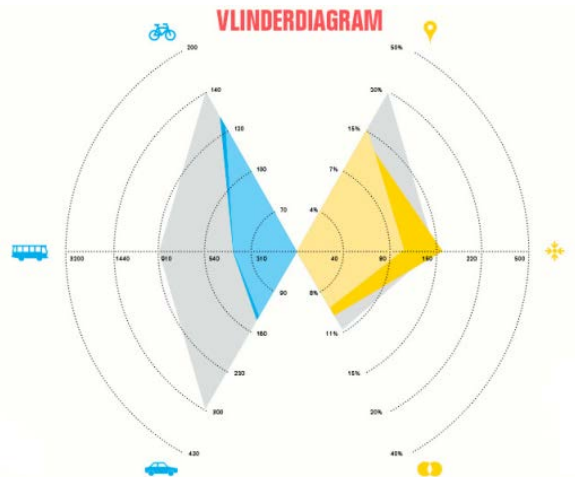


Figure 42: The butterfly model for station Heerhugowaard (Vereniging Deltametropool & Provincie Noord-Holland, 2013)

The station has a moderate accessibility a reasonable density and diversity as indicated by the spatial assessment in figure 42. Within the 1200 metres surrounding the station large-scale transformations

in land use are planned for different functions. This future capacity of 137 hectares hints at huge opportunities for spatial development that contribute to TOD in the Zaancorridor. There seems to be a lot of policy support for TOD in the spatial vision and underlying sectoral documents (Gemeente Heerhugowaard, 2011). A specially designated spatial vision indicates how Heerhugowaard through the transformation of its station area should "develop to a fully fledged and complete city" (Gemeente Heerhugowaard, 2012, p. 5). The improvements in multimodal accessibility and spatial quality of the station area are particularly aimed at making a connection with the city centre of Heerhugowaard. This should forge one coherent urban centre of regional importance. This involves the construction of costly infrastructure, among which a large tunnel. It is according to Rentinck (2015): "The biggest expenditure of our municipality ever and shows that we mean business".

While the opportunities for TOD are seemingly great, there is as of yet no indication that Heerhugowaard will be part of the high-frequent train-service that PHS should in time provide. Not even in the declaration of intent, to which Heerhugowaard committed anyway (Provincie Noord-Holland, 2014a). The municipality is however attempting to join by providing ProRail with a terrain for the alignment of trains that is necessary for PHS. "If we meet the growth expectation it is only a little effort for NS to make us part of PHS. It may not be called PHS, but that way you do have a PHS train-service", Rentinck (2015) explains. There is however a general unawareness of the proviso of 'sufficient market' demand made by the NS. "That nuance is not kept in mind by many administrators as they presume that PHS will be introduced one way or another" (Rentinck, 2015).

While Heerhugowaard positions itself as a municipality in favour of TOD, the actual direction of spatial development gives a mixed impression. A contribution to TOD is made by the focus of the municipality on diversifying the previously mono-functional business park along the railway. In general area there is an increasing mix of activities related to education, health, sports and business (Gemeente Heerhugowaard, 2012). Rentinck (2015) describes "The city is putting a claim on what previously was a business park". The municipality does not opt to invest heavily in spatial development project itself, but chooses a role with a lower risk-profile that is about "Facilitating the plans of the end-user" (Rentinck, 2015). Apart from stimulating accessibility and diversification, the municipality sees potential for incremental densification of the area within roughly 200 metres around the station. Much of the 137 assessed hectares are part of this transformation process. About 54.7 hectares (the Broekhorn location) is strictly speaking 'new' land use capacity (Vereniging Deltametropool & Provincie Noord-Holland, 2013, p. 300).



In contrast with the development of the station area, the general allocation of the spatial program municipality-wide does not show commitment to TOD (Figure 43). The future housing capacity consists of approximately 4000 homes at primarily three locations in Heerhugowaard: Stad van de Zon, De Draai and Broekhorn (Gemeente Heerhugowaard, 2011). Most of the capacity is situated well outside the 1200 metre range. The one large location that does lie within the catchment area of the station is Broekhorn. The planned 550 homes are developed in very low densities in a rural setting. The largest of the 4 sub-areas is reserved for extremely large plots up to 2000 m<sup>2</sup> (Bouwfonds, 2014). The Draai and the last phases of Stad van de Zon are not showing very high densities either. Of the 2700 homes in the Draai densities are somewhat higher, among which are 250 apartments. In the completion of Stad van de Zon about 48 of the 550 homes are apartments (RIGO research & advies, 2015). From the viewpoint of TOD it is clearly unproductive to develop the lowest densities in the vicinity of the station, while locating (still) low to medium density housing further at the outskirts of the city. While the suggestion for 'compact urban typologies' at the Broekhorn can be debated on their validity (chapter A.5.3) it does seem from the perspective of TOD a logical proposal (chapter A.5.2.3). Rentinck (2015) admits this: *"I agree with you that the Broekhorn, which really is within a stone's throw away, is developed in very low densities. But again, the municipality, province and Bouwfonds (ed. a developer) have agreed to that. That is the legal reality that applies right now"*. The excellent cycling structure of

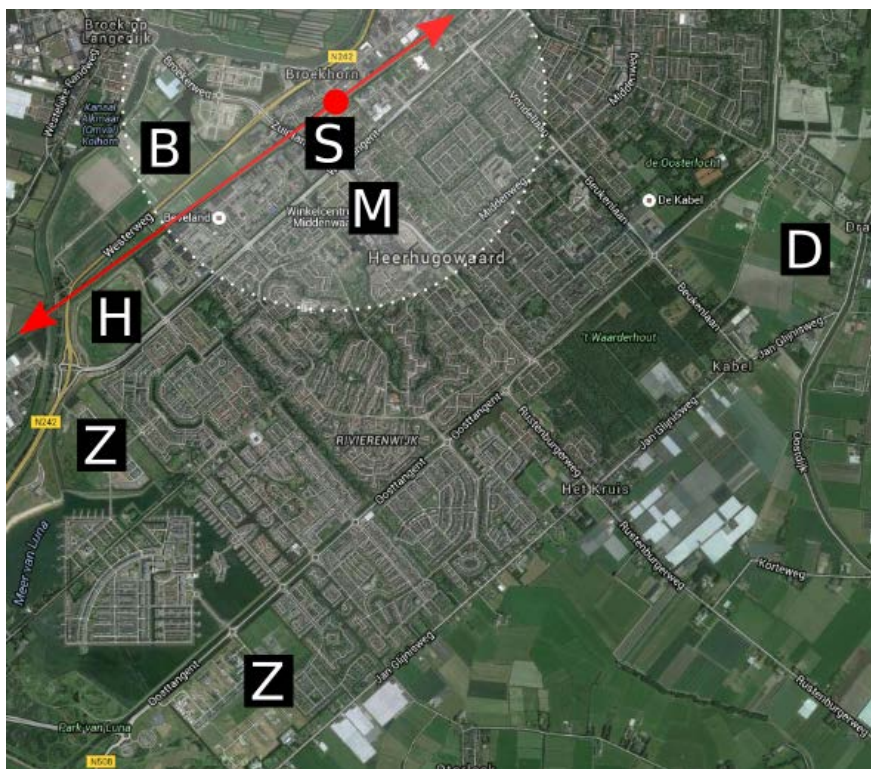


Figure 43: Overview of Heerhugowaard station catchment area (white dotted circle), station development (S) and the locations Broekhorn (B), De Draai (D), Hospital (H), Stad van de Zon (Z) and city centre Middenwaard (M) (Author, 2015).

Heerhugowaard should however compensate for this suboptimal spatial allocation. Based on a catchment area defined by 10 minutes cycling, the entire residential location the Draai would contribute to TOD. *"It is just how you frame and organize it"*, Rentinck (2015) and also Chorus (2015) remark. According to Rentinck (2015) the spatial developments are still part of an old 'system' which can transform only slowly in the course of 15-20 years towards notions such as TOD. Due to this it is not feasible to change the qualitative program of the

Vereniging

Deltametropool & Provincie Noord-Holland, 2013, p. 150). Change is possible in theory Rentinck (2015) explains *"...but somewhere the bill has to be paid for losses and interest costs in the exploitation"*. A change of program would according to him also *"create a direct competitor for our own residential development the Draai, where we face high financial risks"*. A yearly monitor to the city council shows how the Draai exploitation is currently expected to end up with a negative result of 8.2 million euros (Gemeente Heerhugowaard, 2015). Not only internal competition, but also regional competition with residential developments in Langedijk and Alkmaar (Vroonmeer Noord) proves to be a danger according to Rentinck (2015). This could undermine regional agreements and further damage mutual relations. Like Chorus (2015) he also draws attention to the

relocation of the hospital from Alkmaar to Heerhugowaard, which *"seems to have disturbed the administrative relations. Because of that we are not able to clearly see what really matters in urban development"* (Rentick, 2015). With this he means that political competition among municipalities makes them oversee the fact that Heerhugowaard, Langedijk and Alkmaar actually function as one urban region. As of yet there is no common political strategy to further refine the position of the region. A strong region Alkmaar could be the urban counterweight to Amsterdam, induce additional mobility and make the Zaancorridor a success. This would require smaller settlements such as Castricum and Heiloo to waive from their intercity status and bring Alkmaar-Heerhugowaard within 30 minutes travel of Amsterdam. This seems non-negotiable and is a cardinal political sin as appears from a resolution of Castricum's city council on this very matter (Gemeente Castricum, 2014). The lack of an overall political vision is a point that Rentinck (2015) keeps bringing up. Currently *"we have not yet fully decided on the way in which the system should function"*. Rentick is personally greatly in favour of the notion of one metropolitan area in which the Alkmaar region complements Amsterdam, but he sees it only slowly emerging among the administrators in Heerhugowaard. He does not regard the current organizational modal successful as it – in his opinion - lacks democratic legitimacy. For not the city councils committed themselves to the Zaancorridor concept, only the aldermen. This is something that was overlooked by the province Rentinck (2015) states: *"The province tries to apply some new kind of governance philosophy, in which the autonomy of municipalities as spatial developer is left intact. But they know that municipalities will compete with each other. That is simply how things are. That is why they organised a 'soft political landing'. That is Kiezen én Delen ('Choosing and sharing'). The aldermen have committed themselves to Kiezen én Delen. But do you really think that when a Chinese investor comes to Heerhugowaard to build a skyscraper, that we as Heerhugowaard will say 'you know, perhaps Zaanstad is a better place'? If I can sell the land of my station area and speed up the spatial development, I obviously never do such a thing"*. He further criticised the province in their previously inconstant behaviour with regard to TOD and the still present barriers in sectoral policy. As far as he can see: *"The city councils together with the province should in fact create an inter-municipal spatial vision in which all these matters are agreed upon. Only then do the aldermen have the mandate to play entrepreneur at that corridor"* (Rentinck, 2015).

# APPENDIX VII: LOOP CITY

This appendix supplements the case of Loop City in chapter 4.3.

## A.6.1 INTRODUCTION

### A.6.1.1 The Loop City concept

The capital of Denmark, Copenhagen, is internationally renowned for its spatial development strategy that is rooted in the 1947 Finger Plan. It proved a powerful strategy for urban development along five fingers, or corridors, combined with rapid public transport services to the Copenhagen city centre. This "early and outstanding example of planned TOD," as Knowles (2012, p. 252) calls it, forms the starting point for the Loop City concept. It provides a new long-term spatial vision on the urban development of Copenhagen as sequel to the Fingerplan (Realdana, 2010).



Figure 44: An impression of the proposed 'loop' across the Oresund Strait (Realdania, 2010)

Loop City refers to the spatial concept that from a pan-Scandinavian perspective forms a 'ring of urban development that crosses the Oresund Strait and a kind of 'bracelet' around the 'hand' that Copenhagen forms since the Fingerplan (see figure 44). Loop also hints to a 'circular' city, in which 10 strategies on contemporary challenges in Mobility, Waste, Energy, Water, Global warming, Nature, Migration, Health, Food

and Industrialization are integrated into one framework. Rather than continuing the radial development pattern that resulted from the Finger Plan, Loop City provides a strategy in which these multiple goals are united through the transformation and densification of a series of old industrial sites in the suburbs of Copenhagen. These development areas are connected via a new light rail metro that should be an "artery of dense urbanity pumping life into the development areas" (Realdania, 2010, p. 58). The Loop City concept is thus a new spatial structure that should provide the basis for urban renewal and guide future spatial development of Greater Copenhagen in three consecutive steps (Realdania, 2010, p. 60):

1. Upgrading the infrastructure: the creation of a new light rail
2. Re-inventing the development zones: using the areal differences to strengthen the identity of the municipalities along the corridor
3. Completing the Loop: the creation of a new pan-Scandinavian spine light rail connection encircling the Oresund strait (see figure 44)

### A.6.1.2 The Capital Region of Copenhagen

According to the definition of the OECD (2009) the metropolitan area consists of about 2.4 million inhabitants, which together account for 44% of the Danish economy. This makes Greater Copenhagen the economic core of Denmark and centre of education, innovation and specialization in the country. The population density of the Capital Region of Copenhagen is 680/km<sup>2</sup>, but as this is based on an administrative delineation that also comprises large rural areas that are no part of the metropolitan area itself (e.g. the Bornholm island) actual densities are much higher (Statistics Denmark, 2015). The land use patterns in the metropolitan area clearly resemble the structure of the earlier mentioned Fingerplan. The green wedges are quite successful, even though the urban fingers grew 'fatter' and 'longer' than intended due to urban sprawl and decentralization of government functions and administrative offices (OECD, 2009; Knowles, 2012). Compared to other European capitals the congestion in Copenhagen is low, due to relatively high shares of trips by foot, bicycle and public transport, especially towards the inner city. There the car only accounts for roughly a quarter of the trips, while in the suburbs this figure rapidly increases to over 50% (Capital Region of Denmark, 2012).

### A.6.1.3 The Ring 3 Light Rail corridor

Instead of the pan-Scandinavian metro line that Loop City ultimately proposes, the TOD concept is concretized first in the Ring 3 light rail (The Ringby Light Rail Partnership, 2013). The corridor spans a large part of the Loop City trajectory along the western side of Greater Copenhagen, more or less parallel to the highway 3, hence its name. When realized in 2021 the light rail directly connects 8 municipalities via a total of 27 stations over a distance of 27 kilometres. 5 of these stations function as hubs to the wider public transport network of Copenhagen (see figure 45 and 46). Due to the five



Figure 45: The future rail network in the Greater Copenhagen Area including the Ring 3 Light Rail in yellow (The Ringby Light Rail Partnership, 2013)

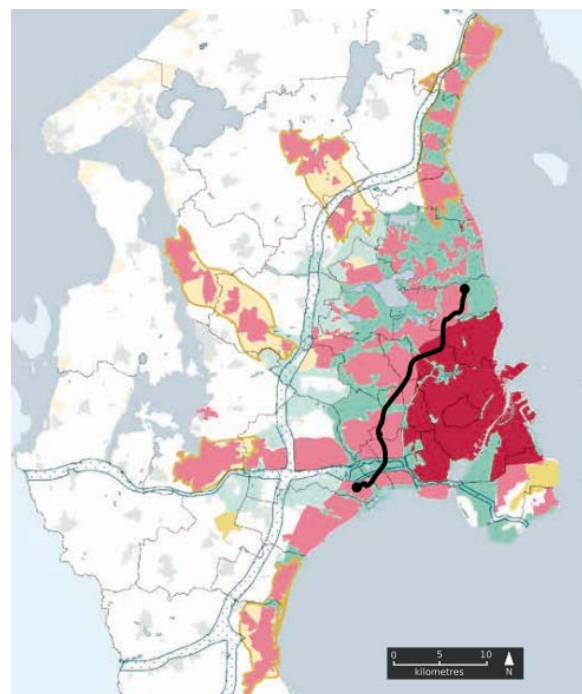


Figure 46: The Fingerplan 2013 with the location of the planned Ring 3 Light Rail in black (Miljøministeriet, 2013)

minute service frequency on weekdays, yearly an estimated 13-14 million travellers will make use of it. This number may increase gradually to 17-18 million due to further urbanization along the corridor (see chapter A.6.2)

#### A.6.1.4 Danish planning context

The Danish spatial planning system used to be structured at three government levels: national- regional, and local governments, each with its own plan that had to be coordinated both vertically and horizontally (OECD, 2009). A structural reform in 2007 however marginalised the role of spatial planning at the regional level (Figure 47). For Copenhagen this means that the national government (i.e. the Ministry of the Environment) takes on this coordinating role. Therefore the Greater Copenhagen Authority no longer has power to veto municipal plan (Danish ministry of the Environment, 2007). A situation that compromised the metropolitan governance and has created numerous inter-municipal challenges in spatial coordination (OECD, 2009; Galland and Enemark, 2012). In several iterations the 1947 concept is still present in the current 2013 Fingerplan, which now has the status of a national planning directive (Miljøministeriet, 2013). Both the urban regeneration in the palm of the hand and the urban development in the fingers should strengthen the public transport services. Via the 'proximity to station principle' large office buildings and commercial facilities have to be located within a 600 metre radius from a public transport node (Miljøministeriet, 2013).

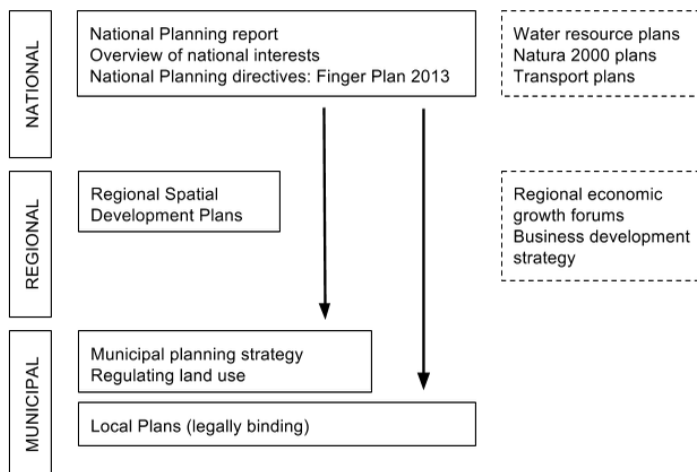


Figure 47: Basic structure of the Danish planning system (Author, 2015, based on: Galland and Enemark, 2012; Danish ministry of the Environment, 2007)

#### A.6.1.5 Process and organization

The Loop City in general and the Ring 3 Light Rail in particular is the product of a number of cooperating authorities comprised of: (voluntary basis (Ringbysamarbejdet, 2012)

- 11 so-called '*Ringby Kommunes*': the 'Loop city municipalities': Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Herlev, Albertslund, Rødovre, Glostrup, Brøndby, Hvidovre, Vallensbæk, Ishøj, Høje-Taastrup (Figure 48).
- The Capital Region of Copenhagen
- The State (for spatial development: the Ministry of the Environment and for transportation: The Ministry of Transportation)

#### Process

The Ring 3 Light Rail corridor started with the Loop City vision, which forms its ideological basis. Apart from the cooperating authorities, a range of architects and experts from a number of knowledge institutions was involved in its development (Realdania, 2010, p. 146). As co-initiators of this vision the municipalities together with the Capital Region of Copenhagen and the State government in 2011 signed an agreement on further investigation to the possibility for a light rail (Ringby Letbanesamarbejdet, 2011). This resulted in a report on



the Light Rail Ring 3 and further commitment of the parties by a declaration of intent to realize the Ring 3 Light Rail (The Ringby Light Rail Partnership, 2013b). In 2014 the national government authorized preparatory work on the light rail. This marked the establishment of the company Ring 3 Letbane I/S, which concerns itself future construction of the light rail and outsourcing of operation and maintenance of the Ring 3 Light Rail (Ring 3 Letbane I/S, 2014). Before its expected commission in 2021, various steps have to be taken. Final approval for the light rail has still to be given by national government in the Construction Act for the Light Rail.

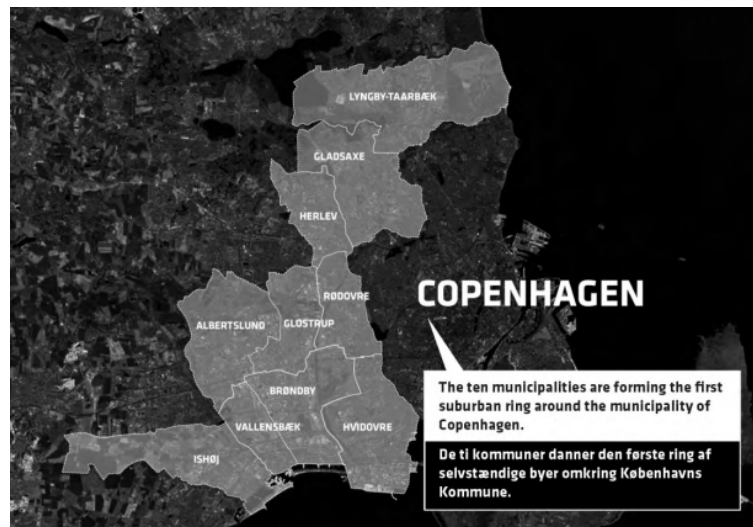


Figure 48: The location of the Loop City municipalities (apart from Høje-Taastrup) (Realdania, 2010)

#### *Finance of Ring 3 Light Rail*

The construction of the light rail is estimated to cost approximately 4 billion Danish Kroner (roughly 0.5 billion euros) including a reserve of 15%. An additional 1.3 billion Danish Kroner is reserved for the initial finance of the train operation (The Ringby Light Rail Partnership, 2013). Municipalities and the region allocate 25 million Danish Kroner each in preparation for a possible second stage of the light rail (According to Schelde (2015) probably not being realized). Construction costs are distributed between the state (40%), the municipalities (34%) and the capital region (26%). The municipalities split their share of costs among each other based according to the profits that they are expected to derive from it. Gladsaxe (22,1 %) and Lyngby-Taarbæk (22%) pay a relatively higher share than Høje-Taastrup (1.5%), Hvidovre (1.6%), who do not have spatial development located directly at the current Ring 3 Light Rail trajectory. (Folkengstidende, 2013; Ring 3 Letbane I/S, 2014).

#### **Indicative planning for the Ring 3 Light Rail construction**

2015:	Proposed alignment
2015:	EIA report and public consultation
2015-16:	Introductory meetings with site owners
2015-16:	Adoption of the Construction Act
2015-16:	Expected commencement of utility line realignment
2016-17:	Invitation to tender for the construction work
2016:	Inspections
2016-17:	Expected commencement of the construction work
2016-2018:	Expropriations
2021:	Expected opening of Greater Copenhagen Light Rail

Source: Ring 3 Letbane I/S, 2014

#### *Spatial developments separately in the 'Ringbysamarbejdet'*

The company Ring 3 Letbane I/S is concerned with realizing the transportation, not directly with spatial development along the future trajectory. The coordination of the spatial development is something that is accommodated by the 'Ringbysamarbejdet', the Loop City Partnership. Like Ring 3 Letbane I/S, this organization however originates from the Ringby Light Rail Partnership.

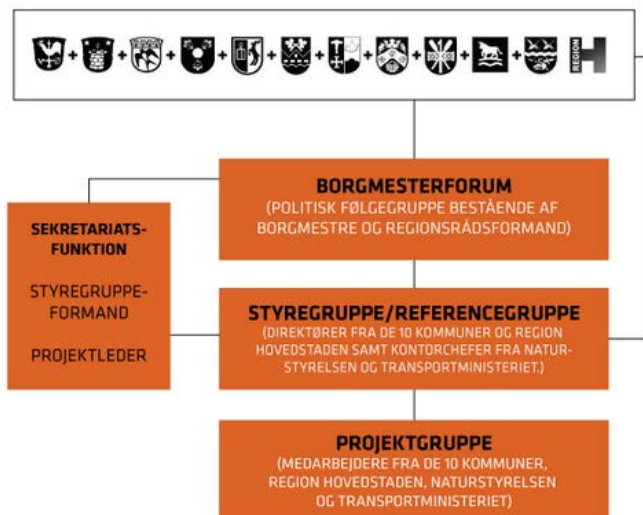


Figure 49: Organizational model (Ringby-Letbanesamarbejdet, 2015)

The figure shows how the cooperation is structured via a political board (*borgemesterforum*) a guidanceteam (*styregruppe/referencegruppe*) and a projectteam (*projektgruppe*), supported by a secretary (*secretariatsfunktion*). The current chairman of the Ringbysamarbejdet (Gladsaxe's mayor Karin Søjberg Holst) is also the vice chairman in the Ring 3 Letbane I/S, showing how both organizations are related (Ring 3 Letbane I/S, 2014). The projectteam Ringbysamarbejdet is however currently still very small and in its starting phases (Kraag, 2015).

#### A.6.2 THE DEVELOPMENT PERSPECTIVE FOR THE RING 3 Light RAIL CORRIDOR

The Loop City vision set a very futuristic and ambitious long term development perspective that is as of yet not possible (Hertz Dahlgren; Kraag; Schelde, 2015). Therefore the Ring 3 Light Rail corridor is a concretization of step 1 and 2 of the Loop City vision, which can be summarized in two goals (The Light Rail Partnership, 2013):

- It should become the new backbone in the Greater Copenhagen transport system. Public transport between the separate fingers can more efficient and possibly also reduce road congestion.
- It should create new opportunities for urban (re)developments in the areas close to the stations, resulting in denser more attractive cityscapes for each individual 'Ringby town'.

Both the changes in mobility and land use are expected to result in regional economic growth for the municipalities in the corridor. These growth potentials are quantified to 20.000-40.000 new residents and about 10.000-20.000 new jobs (by 2032) up to 90.000-110.000 jobs when the full development volume is used. (The Light Rail Partnership, 2013).

##### *Areal differences*

An important notion in the Loop City concept is the areal differentiation among the municipalities that make up the corridor. This is done by coupling the 10 strategies on contemporary challenges (chapter A.6.1.1) with qualities of different municipalities (Realdania, 2010). The resulting combination are displayed in figure 50.



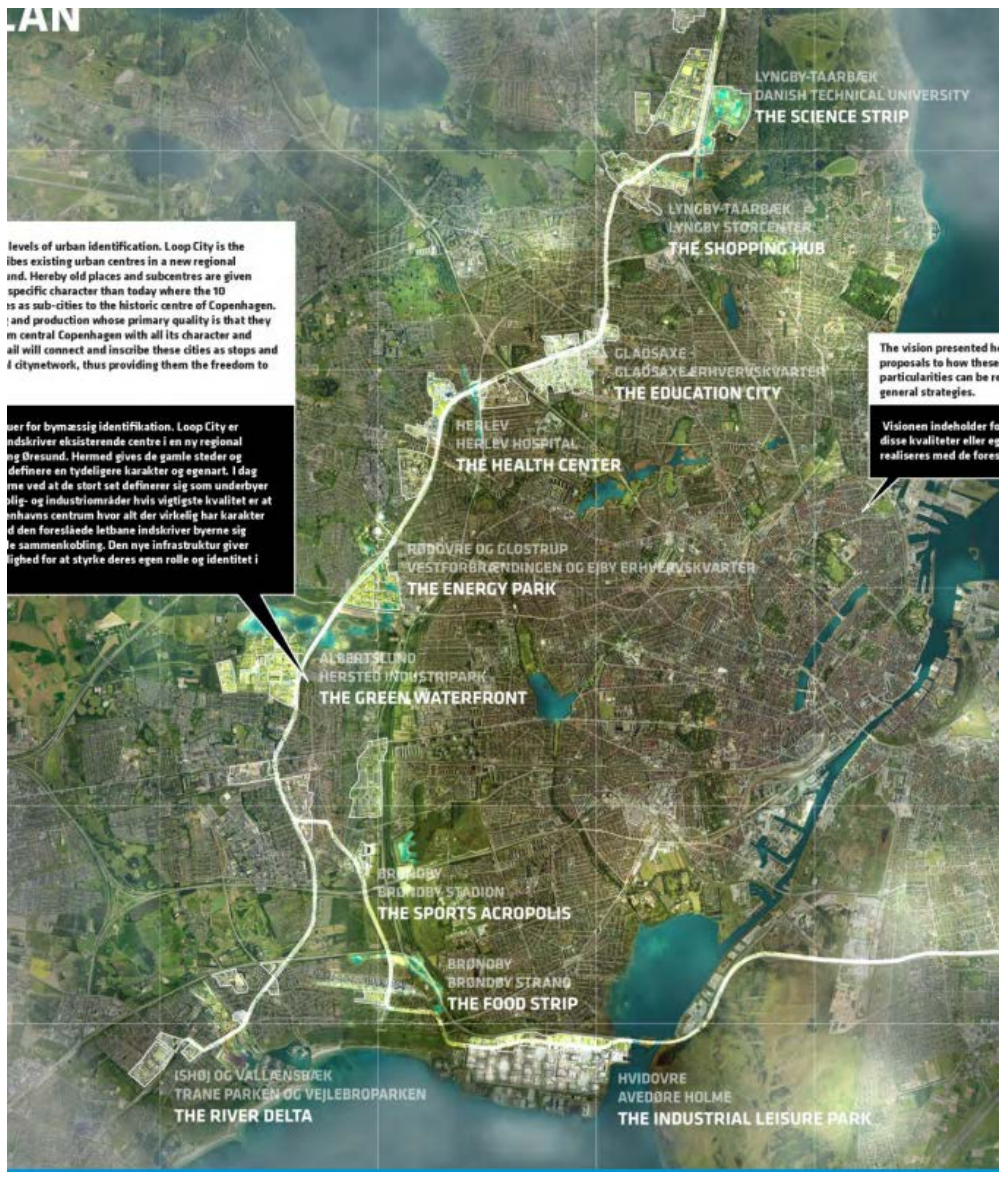


Figure 50: The overview of the potential identities for the 10 municipalities (Realdania, 2010)

### 6.3 FUTURE IMPLEMENTATION OF TOD

In contrast with the Stedenbaan or Zaancorridor the actual implementation of the Ring 3 is still a story of the (distant) future. It is not until 2015/2016 that the final approval of the Ring 3 will be given, and not until 2021 before travellers can make use of the new trajectory (chapter A.6.1.5). Still the spatial development perspective of the 11 municipalities can be related to the future light rail. In the report '*common knowledge base for urban regeneration*' this matter has been more or less evaluated ex-ante (Ringbysamarbejdet, 2014). Based on an analysis of demographic and economic trends different characteristics (strengths and weaknesses) appear for each municipality. It is an actualisation and partial refinement of the Loop City vision, which also contained a 'regional analysis' (Realdania, 2010, p. 26). Both analyses show how in general the northern municipalities are economically stronger and the southern municipalities are weaker. Due to these and other varieties a number of different professional profiles merge across the municipalities. Examples are the relatively strong presence of traditional industries in Gladsaxe and the strength of logistics/transportation in the southern municipalities.

The common knowledge base is a plea for individual municipalities to make use of their individual unique properties in targeted collaborations with other municipalities and the market, to create the highest collective yield for the Loop City (Ringbysamarbejdet, 2014).

The report also contains an assessment of the spatial plans of municipalities (figure 51). Of this the conclusion is that: *"Most master plans include commercial areas planned converted to more intensive use, but some municipalities have also prepared comprehensive plans for the future development of social housing areas or areas of retail trade"* (Ringbysamarbejdet, 2014, p. 39). Compared to the potential for the future demographic and economic development, there is in the Loop City as a whole *"an excess of urban transformation to commercial buildings rather than homes"* (Ringbysamarbejdet, 2014, p. 9-10). Therefore a programmatic change is proposed in which housing replaces some of the areas for offices (Ringbysamarbejdet, 2014). *"The activities on the construction project area (the total number of building projects) is relatively uniform across municipalities, when demographics are taken into account."* (Ringbysamarbejdet, 2014, p. 39)

**A.6.3.1 Ringbysamarbejdet**

Kraag (2015) tells how the 2010 Loop City report shows diversity in idea's for urban development for each municipality. Lyngby for example has a university and a number science business, which creates a synergy (see chapter A.6.3.3). These ideas were further specified in an analysis for the economic development potential, the 'common knowledge basis' (Ringbysamarbejdet, 2014). Hvidovre is an example of a municipality that is strong in logistics (see chapter A.6.3.2). The report further shows differences in the bid-rents that roughly decline from north to south. There is a natural diversification of potentials due to this (also confirmed by Hertz Dahlgren, 2015). There is a growing awareness among the municipalities that there needs to be diversification of the land use. While it can be discussed more easily than say five years ago, it still remains a sensitive issue (Kraag, 2015). The 10 municipalities have their own political dynamics that make restrictions in urban development not very likely. The analysis shows strengths and weaknesses of each municipality, which may lead to more specific



Figure 51: Ring 3 Light Rail and development areas designated by local authorities stating the status of each area planning. Status in early May 2014 (red = not yet started, yellow = procedure, green = established plan). (Ringbysamarbejdet, 2014)

differentiation, but probably more in terms of encouraging certain land uses than restriction in types of land use. Kraag (2015) furthermore states that it is also not very likely that restrictions will be imposed from the city state or region level. The municipalities themselves would have to agree on restrictions. Investors up to this moment say they are interested, but it is still 6 years to the realization of the light rail. So there is little concrete action in actual spatial developments at the Ring 3 Light Rail yet (Kraag, 2015).

### 6.3.2 Hvidovre

Hvidovre is a municipality of 51.000 inhabitants in the southwest Copenhagen (The Ringby Light Rail Partnership, 2013). It is a largely build-up urban area that is part of the 'palm of the hand' in the Fingerplan (see 6.1.4). Its main features are the Hvidovre Hospital, Hvidovre Bymidte (the city centre) and the Avedøre Holme industrial park (Hvidovre Kommune, 2014; Schelde, 2015). The latter is one of the 10 area's in the Loop City concept, branded as 'The Industrial Leisure Park'. Future waste incineration and recycling facilities in the industrial area are imaged to be combined with a number of recreational functions such as 'vast outdoor heated baths' (Realdania, 2010, p. 92). Hvidovre currently participates in the Loop City Partnership for an initial investment of of 3.1 million DKK followed up by a yearly deposit of 1 million DKK, which translates to an investment share of 1,6% (Folketidende, 2013).

#### *Second trajectory of Loop City postponed*

Currently Hvidovre is no part of the Ring 3 Light Rail trajectory between Ishøj and Lundtofte. The second trajectory between Glostrup - Avedøre Holme to Amager was dropped by the national government in the decision making process in 2013 (Hvidovre Kommune, 2014). The connection via Avedøre Holme to Amager in time might be great for the Copenhagen region, but as of yet does not facilitate any activity patterns that justifies the investment. Schelde (2015) explains how there is little expected commuting as "*many people that work at Avedøre Holme come from Copenhagen city*". Moreover "*there would be a distance between Avedøre Holme to Amager at which there is only nature and no activities that generate travel*". Schelde (2015) expects that the second light rail will not be realized at all or if so, as bus rapid transit (BRT). Instead of the second Ring 3 trajectory, the local politicians opt for a tram that from Copenhagen centre runs along the hospital and possibly to the Ring 3 Light Rail in the west (Schelde, 2015)

#### *Spatial developments in Hvidovre*

Based on the overview figure 48, two main spatial developments are mapped for Hvidovre: the Avedøre Holme and Hvidovre Bymidte (city centre). The Loop City ideas for Avedøre Holme are not realized (Hvidovre Kommune, 2014). Not only because there is no light rail connection, but also because "*the owners are not ready for it yet. And our politicians do not want to create unrest*" (Schelde, 2015). It is therefore kept as a class 6-7 industrial park (Hvidovre Kommune, 2014). Instead the Hvidovre Bymidte is "*the main urban planning visionary we have at the moment*" (Schelde, 2015). It will however not be concretized until 2-3 year. At the moment it lacks a connection to public transport as it is right located in between Hvidovre and Friheden station (see figure x). Schelde (2015) admits: "*That is a problem, unless you make a tram. It could be a string that could connect into Copenhagen. But it is not researched enough yet.*" An interesting fact is that the city centre: "*...is one of the few places in the area with a lot of city-owned land. Thus, there are additional possibilities to direct its development in the direction that we want.*" (Hvidovre Kommune, 2014, p. 44). Another large spatial development is the expansion of Hvidovre hospital by 30.000 m2 and 1.45 billion DDK, which currently also lacks a clear link with public transport. (Schelde, 2015)

#### *Little internal commitment to TOD*

Overall Hvidovre does not have a clear strategy for densifying or diversifying spatial developments in general, or in relation to public transport specifically (Schelde, 2015). There is the national 'proximity to station' principle that is mandatory for the 5 existing stations in Hvidovre (Hvidovre Kommune, 2014). There is however no local political commitment to a TOD strategy (Schelde, 2015). Local politicians are very conservative: "*Our politicians are very, very much afraid of high buildings. Every form of private housing more than 5 storeys is considered high-rise*" (Schelde, 2015). This while there is a large expected demand for smaller



housing types in more dense settings. Because of the ageing population and also because of the great influx of people into the Copenhagen city centre, for which Hvidovre could be a less expensive alternative (Ringbysamarbejdet, 2014). In response to the question how the political attitude matches with these trends Schelde (2015) answers: *"Very bad. They do not want to build it. We even had a project in which an investor wanted to build high-rise housing of 25—30 storeys that was stopped by the politicians. They don't dare too."*

#### *Regional dealings with TOD*

According to Schelde (2015) there is in Hvidovre little political vision. Politics is short-term and inwardly oriented. Consequently the notion of spatial-economic specialization or differentiation also lacks. Upon being asked if spatial-economic differentiation is an issue in Hvidovre, Schelde (2015) answers: *"Not really, no. We have this discussion with our politicians almost daily. We try to find out how they want their municipality to be in 25-50 years. They won't see the perspective that is going on and the trends that are going on in the other municipalities."* While Schelde (2015) acknowledges the democratic legitimacy of this political choice to keep things how they are, he doubts the sensibility of the choices on the long run. *"I think that in 10 to 15 years people may wonder why things did not happen in our municipality like they did in other municipalities."*

He draws the comparison with the other 'Ringby municipalities', that according to him have a much more long-term vision. That makes those municipalities benefit more from projects such as the Ring 3 Light Rail. *"In my opinion the Lyngby-Taarbæk municipality and Gladsaxe municipalities really get the profits. They have the visions of making the residential and commercial functions around the trajectory. They will really gain on this project. No doubt about it. Some in Glostrup and ? municipality and then less and less further south. About 5 municipalities will really gain on it. The rest would have some, but not much gain from it. Hvidovre has less"* (Schelde, 2015). At the same time he is not afraid that Hvidovre misses out on spatial developments: *"I don't think we lose. But we don't get these developments in our municipality as the others do. We will stay as we are and that is good"* (Schelde, 2015).

#### *Continuing partnership*

The fact that Hvidovre participates in the Loop City Partnership *"sounds a little bit strange,"* so too agrees Schelde (2015). For Hvidovre could have easily abandoned the partnership and still have the same profits of the light rail. One explanation is that part of the agreement is to reserve 50 million DKK to make the BRT connection to Avedøre Holme someday. Schelde (2015) however calls the continuing partnership as a 'grant attitude' given in by party-political ties: *"Many of the western municipalities have since a long time been dominated by Social Democrats. Therefore there is some kind of brotherhood among the municipalities. In that view you have to see our participation with the partnership."*

#### **A.6.3.3 Gladsaxe**

The municipality of Gladsaxe is located in the northern half of the Ring 3 trajectory. It is largest of the 'Ringby municipalities', with a population of 66.000. In the new light rail 6 new stations are located in Gladsaxe municipality (The Ringby Light Rail Partnership, 2013). In the Loop City vision, most of these stations are connected to the concept of an 'Education City'. Through transformation the current Gladsaxe business area should over time transform to *"a dense city of well-defined street spaces, combined with large buildings suitable for cultural, commercial or educational purposes"* (Realdania, 2010, p. 120). Gladsaxe participates in the Loop City Partnership for initial investment of 43.1 million DKK followed up by a yearly deposit of 13 million DKK, which translates to an investment share of 22,1%. This makes Gladsaxe the biggest net investor into the Light Rail, just surpassing Lyngby-Taarbæk, which has a share of 22% (Folketidende, 2013).

#### *Background to the creation of a light rail*

According to Hertz Dahlgren (2015) the purpose of the Ring 3 Light Rail shifted over time: *"It started as a mean to reduce traffic, but turned into a development model to attract economic growth."* Loop City was used to lift the project to a higher level and get the national government interested. But is not directly used in spatial

developments as the vision is "too ambitious, too experimental and too modern for most municipalities" (Hertz Dahlgren, 2015).

#### *From 'Education City' to 'Gladsaxe Ringby'*

For the area that was labelled 'Education City' in the Loop City vision, the municipality of Gladsaxe created a new spatial masterplan in 2011, called 'Gladsaxe Ringby' (Gladsaxe Loop City) (Gladsaxe Kommune, 2011). Based on the future light rail, the existing Gladsaxe Business District should transform towards "a diverse business district, where there is room for both large knowledge-based companies and small entrepreneurs and artisans" (Gladsaxe Kommune, 2013). This development is planned according to the proximity to station principle, by creating the highest densities closest to the future stations (figure 49). The district should ultimately grow from 10.000 jobs in 2010 to about 45.000 jobs in the future (Gladsaxe Kommune, 2013).



Figure 52: The application of the proximity to station principle in the Gladsaxe masterplan, showing an FSI of 200-250% (Gladsaxe Kommune, 2013)

While the Gladsaxe Ringby project closely corresponds to many of the principles for TOD, there is some also some questionable aspects. A first observation is that the expected new employment of 35.000 jobs is relatively big, given the prognosis for the entire corridor: 10.000 to 20.000 jobs up to 2032 and potentially 90.000-110.000 jobs over the long run (chapter A.6.2). The reality is that the corridor as a whole witnessed a net loss of 6.356 jobs (-3%) in the period 2009-2013 (Ringbysamarbejdet, 2014, p. 16). A second observation is the relative big focus on generic businesses that resounds from the masterplan. There is little sign of specialization or differentiation in the plan (e.g. links to the education city concept). Hertz Dahlgren (2015) acknowledges that there is in general a risk for excess business space (also see chapter A.6.2). Therefore "In Gladsaxe Ringby the intention is no longer just to develop for commercial use, but also for residential use." (Hertz Dahlgren, 2015).

#### *Differentiation among municipalities*

The notion of the Ring 3 Light Rail as economic growth model shows in the Gladsaxe Ringby masterplan. In that way it exemplifies the general tendency of possible: I) oversupply of business areas, II) neglect of residential uses, and III) lack of functional differentiation along the corridor.

Hertz Dahlgren (2015) recalls how: "At first all of the municipalities had mostly planned for businesses. But the amount of business development was too much. The government didn't agree with it. In the Regional Plan for 2013 [the Finger Plan 2013 (Miljøministeriet, 2013, p. 55-56)] the government commented that there was an imbalance in the outlay of land for residential and commercial use." Consequently the municipalities have shifted their attention more towards residential developments, creating a better balance with commercial functions (Hertz Dahlgren, 2015).

To the opinion of Hertz Dahlgren (2015) both the Gladsaxe 'Education City' and the Herlev 'Health Centre' concepts are not becoming reality: "The municipalities haven't really carried the idea of differentiation. It might become a problem that there is no differentiation and all the municipalities want more or less the same. To attract more companies, not necessarily a special branch of companies. It might be about the fight to survive." Although she is less familiar with the southern municipalities, she doubts whether any municipality actually anticipated the Loop City vision in their own spatial-economic development: "I don't think anyone has really used them as a guiding vision. Well, Lyngby perhaps. They have really worked on that. (...) I think they have worked with this brand even before Loop city, what makes it easier for them" (Hertz Dahlgren, 2015). In Loop City the Lyngby-Taarbæk municipality is branded as 'The Shopping Hub' (based on an existing regional shopping centre) and as

'The Science City' (based on the large Danish Technical University). *"They have started a department just to work with the knowledge and education concept,"* Hertz Dahlgren (2015) indicates.

#### *Difference in pace and ability of the Ringby municipalities*

The difficulty of differentiation is something that according to Hertz Dahlgren (2015) can be explained by the difference in pace and ability of the municipalities: *"Herlev municipality [27.000 inhabitants] for example does not have the economy or investment capacity like Gladsaxe. They have to await investors and the market. They are not able to go out and make larger investments themselves to kick-start the planning. In Gladsaxe they have the economy to kick-start some of the developments".* Therefore Herlev municipality: *"...can't just go out and say that health businesses have to be located in Herlev [according to the 'Health Centre' concept]. You could aim for it, but it would take a lot of effort from the municipality and some investments too. I don't think Herlev has the staff or the economy to do that."* Not coincidentally the Lyngby-Taarbæk municipality is the wealthiest municipality (by far the highest disposable income in the corridor) and relatively large (53.000 inhabitants). (Realdania, 2010; The Light Rail Partnership, 2013).

#### *Coordination as challenge and possibility*

More generally coordination between municipalities seems to be lacking: *"Development planning is not on an overall level"* (Hertz Dahlgren, 2015). The abolishment of the regional authority (see chapter A.6.1.3) is something that is dearly missed as: *"They looked to all these issues. They asked the question: 'Is this really good for the region or only for this municipality?'"* (Hertz Dahlgren, 2015). There is consequently no 'tradition' for coordination among municipalities. The small Ringbysamarbejdet project group: *"...will try to increase coordination and try to help with different issues that are common for all municipalities, but I doubt that they are working on the differentiation matter."* (Hertz Dahlgren, 2015). In future however the *"light rail project might help learn them to coordinate"* (Hertz Dahlgren, 2015).

## APPENDIX IIV: TRANSCRIPTS OF INTERVIEWS

CASE	FUNCTION	ORGANIZATION	
1	Stedenbaan	Secretary & (program)manager Zuidvleugel	Zuidvleugelbureau (provincial level)
2	Stedenbaan	Program coordinator Stedenbaan	Zuidvleugelbureau (provincial level)
3	Stedenbaan	(Focus group of 3 persons:) <ul style="list-style-type: none"> <li>- Strategic policy advisor</li> <li>- Policy advisor Mobility</li> <li>- Policy advisor Spatial Development</li> </ul>	Gemeente Dordrecht (municipal level)
4	Stedenbaan	Project director, regional spatial development vision	Gemeente Leiden (municipal level)
5	Zaancorridor	Policy advisor nodal development program	Provincie Noord-Holland (provincial level)
6	Zaancorridor	Policy advisor spatial development	Gemeente Uitgeest (municipal level)
7	Zaancorridor	Project manager city development	Gemeente Heerhugowaard (municipal level)
8	Loop City	Project director	Ringbysamarbejdet (urban-regional level)
9	Loop City	City planner (involved in Ringbysamarbejdet)	Hvidovre Kommune (municipal level)
10	Loop City	City planner (involved in Ringbysamarbejdet)	Gladsaxe Kommune (municipal level)



## 1. INTERVIEW ZUIDVLEUGELBUREAU (I)

Name: Victor Dobbe  
Function: Secretary & (program)manager Zuidvleugel  
Place: The Hague  
Date: 16<sup>th</sup> of July 2015, 10:00-11:15 hours

### **Introductie**

Voorstellen. Korte inleiding onderzoek. Toestemming gevraagd voor opname interview. Transcript wordt voor feedback teruggestuurd.

### **Kunt u uzelf introduceren en vertellen hoe u betrokken bent bij de Zuidvleugel?**

Victor Dobbe, secretaris van het samenwerkingsverband Zuidvleugel. Dat is een samenwerkingsverband tussen de provincie Zuid-Holland, Gemeente Rotterdam, Gemeente Den Haag en de regio's Holland-Rijnland, Midden-Holland, Drechtsteden en de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag. We zijn een publieke samenwerking gericht op ruimtelijk-economische vraagstukken voor de lange, middellange termijn. Daar zit een aantal rode draden in. Een daarvan is de samenwerking met de Rijksoverheid. Met name de vertaling van die samenwerking naar het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport, de zogenaamde MIRT-gelden uit het infrastructuurfonds. Dat is een van de dingen waar we heel erg mee bezig zijn. We zijn daarvoor bezig met een gebiedsagenda. Het invulling geven aan een gebiedsagenda, dat moet dan weer sturing geven op die MIRT-gelden.

### **Is dat de Adaptieve gebiedsagenda Zuidelijke Randstad?**

Ja, dat klopt. Dan hebben we ook zonder de Rijksoverheid een aantal thema's waarop we samenwerken. Onderwijs en arbeidsmarkt, mobiliteitsinnovatie, stimuleren van stedelijk wonen (verstedelijkingsstrategie, woonruimteverdeling) en datgene waarvoor we hier bij elkaar zitten, Stedenbaan. Stedenbaan stond vroeger op zich. Dat was een eigen samenwerkingsverband. Toen duidelijk werd dat de business case, de strategie wel helder was, en het een kwestie was van uitvoeren, is dat samenwerkingsverband opgeheven en de coördinatie bij de Zuidvleugel gelegd omdat dat min of meer dezelfde partners bij zitten. Er is wel een belangrijk verschil. Dat waar Zuidvleugel echt alleen overheden zijn, is het programma Stedenbaan ook een samenwerking tussen die overheidspartijen en ProRail en NS en in veel gevallen ook lokale vervoerders.

### **Ook marktpartijen of corporaties?**

Waar dat aan de orde is worden die betrokken. Dat hangt heel erg af van het vraagstuk. De hele business case, de strategie Stedenbaan, is oorspronkelijk opgezet om een soort metroservice in de Zuidelijke Randstad te creëren. Maar dan eigenlijk op het spoor met behulp van sprinters. En dan met name de kantoren in de buurt van de stations te realiseren. Die tijd ligt nu wel achter ons. Het gaat nu veel meer om knooppuntontwikkeling an sich. Wonen, werken, recreëren, verblijven, interactiemilieus en dat op knooppunten waar sprake is van aansluitende ketens: intercity's, internationale treinen, auto-, fiets-, looproutes, parkeervoorzieningen en uiteraard verblijfskwaliteit. Dus die business case is wel wat veranderd door de jaren heen.

### **Hoe bent u betrokken geraakt bij Stedenbaan?**

Ik ben dus secretaris van het samenwerkingsverband Zuidvleugel. En manager van het ondersteunende bureau Zuidvleugel, waaronder Stedenbaan valt.

### **Hoe is de Stedenbaan nu precies veranderd in de loop der tijd?**

Je zou kunnen zeggen dat de beginfase van Stedenbaan - dat is Zuidvleugel oude stijl - een tijd was waarin er heel veel geld was. Er sprake was van Randstadvorming, Randstadautoriteiten, programmaministers op het landelijk niveau die met die diverse vleugels bezig waren. En toen was er ook een Atelier Zuidvleugel, waar vanuit het belang van bereikbaarheid voor de concurrentiepositie gekeken is naar de lijn van Haarlem, Leiden, Den Haag, Delft, Rotterdam, Dordrecht. Die zouden we heel erg moeten opwaarderen, waar daar concentreert zich veel bedrijvigheid en wonen. Dat is de Oude Lijn. Daarnaast was er ook een uitstap van Den Haag via Zoetermeer naar Gouda toe. Het oorspronkelijke idee van de Stedenbaan bestond uit een dienstregeling die 'spoorboekloos reizen' mogelijk maakt in combinatie met kantoorontwikkeling rondom stations. Wat het verschil is ten opzichte van nu, is dat kantoren hebben plaatsgemaakt voor wonen. Spoorboekloos reizen is nog steeds relevant, maar voor de groei van het OV gebruik wordt ook sterk gekeken naar de stationsomgevingen zelf. Waar zit dan de massa? Hoe zijn die stations met belangrijke locaties in de

omgeving verbonden. De 'last mile'. In die zin is de ketenmobiliteit belangrijker geworden. En de ontwikkeling van het station als gebied is belangrijker geworden. Dat is bediening van vraag die er is. En dat op een manier doen, zodat het niet alleen een goede prijs-kwaliteitverhouding is, maar ook toegankelijk en prettig. Maar het heeft er ook mee te maken dat je planologisch gezien je ontwikkeling daar te concentreren daar waar veel mensen bij elkaar komen.

#### **Hoe staat het er nu voor met de kantorenmarkt?**

We hebben hier in de Zuidelijke Randstad de hoogste kantorenleegstand van de Randstad. Met name Den Haag heeft het zwaar. Dat heeft te maken met de krimp van de Rijksoverheid. Er komen allerlei ministeries op de markt. Dat zet de toch al private leegstand verder onder druk omdat er ook nog publieke leegstand bij komt. Het ministerie van Sociale Zaken bij Laan van NOI. Buitenlandse Zaken bij Den Haag Centraal. Dat is fors.

#### **Het rapport van Atelier Zuidvleugel was destijds toch het uitgangspunt voor Stedenbaan?**

Ja, dat klopt. Misschien nog wel goed om te vertellen qua geschiedenis. Het was Stedenbaan, maar later is het StedenbaanPlus geworden, omdat men toen de focus ook is gaan leggen op de HOV-haltes. Inmiddels is dat weer teruggedraaid, omdat daardoor de 'scope' eigenlijk te groot werd en de focus verminderde. Het is nu weer gewoon Stedenbaan. In de praktijk hebben we het nog wel over Stedenbaan als merk, maar eigenlijk spreken we meer over knooppuntontwikkeling.

#### **Welke positie neemt het Zuidvleugelbureau in te midden van andere overheden en partijen?**

Het is een informeel samenwerkingsverband. Dat wil zeggen dat er geen apart rechtspersoon Zuidvleugel of Stedenbaan is. Maar omdat dit vraagstukken zijn die je niet alleen kan oppakken, zijn er meerdere partijen betrokken. Om dat op een gelijkwaardige manier te doen en tegelijkertijd wel iets van een vliegwiel te creëren, is er op een gegeven moment naast een bestuurlijke samenwerking ook een ambtelijke ondersteuning gekomen. Dat is gehuisvest hier bij de provincie, maar iedereen betaalt er aan mee. En iedereen heeft er zeggenschap over. We hadden net zo goed ergens anders kunnen zitten.

#### **Hoe ziet de politiek-bestuurlijke organisatie er uit?**

Dat is lastig. De Zuidvleugel bevindt zich een beetje in moeilijke wateren. Dat heeft alles te maken met structuurdiscussies hier. De afschaffing van de WGR+-regio's, de oprichting van vervoersregio's. De provincie en de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag die in discussie zijn over hoe die vervoerregio eruit zou moeten zien, terwijl dat iets is waar de Metropoolregio over zou moeten gaan. Maar goed in de Kamers is er wel gezegd dat er een betekenisvolle samenwerking zou moeten zijn met provincie. Dat heeft tot allerlei discussies geleid. Daardoor is het integrale bestuurlijke platform dat er vroeger was, niet meer. Maar dat is voor het Zuidvleugelplatform als geheel. Je hebt voor Stedenbaan nog steeds een bestuurlijk platform Stedenbaan, waar in principe een aantal verkeer en vervoer bestuurders in zitten samen met een aantal RO en wonen bestuurders.

#### **Dat zijn de regio's en de grote gemeenten toch?**

Kleinere gemeenten die onder regio's vallen zitten er niet direct in, nee. Tenzij ze worden afgevaardigd door de regio natuurlijk. Dat kan. In Midden-Holland is dat wel het geval. Daar zit de wethouder verkeer en vervoer van Gouda aan tafel.

#### **Voor de duidelijkheid: voor het Stedenbaanprogramma apart is er nog wel een bestuurlijke vertegenwoordiging?**

Ja, voor elk programma wat er binnen de Zuidvleugel is, is er wel een vorm van bestuurlijke aansturing. Alleen het is niet integraal. Dus het programma onderwijs en arbeidsmarkt is het de programmaraad Zuidvleugel die daarin stuurt. Voor Stedenbaan is het bestuurlijk platform Stedenbaan. Voor verstedelijking is het portefeuillehoudersoverleg wonen en verstedelijking. Voor het MIRT en de gebiedsagenda is er een delegatie MIRT.

#### **Hoe wordt er aangestuurd op intensiever ruimtegebruik bij stations?**

Dat is een vrij brede vraag. Wat heel belangrijk is, is dat de diverse partijen die actief zijn binnen Stedenbaan hun bevoegdheden, kennis, kunde, capaciteit en instrumenten inzetten om zoveel mogelijk binnenstedelijke ontwikkeling mogelijk te maken. En daarbij er voor te zorgen dat er een goede bereikbaarheid mogelijk is tussen de diverse steden en het meer landelijke gebied. Dat is het basisconcept. Als je het dan hebt over

grondgebruik en ontwikkeling, dan hoort daar de ladder duurzame verstedelijking gebruikt. Die is door de provincie vertaald in een verordening ruimte. En als er een ontwikkeling is in wonen, kantoren, detailhandel, wordt gekeken naar de behoefte. Wat is de vraag? Kan dat binnenstedelijk gerealiseerd worden? Dan moet de bewijslast wel heel erg groot zijn wil je daarvan afwijken. Dat zorgt er in ieder geval voor dat er planologisch wel een bepaalde focus is. Als je dan naar wonen kijkt, dan hebben we geprognoseert tot 2030 nog zo'n 200.000-250.000 woningen nodig hebt in de Zuidelijke Randstad, waarvan 80% binnenstedelijk zou moeten worden gerealiseerd. Dat is niet vanuit wensdenken, maar vanuit vraag. Vraag naar woonmilieus. Dat gaat dan om echt hoogstedelijk, centrumstedelijk, groen stedelijk. En kijk, van die 80% moet ongeveer de helft in de buurt van knooppunten - lees: stations - worden gerealiseerd.

**In de Stedenbaanmonitor las ik dat het gaat om 25.000 tot 40.000 woningen die binnen de invloedssfeer van stations moeten worden gerealiseerd tot 2020. Wat u nu noemt heeft een scope die veel verder reikt?**

Ja, maar daar zitten wel fasen in. We zeggen voor de langere termijn tussen de 200.000-250.000 woningen. Maar tegelijkertijd is het zo dat als we op deze manier doorgaan dan zullen we in 2025 een enorm tekort krijgen van ongeveer 80.000 woningen. En als je dan door gaat rekenen hoeveel er in de buurt van stations zouden moeten worden gerealiseerd, dan kom je op dat getal wat je net noemde, wat nog op de korte- tot middellange termijn moet worden gerealiseerd.

**Er zijn verstedelijkingsafspraken binnen de Zuidvleugel. Kunt u iets meer zeggen over de status het karakter van deze afspraken?**

Nou ja, hard. Wat er aan ten grondslag ligt zijn regionale woonvisies. Die worden door elke regio's al dan niet in samenwerkingsverband opgewerkt. Die worden door de provincie als partner in de Zuidvleugel ontvangen, samen besproken en getoetst. Daar rolt op gegeven moment een getal en een verdeling uit. En dat is waar op gestuurd gaat worden qua programmering van wonen. En dan zijn er instrumenten zoals de verordening Ruimte om daar op te handhaven.

**Zijn naast het verwerken van de Ladder Duurzame Verstedelijking (LDV) nog extra vereisten in de verordening opgenomen?**

Het is vrij repressief en klassiek gedaan. De verordening Ruimte is eigenlijk regelgevende poot van de visie Ruimte en Mobiliteit van de provincie. Die visie heeft een heel erg adaptief karakter. Van we moeten kijken wat de vraag is, we moeten flexibel zijn, we moeten inspelen op trends en ontwikkelingen, initiatieven van onderop mogelijk maken. Die verordening is eigenlijk heel erg repressief. Dus je zou kunnen zeggen: Ja er zijn afspraken gemaakt, en ja, daar wordt ook op gehandhaafd met een vrij krachtig instrumentarium als de verordening Ruimte. Tegelijkertijd maakt dat ook dat bepaalde ontwikkelingen die je misschien in de geest van de LDV / knooppuntontwikkeling wel wenselijk acht, soms moeilijk tot stand komen.

**Dan wordt het adaptieve karakter van de visie begrensd door de verordening?**

Ja, dat wordt begrensd. Dat is lastig nu op dit moment de verwachting is dat de vraag groter is dan het aanbod als we op deze manier verder gaan. Ik denk dat dat een belangrijke notie is. En een andere belangrijke notie is ook dat er - dat speelt natuurlijk altijd in samenwerking - een soort verdelende rechtvaardigheid moet zijn. Iedereen moet op de foto en aan tafel zitten. Je kunt geen verstedelijkingstrategie maken op het moment dat je zegt voor verstedelijking te gaan, maar je ook meer landelijke gemeenten ook ontwikkeling gunt. Daardoor komt je focus en je slagkracht onder druk te staan. Dat is een gesprek wat heel moeilijk op gang komt. De vraag is: wie pakt de pijn? Om een voorbeeld te geven. In de goede tijd waren er ook overigens in de verstedelijkingstrategie 3 grote uitleglocaties aangewezen. Dat waren Valkenburg bij Katwijk/Leiden, Zuidplas en gebieden in Lansingerland. Je merkt dat met name voor zo'n gebied als Zuidplas, de vraag is: 'wat ligt daar?' Er ligt nog onvoldoende infrastructuur, het is heel landelijk. De verbindingen zijn op dit moment nog heel beperkt, of je moet met de auto gaan. De vraag is of je daar nu enorm moet inzetten op woningbouwontwikkeling. Nou, mede omdat die vraag hardop is gesteld door meerdere partijen, is het programma afgewaardeerd. Maar ik kan me goed voorstellen dat die gemeente Zuidplas het nog een belangrijke ontwikkeling vindt waaraan ze willen trekken. Alleen voor het grotere geheel is het de vraag of dat verstandig is.

**Hoe gaat dat dan? Ze hebben die ruimte ooit wel gekregen. Kunnen ze die gebruiken?**

Op gegeven moment zijn daar aanvullende afspraken gemaakt. Ik geloof dat het programma naar beneden is bijgesteld. Minder dan 3000 woningen als ik me niet vergis.

**Wat gebeurt er als ze het wel doorzetten en bijvoorbeeld 4000 woningen bouwen of geen OV-verbindingen realiseren? Of zijn er andere voorbeelden van?**

Dat gebeurt op heel verschillende manieren. Natuurlijk gaat de lokale autoriteiten aan de slag met zijn juridisch-planologische procedures. Op gegeven moment komt de provincie om de hoek kijken en gaat dat toetsen. Dan kan blijken dat niet toegestaan kan worden. Dan gaan mensen naar de Raad van State. Je zou kunnen zeggen dat het op zich logisch is dat je handhaaft, maar het gesprek wat er eigenlijk gevoerd moet worden, dat vind ik een belangrijke rondom knooppuntontwikkeling... Dat... Het gaat niet alleen over waar je iets gewoon vanuit je visie ruimtelijk mogelijk wilt maken. Het gaat erover waar concentreer je de investeringcapaciteit die je hebt. Die capaciteit is op dit moment heel erg schaars. Dus de markt plus vervoersautoriteiten plus provincie en regio's hebben beperkt geld. Dus op het moment dat je dat niet focust daar waar de vraag zit, maar er hobbels zijn te nemen, dan wordt het aantrekkelijker ook bijvoorbeeld voor bouwers, om gewoon ergens een weiland vol te bouwen. Nou, ja daar hebben we ooit een afspraak over gemaakt. Is het wenselijk? Nou ja, het gaat er maar om dat er gebouwd wordt. Dan is er een gemeente die bediend is, maar het is de vraag of het goed is voor het grotere geheel. Dat is een discussie die lastig te voeren is. En een discussie die je ook niet zomaar in een verordening kan vatten. Het gaat erover of iedereen op de verschillende schaalniveaus ziet welke vraag er is. En op zich is het begrijpelijk dat een gemeente de ambitie heeft om te willen groeien en gezond te blijven. Maar de vraag is wat de positie van een bepaalde gemeente is in een groter netwerk van dorpen, middelgrote en grote steden.

**Dus liever gesprekken als ik het begrijp? Wat gebeurt er in die gesprekken?**

Nou ja, die gesprekken hebben onvoldoende plaats. Dat is mijn mening.

**Onvoldoende klinkt alsof er wel gesprekken zijn geweest? Zijn er voorbeelden te noemen?**

Het gaat erom wie er aan tafel zit en welke belangen in het geding zijn. En het abstractieniveau waarop je praat. Het is natuurlijk heel lastig om als regio je gemeenten te vertegenwoordigen. Als er 5 gemeenten zijn die tegen je zeggen te willen groeien, bijvoorbeeld door het accommoderen van woningbouw, dan is het lastig als regio om te zeggen: dat lijkt ons onverstandig, we kunnen beter behouden wat we hebben en meer investeren in verblijfskwaliteit bijvoorbeeld, en laat die woningbouw nu maar plaatsvinden in een andere regio. Binnen regio's is dat een lastig gesprek en tussen regio's is dat nog een veel lastiger gesprek. De provincie moet daar eigenlijk een keuze in maken, maar wordt daardoor ook in een heel lastige positie gedwongen.

**Is het dan de provincie die de knoop zou moeten doorhakken?**

In veel gevallen wel. Maar ja, dan komt het neer om bevoegdheden. En waar bevoegdheden in het spel raken, raken er ook juridische procedures in het spel.

**Begrijp ik het goed dat er binnen regio's, tussen gemeenten, dergelijke keuzes worden gemaakt?**

Er worden wel afspraken gemaakt, maar de vraag die gesteld moet worden is: hoe scherp zijn die afspraken? Dus zijn het afspraken waarbij echt trends, ontwikkelingen, actualiteiten, urgentie ook leiden tot scherpe keuzes, of is het een beetje we zien de trek naar de stad wel en knooppuntontwikkeling wel en we gaan daar wel wat aan doen. Maar we doen ook A, en ook B, en we doen ook C, en ook D, waardoor het verhaal wat diffuser wordt. Het zit hem vaak in dat laatste. Het is samen wel genoeg, alleen de vraag is of het uiteindelijk de behoefte wordt geacommodeerd op een aantal plekken die nu worden toegestaan, terwijl we met zijn allen wel weten dat dat misschien in het grotere geheel niet heel verstandig is. Maar het wordt wel toegestaan, omdat er sprake is van een verdelende rechtvaardigheid.

**Waarom is dat noodzakelijk?**

Dat is politiek.

**Er zijn een heleboel studies gedaan, ook in de Stedenbaan. Maakt dat het niet tot op zekere hoogte inzichtelijk. Voor wonen lijkt me dat het meest concreet. Is er voldoende informatie om dit inzichtelijk te maken?**

In principe is de informatie daar. Het gesprek zou plaats moeten hebben. Er zijn denk ik twee lastige factoren. De eerste is dat het heel lastig is om te prognosticeren. Want toekomstige vraag, waar hebben we het dan over en waar uit zich dat dan in. Ja, woonmilieus is leuk maar daar heb je natuurlijk honderden typologieën in. En wat voor de een stedelijk is, is voor de andere niet stedelijk. Waar heb je het over. De tweede factor is dat iedereen de neiging heeft, en dat is een natuurlijke reactie, om zich heel erg terug te trekken op het eigen

eilandje. Dus ja, de omliggende gemeenten wordt nog wel gezien. Maar eigenlijk gaat de concentratie uit naar de eigen gemeente. Die moet het voor elkaar hebben. Dat dat effect heeft op de rest, dat de rest effect heeft op jou, daarover is wel een theoretisch besef, maar daar daadwerkelijk op handelen, of omdat de ruimte niet wordt geboden, of omdat het gewoon niet wordt gezien, dat zorgt ervoor dat het een heel lastige combinatie is.

#### **Waar zit dat hem in?**

Het is ook het verhaal van profiteren. Want hoe profiteert gemeente A als er wel woningbouw in gemeente B wordt toegestaan. Wat is het verdienmodel? Want je groeit niet in aantal inwoners. De kans dat je groeit in bedrijven is er ook niet zo, al hangt dat er natuurlijk vanaf. Je moet een aantal voorzieningen in stand houden. En ja, de andere gemeente kan meer OZB innen en krijgt meer uit het gemeentefonds en kan dus ook meer doen. Niemand wil minder geld. Het is dus ook gewoon een economische benadering. En het hele principe van een daily urban system, dat je onderdeel uitmaakt van een groter organisch systeem, dat is misschien voor inwoner, bedrijven en bezoeker het geval, maar de gemeente wordt nog steeds afgerekend op zijn eigen grondgebied. Er is geen sprake van een grote pot geld die verdeeld wordt tussen al die gemeente, waardoor er verevening plaats kunt vinden.

#### **Is die vereveningsgedachte iets waar jullie mee bezig zijn?**

Nee, niet één op één. Er wordt natuurlijk wel nagedacht over investeringsfondsen, voorfinancieringen, beheer en onderhoud, dus er zijn altijd wel mogelijkheden om de koek groter te maken. Maar dat leidt niet tot een beter verdienmodel voor die gemeenten. De boekhouding verandert er niet mee.

#### **Hoe staat het met de kwalitatieve woningbouwafspraken?**

Die afspraken zijn er. De actuele stand is dat we misschien nog wel een aantal dingen aan het bouwen zijn, waar straks geen vraag meer naar is. En dat we een enorme inhaalslag hebben te maken voor die dingen waar straks wel vraag naar is. Daar waar geen vraag meer naar is, dat zijn Vinex-achtige locatie, weliswaar wat duurder en hoogwaardiger, maar op plekken die weinig interactie faciliteren, toch wat lastiger te bereiken zijn. Waar de dichtheid toch wat lager is, waar het recreatieve karakter toch wat minder is, maar waar het in principe wel rustig wonen is. Nou en waar zien we het tekort. Dat zijn echt de hoogstedelijk locaties in de buurt van knooppunten, zonder veel buitenruimte. Veel woontorens. Hoogwaardig. Duur. En dan zit er een hele grote categorie tussen, waar we een slag moeten maken. Dat is met name groenstedelijk. Dan moet je denken aan voorsteden, maar wel echt onder de rook van de centrale stad. Supersnel bereikbaar. Veel voorzieningen. Je kan de drukte zo opzoeken. Nabij een knooppunt.

#### **Waar kan ik dit soort informatie vinden?**

In de Verstedelijkingsstrategie. Daarnaast is er een publicatie van het college van Rijksbouwmeesters, die een studie hebben gedaan naar locaties in de Zuidelijke Randstad waar echt nog vraag naar is. Er is zelf een atlas die je geloof ik kunt vinden op de website van de Deltametropool.

#### **In de verstedelijkingsstrategie zijn dus dergelijke afspraken gemaakt?**

Ja.

#### **Zijn die ook al doorvertaald naar gemeenten of regio's?**

De regio zijn op dit moment nieuwe regionale woonvisies aan het maken. Daar heeft het gesprek dan over plaats. Vervolgens moet bekeken worden hoe dat uiteindelijk weer land in een verstedelijkingsstrategie. Maar dat is met name de inzet van het instrumentarium van de provincie, maar vooral het gesprek over keuzes aan de hand van actualiteit en keuzes belangrijk. In die fase gaan we nu komen. Maar dat is alleen nog woningbouw. Als je het echt hebt over knooppuntontwikkeling, dan is dat veel breder. Dat is niet alleen woningbouw. Het gaat om ketenmobiliteit, gebiedsontwikkeling in de buurt van knooppunten.

#### **Ik heb gelezen over alliantiegesprekken, beheersconvenanten. Dat is voor jullie wel belangrijk?**

Die alliantiegesprekken zijn echt een middel om in de buurt van een station te gaan kijken welke activiteiten, posities en plannen er in een gebied zijn. Welk laaghangend fruit is er, welke kansen, hoe kunnen we tot actie overgaan.

#### **Zijn alliantiegesprekken genoeg of is er meer nodig?**

Alleen alliantiegesprekken zijn niet genoeg. Dan kom je toch meer op het stimuleren van stedelijk wonen. De analyses in het MIRT onderzoek. Het is vaak zo dat markt en overheid elkaar niet weten te vinden. Dat er te klassiek ontwikkeld wordt.

#### **Wat bedoelt u met klassiek?**

We maken een plannetje op de tekentafel. We vinden mensen om het financieren en dan gaan we het uitvoeren. Dan gooien we het allemaal plat en hebben we nieuwe gebouwen. Even heel plat gezegd. Je zult nu veel meer moeten kijken naar het gebied, waarin allemaal verschillende partijen met verschillende belangen aanwezig zijn. Er liggen daar kansen, wat kan iedereen daar mee doen. Wat hebben ze nodig om dat laatste stukje te doen, zodat er ook daadwerkelijk ontwikkeld wordt. Dat kan soms betekenen dat een gemeenten niet zoveel kan bijdragen, maar wel de grondpositie kan afwaarderen. Of een gemeente die iets kan doen aan het creëren van OV-aanbod, maar het echt ontwikkelen moet komen van de investeerder en beleggers. Soms kan het zo zijn dat er in contracten iets aan de hand is. Dan is eigenlijk alles er wel, maar missen de mensen die het gebied moeten maken. Misschien zijn het huurcontracten, ruimtelijke uitstraling of 'branding' van het gebied.

#### **Hoe staat het met kantoren en regionale voorzieningen. Wordt daar op gestuurd?**

Ja, niet direct door de Zuidvleugel, maar wel in zuidvleugelverband. Met name de provincie is daar trekker in, omdat zij opnieuw gebruik kunnen maken van hun regelgevende bevoegdheid. In het recente coalitieakkoord is de kantorenleegstand echt een item geworden. Voor een groter deel van de kantorenleegstand is transformatie naar wonen een optie geworden. Dan komen er allerlei dingen om de hoek kijken. Voor welke waarde staat het in de boeken van de belegger? Is er sprake van een parkeernorm? Is het goed ontsloten? Hoe zit het met de milieunormen? Staat het bestemmingsplan het wel toe? Het zijn allemaal heel stroperige processen die veel tijd en energie kosten. Soms zijn er ook net wat investeringen nodig om dat los te trekken. Op dit moment is er een gebrek aan geld.

#### **En de regionale voorzieningen?**

Ook dat regelen ze weer onderling. En als er sprake is van toetsing komt de provincie in beeld. Maar ja, dat speelt met name op het gebied van bijvoorbeeld detailhandel. Je zou kunnen zeggen dat waar de afstemming plaatsvindt dan gaat over detailhandel, kantoren, bedrijventerreinen en wonen.

#### **Wordt er bijvoorbeeld bij detailhandel een keuze gemaakt wat betreft locaties?**

Nee, dat gebeurt niet direct in Stedenbaanverband. Dat gebeurt bij de provincie, in samenspraak met regio's en gemeenten. De gemeente neemt initiatief, stemt het regionaal af, en vervolgens heeft de provincie een toetsende bevoegdheid.

#### **Stel er komt een grote regionale voorziening naar de Zuidvleugel. Is er dan nog een voorkeur voor bijvoorbeeld Leiden of Dordrecht?**

Ja, dat hangt heel erg af van welk soort voorzieningen het is. Als het een private voorziening is, is het aan de marktpartij zelf waar hij gaat zitten. En natuurlijk of dat juridisch-planologisch mogelijk is en de provincie daar vervolgens een toets op loslaat. Bij knooppuntontwikkeling gaan economische groei en stedelijke groei hand in hand. Dat moet leiden tot een concentratie van wonen, werken, detailhandel op die verschillende punten. Maar we kunnen die bedrijven natuurlijk niet dwingen naar één specifieke plek te gaan. Tenzij we dat regionaal afstemmen natuurlijk. Maar dat doen we niet.

#### **Zijn er voorbeelden dan scenario's waarin regionale voorzieningen op bepaalde geschikte of ongeschikte locaties terechtkomen?**

De vergroting van het areaal van de Leidschenhage in Leidschendam-Voorburg. De realisatie van een factory outlet centre in Zoetermeer. Megastores in Den Haag. Decathlon locatie in Leidschenveen. Dat zijn voorbeelden waar een bedrijf, een ontwikkelaar of belegger met een idee komt. De gemeente denkt dan 'hé dat is handig, dat zit op mijn grondgebied' en gaat dat dan in gang zetten. Vervolgens brengt dat een discussie teweeg in de regio omdat het de woningbouw of detailhandel onder druk zet. Uiteindelijk oordeelt de provincie dan dat het zo niet moet gebeuren. En dan raak je met elkaar verward in een juridische strijd.

#### **Het gaat dus ook om locaties die niet per se bij een station liggen?**

Nee, dat is dus in zijn algemeenheid al. Het gaat meestal om locaties die niet bij stations liggen.

**Wat is de reden dat de provincie zegt dat het niet handig is?**

Dat kan te maken hebben met het feit dat er geen vraag is. Het kan te maken hebben met concurrentie met de binnenstad. Het draagt niet bij aan het oplossen van leegstand. Het draagt niet bouw aan woningbouwafspraken of past daar niet in. Uiteindelijk gaat dat weer steeds over de filosofie in de LDV, waarvan Stedenbaan ook een uiting is.

**Ik ga in op wat specifieke dingen uit de Stedenbaanmonitor. Er wordt gesproken over de Stedenbaandoelstellingen die verankerd zouden zijn in beleid en denken van partners. Wat wordt daarmee bedoeld?**

Eigenlijk met name dat de filosofie onderschreven wordt. Dat is met name voor de provincie van belang. Voor de visie ruimte en mobiliteit, het programma ruimte en mobiliteit voor de verordening Ruimte. Maar ook voor de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag aan de vervoerskant de ontwikkeling van de Oude Lijn en de ketenagenda. En de diverse steden zijn allemaal bezig om die stations opgewaardeerd te krijgen. En is dat nu superhard. Nee, maar de woningbouwkant zit in ieder geval in de woningbouwafspraken. De kantoren en detailhandel wordt afgedekt via de provincie. En überhaupt activiteiten die ontstaan door samenwerking in Stedenbaanverband of Zuidvleugelverband. Het is heel lastig om bijvoorbeeld tegen gemeente Den Haag te zeggen dat een bepaalde ontwikkeling beter in de buurt van een station kan.

**In de laatste Stedenbaanmonitor las ik dat een relatief kleiner deel van de kantoren ontwikkeld wordt rondom stationlocaties? Hoe kan dat dan?**

Maar goed dat heeft te maken met het instorten van de kantorenmarkt. Op heel veel plekken zijn al kantoren beschikbaar. Het is niet zinvol om nieuwe kantoren te ontwikkelen.

**Ja goed, maar het ging ook om de geplande capaciteit, waarin het aandeel (relatief) afnam? Dat is toch een trend die je niet wilt zien, lijkt mij?**

Dat is met name van toepassing op wonen. Dat we toch op teveel plekken ontwikkelen op plekken waar we dat eigenlijk niet zouden moeten doen. En ja, voor kantoren. Je kan wel sturen, maar als de markt ergens een idee heeft wat past binnen de plannen, dan ga je dat niet tegenhouden. Als voor een ontwikkelaar een locatie net buiten het station goedkoper is en meer potentie heeft dan een heel moeilijke, dure locatie bij een station...Tja, zij moeten het risico dragen.

**Dan is er blijkbaar voldoende ruimte binnen het geheel om een degelijke ontwikkeling mogelijk te maken?**

Soms wel. De provincie is daar wel kritisch op, maar soms is daar een goed verhaal voor. Het kan direct duidelijk zijn wie daarin gaan zitten en voor hoe lang. Als je een aantal oude industriële panden hebt die je kan transformeren, kan dat best passen bij het gebied, terwijl het niet bij een stationgebied kan worden ontwikkeld. Tegen die prijs, voor die doelgroep.

**Ingezoomd op de 'Oude Lijn'. De achterliggende gedachte is dat NS in 2020 voldoende reizigers moet hebben om de frequentiesprong te maken. Dat bleek uit de monitor haalbaar, maar wel moeizaam. Hoe kan dat?**

Ik denk dat de conclusie moet zijn dat we op het goede spoor zitten. Dat moeten we vasthouden. De conclusie is niet dat het fout gaat. Als we nu doorgaan zoals we doen, komt het goed. Maar daar zijn wel een aantal dingen voor nodig. Het eerste is dat de capaciteit er moet zijn op het spoor om die frequentiesprong te kunnen maken. Dat zit hem voornamelijk in de 4-sporigheid tussen Delft en Rotterdam. Dat is een issue. En het tweede is, dat aan de aanbodzijde van reizigers, het inderdaad wel zo is dat die woningbouw en die kantorenlocaties wel binnen het bereik van de knooppunten moeten worden gerealiseerd. Dat kan dus ook door uitstekende ketenvoorzieningen. Laat ik het zo zeggen, om 4-sporig te kunnen gaan rijden, heb je überhaupt capaciteit nodig. Daar moeten we enorm aan trekken, want het is niet van de één op de andere dag geregeld. Het is zo dat NS een bepaald aantal reizigers nodig heeft, om de frequentiesprong te kunnen maken. Maar als het spoor het onmogelijk maar, houdt het op. Het andere is de aanbodzijde. Dat hangt niet puur af van wat je op de knooppunten realiseert. Dat is wel belangrijk, want daar kun je massa maken. Maar het is ook belangrijk om de verbinding naar het achterland te maken.

**Jullie zitten dus op het goede spoor. Maar is het niet zo dat er - zo gezegd - veel meer potentie in zat?**

Zeker. Er zit veel meer potentie in. Ik maak me persoonlijk niet zo druk over die business case omdat er sprake is van een trek naar de stad. Het is mijn overtuiging dat het er wel komt, of je het faciliteert of niet. En meer



mensen om me heen denken dat. Dus ik vind het hele leegstand- en woningbouwprogrammeringsvraagstuk niet zozeer een kwestie van kansen weten te benutten. Want voor een grote groep van de mensen worden er wel oplossingen gevonden, maar de vraag is of het goede oplossingen zijn en hoe zit het met de leefbaarheid van je stad. Ik maak me dus meer zorgen aan de kant van de bedreigingen, wat minder over het benutten van kansen.

#### **Wat houden die bedreigingen dat in?**

De notie dat je ziet dat overal mensen in de stedelijke gebieden gaan wonen omdat daar de kansen zijn. En daar dat interactiemilieu is. En dat mensen er gewoon naartoe gaan of er nu wel of geen accommodatie is... Op het moment dat de markt ziet dat er vraag is, maar het aanbod er niet is, worden er allerlei ad-hoc oplossingen gevonden. En de vraag is of dat wenselijk is. Verkeerde woonmilieus en verloedering. Verloedering van de openbare ruimte. Teveel mensen op een bepaalde plek, omdat op de plek waar dat zou moeten het aanbod niet gerealiseerd wordt. Daar maak ik me veel meer zorgen om.

#### **Zijn er voorbeelden van stations langs de Oude Lijn die elkaar wellicht versterken. Zijn daar concrete voorbeelden van te geven? Het genereren van een reizigersstroom een andere kant op. Of juist zaken die dat belemmeren?**

Sommige dingen hangen gewoon een beetje van stom toeval af. Lees keuzes van de NS. Station Laan van NOI is nu enorm 'booming'. Dat komt met name omdat NS ervoor gekozen heeft om daar nu intercity's te laten stoppen in plaats van op Mariahoeve. Dus station Mariahoeve heeft een bepaalde krimp gekend en Laan van NOI een enorme groei. En houdt dat nu van de ontwikkeling rondom stations af. Nee, dat hangt van de ontwikkelingen in de dienstregeling van NS af, vanuit praktische redenen. Als ik kijk naar Delft, dan is daar een enorme potentie om de campus beter te ontsluiten, samen met intercitystation Delft centraal. Ik denk dat daar sprake zou kunnen zijn van een versterking. Een ander voorbeeld is station Rotterdam Centraal en Rotterdam Blaak. Gewoon voor de binnenstad van Rotterdam. Als je meer aan de Coolsingel wil zijn, dan ga je naar Centraal. Wil je juist meer naar het zuidelijke deel van het winkelgebied dan neem je Blaak. Maar ook uitstekende overstapmogelijkheden. In Den Haag kan Laan van NOI een enorme aanvulling zijn op Centraal, vanwege de aanwezigheid van het Beatrixkwartier. Dat is geloof ik na de Zuid-as de beste kantorenlocatie van Nederland. Daar zit uiteraard veel potentie in. Niet echt heel veel concurrentie.

#### **Is dat iets waar binnen de regio's meer zicht op zou kunnen zijn? Want het gaat in zijn geheel natuurlijk om een heel groot gebied.**

Qua verkeer en vervoer is het overzicht er. En qua bouwen is het overzicht er. En qua voorzieningen ook. We moeten ook niet teveel verwachtingen hebben. Station Hillegom doet het aardig, station Sassenheim doet het aardig, maar dat zijn gewoon heel kleine stations waar een sprinter stopt. Je gaat daar niet heel grootschalig kantoren en voorzieningen realiseren. Daar moet je gewoon goede fiets- en voetontsluiting hebben, Park & Ride. Daar is ook helemaal geen concurrentie met andere stations omdat het bestaand gebied aanpakt. Ja, bij Delft Zuid zou nog wel wat meer mogelijk zijn. Net als bij Laan van NOI.

#### **Dus het is eerder zo dat je niet echt ziet dat er teveel wordt gebouwd van hetzelfde rondom knooppunten?**

In zijn algemeenheid, maar niet specifiek in relatie tot stations, nee. Het heeft een relatie met stationsgebieden, maar het is niet per se oorzaak-gevolg.

#### **Zijn er nog zaken die we niet hebben besproken, maar die u nog wel kwijt wilt?**

Ik denk dat het hele TOD / knooppuntontwikkeling de positie van de fiets onderbelicht is. Iedereen heeft het wel over openbaar vervoer en de auto in plaats van de fiets. Met name ook voor de internationale reiziger of bezoekers uit andere regio's kan het heel aantrekkelijk zijn om de fiets te pakken. Het huidige systeem met de OV-fiets is verre van gebruiksvriendelijk. Daar zit wat mij betreft nog heel veel muziek in. Niet alleen kijken naar knooppunten als alles wat elektrisch is of gemotoriseerd, maar ook wat je met de benenwagen of fiets kan. Er zit veel toekomstmuziek in de fiets omdat het ook capaciteitsproblemen in het OV kan opvangen. Je zou daarover het gesprek kunnen aangaan met Luca Bertolini (UvA). Hij heeft heel vooruitstrevende ideeën over de fiets bij knooppunten. We doen veel met hem. We zijn nu bezig met een SURF Star consortium om ook weer TOD een stukje verder te helpen. Ik heb sowieso nog een handreiking TOD liggen, die opgewerkt is vanuit een werkgroep die we hadden in het MIRT-onderzoek stedelijk wonen. We zijn daar aan de slag gegaan met beleggers, woningcorporaties, private investeerders. Thema's als duurzaamheid, tijdelijk gebruik en TOD.

## 2. INTERVIEW ZUIDVLEUGELBUREAU (II)

Name: Stijn van de Walle  
Function: Program coordinator Stedenbaan  
Place: By telephone  
Date: 12<sup>th</sup> of August 2015, 10:30-11:30 hours

### **Introductie**

Voorstellen. Korte inleiding onderzoek. Toestemming gevraagd voor opname interview. Transcript wordt voor feedback teruggestuurd.

### **Wat houdt 'programmacoördinator Stedenbaan' in?**

Ik ben een soort oliemannetje een verbinder. Stedenbaan is eigenlijk een concept dat door de partners is afgesproken een jaar of tien geleden. Het doel was om op de Oude Lijn, grofweg van Dordrecht naar Haarlem, met zes sprinters per uur te gaan rijden in de toekomst. Het achterliggende doel is om de agglomeratiekracht - de economische kracht - van het gebied versterken. Dat doen we aan de hand van ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitsmaatregelen rondom het bestaande openbaarvervoersnetwerk. Als je 'spoorboekloos' kunt reizen, hebben mensen een betere ontsluiting van het gebied en kunnen ze ook meer activiteiten gaan ontplooiën. TOD wordt het ook wel genoemd. Ik zie Stedenbaan als een iets breder begrip. Hoewel ook bij Stedenbaan openbaar vervoer de belangrijkste drager is, proberen we gebieden maximaal bereikbaar te maken door verschillende modaliteiten. Stedenbaan is dus geen autootje pesten ten faveure van openbaar vervoer.

### **Wat houdt het verbinden in?**

De partners in Stedenbaan hebben afgesproken dat zij willen investeren in het vergroten van de bereikbaarheid. Zij moeten het werk doen. Wat de coördinator Stedenbaan doet is vooral zorgen dat die partners onderling met elkaar in gesprek blijven. Dat ze van elkaars activiteiten op de hoogte blijven, kennis delen, ambities formuleren, activiteiten afstemmen. Ik zorg aan de ene kant dat ze de juiste kennis hebben via contact met de wetenschappelijke wereld, maar ook de wereld van de uitvoering (de markt). Aan de andere kant spreek ik ook de overheden aan als ze achterblijven met de afspraken en dat soort dingen.

### **Hoe heeft uw functie in de loop der tijd vorm gekregen?**

Nou ja, sterker nog, mijn voorganger mocht zich geloof ik zelfs directeur noemen. In het verleden was het een team van mensen dat Stedenbaan trok. Dat was in een tijd dat Stedenbaan nog uitgewerkt werd en in beleid verankerd moest worden. Dat team van een man of 6 is anderhalf jaar geleden teruggebracht naar 1 FTE. Mijn functie dus.

### **Wat is binnen Stedenbaan nu de sturingslogica?**

De partners doen natuurlijk allemaal op vrijwillige basis mee. Ze realiseren zich dat ze er in hun eentje niet uitkomen. Als ze een goed functionerende regio willen hebben, zullen ze moeten samenwerken. Dat was destijds de achterliggende gedachte voor Stedenbaan en ook nu nog leidend in de samenwerking. Er zijn afspraken gemaakt waarop partijen elkaar aanspreken, maar dat is op basis van vrijwilligheid. Partijen kunnen dus niet worden gedwongen. Er is wel een situatie waarbij de provincie zijn instrumentarium kan aanwenden om de gemeenten en regio's te dwingen maatregelen te nemen. De visie Ruimte en Mobiliteit van de provincie bevat een aantal keuzes voor bijvoorbeeld locaties waar kantoorontwikkeling kan plaatsvinden. Dat zijn ook afspraken gemaakt over de reductie van kantoorruimte. Dat moeten regio's zelf doen, maar ze mogen op een aantal door de provincie aangewezen locaties in ieder geval niet reduceren. Maar dat is dus niet vanuit Stedenbaan, maar vanuit de provincie. Zo zie je ook dat de provincie ervoor kiest om in de toekomstige woningbouwontwikkeling zoveel mogelijk te realiseren in de nabijheid van stations. Op die manier zullen ze daarop sturen. Als je echt kijkt binnen Stedenbaan is het op basis van vrijwilligheid, discussies tussen bestuurders en ambtenaren. Dat heeft ertoe geleid dat het concept is verankerd in beleid. Nu moet dat leiden tot uitvoeringsprojecten.

**Er zijn afspraken gemaakt in het ambitiedocument uit 2007. Die zijn ook op basis van vrijwilligheid begrijp ik?**

Nee, die afspraken zijn nooit keihard. Onderling kunnen ze niet naar de rechter stappen om af te dwingen dat de ander zijn afspraken nakomt. Het is meer een intentieovereenkomst. We gaan samenwerken en ons instrumentarium gebruiken om dit te bereiken.

**Dan zie je dat er een relatie is met allerlei ander sectoraal beleid, woonvisies, verstedelijkingsafspraken, kantorenstrategieën waar Stedenbaan al dan niet wordt genoemd. Dat is de plek waar het verder verankerd moet worden?**

Ja, dat is wat er is gebeurd en nog steeds gebeurt. Kijk er zijn twee sporen binnen Stedenbaan. Enerzijds de ruimtelijke component: woningbouw en kantoorontwikkeling grotendeels bij stations situeren. Zodat je sneller bij OV bent en sneller weer van OV op plek van bestemming bent. De ander component is het ontwikkelen en uitbouwen van het OV-netwerk zoals het is. Daarbij is ketenmobiliteit ook erg belangrijk. Denk aan het creëren van fiets- en looproutes gericht op stations, het uitbreiden van fietsenstallingen en degelijke maatregelen.

**Het belang van ruimtelijke ontwikkeling in de businesscase voor NS lijkt wel heel erg afgezwakt te worden als ik de monitor lees. Klopt dat beeld?**

De ruimtelijke ontwikkeling blijft weliswaar achter bij de ambitie uit 2007, maar het is niet zo dat de minimale doelen niet worden gehaald. De crisis heeft nogal wat roet in het eten gegooid. Als er niet zoveel te ontwikkelen valt, dan kan je ook niet zoveel. We zien nu dat het dieptepunt van de crisis is geweest. Nu zie je dat het belang van de ruimtelijke ontwikkeling weer gaat toenemen, ook binnen Stedenbaan. We zochten afgelopen jaren naar plaatsen waar wel de energie voor ontwikkeling zit. Er is nu aanmerkelijk minder geld in de markt. De markt is zwakker en komt ook nooit meer terug op het niveau waarop we de afspraken maakte destijds. Dat was een hoogconjunctuur, waarin een beeld van de werkelijkheid werd geschetst dat niet realistisch was. Maar dat wisten we toen nog niet met zijn allen. Dat werd pas in de loop van 2008 duidelijk toen kredietcrisis uitbrak. Je zag dat de hoeveelheid vierkante meters kantoorruimte tot 2010 nog gewoon groeide. Toen was er echt wel crisis gaande, maar werd er nog niet afgeschreven. Later zag je pas dat nieuwbouw van kantoren en ook woningen ging dalen. De huidige monitor gaat ook nog maar tot 2013. Dat is nog diep in de crisis. Dan wordt er maar heel weinig gebouwd. En wat er gebouwd werd aan kantoren leverde gelijk leegstand op een andere plaats op. De praktijk liet zien dat er op de Oude Lijn ondanks alles toch reizigersgroei zichtbaar was. Dat zette ons aan het denken. Dat verkeersverhaal blijkt toch ook wel heel belangrijk te zijn voor de groei van Stedenbaan. Nog sterker, maatschappelijke veranderingen als het toegenomen fietsgebruik hadden we niet zien aankomen. We gingen er altijd vanuit dat Stedenbaan een invloedssfeer had van 1200 meter. In Nederland zien we dat het fietsgebruik een invloedssfeer van 3km of wellicht zelfs 5km rechtvaardigt.

Als je naar 2014 kijkt, dan is het aantal nieuwe kantoren dat is opgeleverd is gewoon laag. En binnen Stedenbaangebied is geloof ik 50.000 m2 vloeroppervlak opgeleverd. En binnen heel Zuid-Holland is er iets in de orde van grootte van 250.000 m2 vloeroppervlak verdwenen.

**Waarom wordt er in de monitor 2014 anders dan in voorgaande monitors nauwelijks melding gemaakt van dergelijke cijfers?**

Het moest een leesbaar verhaal worden. Het gaat veel meer om de conclusies uit de monitor, dan een heleboel tabellen. Dat kan namelijk ook een soort schijnzekerheid geven. En de belangrijkste tabellen zijn overigens gewoon terug te vinden op de website. Om praktische redenen zijn ze eruit gelaten. Maar de beschikbaarheid van gegevens is wat minder dan het was. Maar de relevantie van die gegevens wat ook minder dan het was. De op één na laatste monitor was een dergelijk gigantisch boekwerk. Het was als het ware een soort nalatenschap van het laatste Stedenbaanteam.

**Ik lees in de laatste monitor dat het voor woningbouw wenselijk meer voorrang geven aan plannen rondom Stedenbaanstations. Soortgelijke signaleren worden ook gegeven voor kantoren. Hoe zit dat?**

Dat klopt. Voor kantoren staat het er niet zo expliciet in als bij de woningbouw. In de nieuwe monitor 2015 zal in december een vergelijkbare conclusie worden getrokken voor de kantorenmarkt.

**Hoe ga je om met de aantrekkelijke markt vraag en de kansen die dit biedt voor programmering op zwart-wit gezegd Stedenbaan en uitleglocaties. Wat is daar de tendens?**

Het spannende is dat we nog hebben te maken met het oude VINEX-beleid: Het ontwikkelen van woonwijken en bedrijventerreinen aan de rand van de steden. Dat was heel effectief. Met als gevolg dat veel investeerders,

ook gemeenten, gronden hebben aangekocht op die locaties. Dergelijke locaties passen bij de doelen uit de jaren '80. Ze passen niet bij de doelen van Stedenbaan. Al was het wel de bedoeling dat dergelijke wijken wel goed ontsloten moesten worden met OV. Dat is deels gebeurd, maar lang niet altijd. We hebben in naoorlogs Nederland vooral gebouwd in weilanden grofweg gezet. Eigenlijk hoofdzakelijk twee woningbouwtypen waarvan ontwikkelaars als Bouwfonds er enorm veel van hebben gebouwd: I. De eengezinswoning met een kap erop met 130m<sup>2</sup> vloeroppervlak, en II. Sociale woningbouw. Voor dat soort locaties is er nog heel veel grondbezit bij gemeenten en investeerders. Alleen A; de crisis kwam, dus werd er minder verkocht, en B: ons denken over wat er in de toekomst nodig is, is ook gewijzigd. Je ziet dat er op uitleglocaties toch vaak bestemmingsplannen klaarliggen. Voor gebieden rondom stations is het complexer. Bestemmingsplannen zijn nog niet toereikend. Bovendien zijn de grondposities van investeerder en gemeenten is anders. Op het moment dat de vraag weer gaat aantrekken, zal je zien dat de plekken die het gemakkelijkste te ontwikkelen zijn, ook als eerste ontwikkeld zullen worden. Dat is nu het spannende omdat juist dat de plekken zijn die aan de randen van de steden liggen. Ook investeerders hebben die locaties nog niet allemaal afgeschreven. Vaak staat de renteteller nog dusdanig laag - de rente is nu sowieso laag - dat het aantrekkelijk is om die grondposities aan te houden. Dat zie je ook met de kantorenmarkt. Om een beeld te schetsen van Zuid-Holland. Op dit moment ligt ongeveer de helft van de nieuwbouw aan kantoren binnen de invloedssfeer van Stedenbaan. De ander helft ligt er dus buiten. Ongeveer 70-80% van de locaties buiten Stedenbaan beschikken over een vigerend bestemmingsplan. Dat is dus 'harde' plancapaciteit. Ongeveer de helft daarvan is weer in private handen. Daar kan je dus niet op sturen. Als die partijen ergens ver buiten de invloedssfeer van Stedenbaan willen gaan bouwen, dan kan dat gewoon doorgang vinden. Dat is dus ongeveer een kwart van het kantorenareaal waar gewoon totaal niet op te sturen is. Althans niet met een bestemmingsplan. De weinige kantoorontwikkeling die er is wil je het liefste binnen Stedenbaan laten plaatsvinden of anderszins met goed openbaar vervoer verbinden.

#### **Kunnen Stedenbaanlocaties dan wel opboksen tegen dergelijk historische gegroeide situaties?**

Dat is dus echt heel lastig. Dat is dus de oude 'governance' op dat vlak. Dat is moeizaam. Die situatie is niet passend bij huidige beleidswensen. En het zit natuurlijk ook niet alleen in het feit dat je sommige bestemmingsplannen niet kunt tegenhouden. Ook gemeenten zelf zitten in een lastig parket. Als wethouder ben je allang blij dat er überhaupt weer iets gebouwd kan worden binnen je gemeente. Je kunt dan wel voorkeur hebben voor je stationslocatie, maar als je moet kiezen tussen bouwen buiten de stationsomgeving of helemaal niet bouwen, dan is de keuze snel gemaakt. Ze kunnen wel proberen het één of twee keer af te dwingen dat er bij een station wordt ontwikkeld, maar als het faalt, is dat politiek gezien heel erg lastig.

Dat zijn mechanismen die nog steeds spelen en die ervoor zorgen dat we op zoek moeten naar een nieuw instrumentarium om daar toch op te sturen. We moeten daar ook mee gaan experimenteren. Volgens de huidige systematiek is er weinig mogelijk. De overheid heeft gewoon minder sturingsruimte dan voorheen. Wat die nieuwe systematiek is weten we nog niet. Dat moeten we ontdekken. Of een nieuw instrumentarium of de overheid moet ervoor kiezen om minder te willen sturen. Het zal zich in ieder geval richten op samenwerking met private partijen.

Een aantal investeerders zal ook eerder kiezen voor de plek waar er minder risico's zijn. Waarom zou je ook moeilijk doen als het ook makkelijk kan. Een aantal bedrijven kiest ervoor om op een multimodale locatie te zitten. Het merendeel echter niet. In de boardrooms van grote bedrijven zitten soms mensen die nog nooit een trein van de binnenkant hebben gezien. Ze zijn dan ook geneigd eerder te focussen op autobereikbaarheid. Er zijn voorbeelden van bedrijven die ervoor kiezen om een stationslocatie te gaan zitten. Capgemini en KPMG nog recent.

#### **Is het dan een kwestie van niet-stationslocaties moeilijk maken of een kwestie van stationslocaties op een of ander manier aantrekkelijker maken?**

De voorkeur gaat altijd uit naar aantrekkelijk maken en de markt zelf laten ontdekken dat een stationslocatie beter is. En veel bedrijven zien ook dat multimodale locaties binnen stedelijk gebied een erg goede optie zijn. Men staat daar voor een gedeelte ook wel open voor. Voor een deel gaat de markt ook mee in de trek naar de stad. Maar in deze periode van pril herstel kan het voor een bedrijf in de afweging soms toch makkelijker zijn om te kiezen voor een paar extra leaseauto's.

Er zijn ook voorbeelden bekend van overheden die flink investeren in hun stationgebieden en daar flink op toelagen. Dat wordt steeds moeilijker, omdat de middelen van lokale overheden steeds beperkter worden. Er

zijn nog steeds situaties waarin overheden toeleggen op de ontwikkeling van hun stationslocaties. Dat is op termijn onhoudbaar.

**Kan ik hieruit opmaken dat veel gemeenten beide opties openhouden: stationsontwikkeling én uitleglocaties?**

Voor een deel wel, ja. Om een voorbeeld te noemen, een gemeente als Lansingerland heeft artikel 12-status en komt dus onder curatele van het Rijk. Op het ministerie van financiën zitten geen mensen met een ruimtelijk-economische of verkeerskundige achtergrond. Zij letten op de balans en de 'assets' die de gemeente heeft. Ze sturen financieel, niet beleidsmatig met een ruimtelijk-economische visie op lange termijn. Als zij op die balans allerlei uitleglocaties zien, als dan niet bouwrijp, zullen ze toch druk gaan uitoefenen om die onderdelen van die balans te gaan innen. Er zal druk ontstaan om daar toch iets te gaan ontwikkelen, zodat zoveel mogelijk van die kosten terugverdiend kunnen worden.

**Dat is natuurlijk een extreme situatie. Geldt ditzelfde principe voor andere gemeenten?**

Ja, iedere gemeente heeft natuurlijk problemen. Er zijn teruglopende inkomsten. Ze moeten ook hun balans herstellen. Dan is de afweging waarbij ze ook moeten bedenken wat ze met dergelijke locaties gaan doen. Dan moet er ook een duidelijk beleidsmatige keuze gemaakt worden. Dat is een politieke keuze die moeilijk is. Dat geldt in het bedrijfsleven hetzelfde.

**Wat moet ik me voorstellen bij het druk uitoefenen zoals u noemt in het voorbeeld van Lansingerland?**

Het is de druk die financiële mensen binnen een gemeente zullen uitoefenen. De tegendruk wordt gegeven door beleidsmensen die de langetermijneffecten van dergelijke ruimtelijke keuzes tegen het licht houden. Bijvoorbeeld door te laten zien dat het op lange termijn extra investeringen in wegen en voorzieningen vergt en economisch uiteindelijk minder rendeert omdat de prijzen op degelijk locaties minder snel of niet zullen stijgen. Dat zijn heel complexe discussies, waarvan we ook heel slecht kunnen inschatten wat er gebeurt. Dat zijn discussies tussen verschillende vakgebieden die moeilijk met elkaar met elkaar in verband zijn te brengen. Men spreekt vaak ook in andere grootheden en kijkt vanuit een andere cultuur naar de problematiek. Er zijn geen gemakkelijke oplossingen voor dergelijke discussies.

**Ik heb hier een overzichtplaatje van de Oude Lijn, gemaakt door de vereniging Deltametropool voor de monitor Stedenbaan 2013. Daarin staan een aantal stationsprofielen, ruimtelijke opgaven en bereikbaarheidsopgaven. Wordt er op basis van dergelijke plaatjes keuzes gemaakt tussen stations?**

In het provinciaal beleid is een heel duidelijke keuze gemaakt voor zogenaamde voorkeurlocaties. Daarin heeft de provincie keuzes gemaakt waar kantoorruimte niet mag worden teruggebracht, terwijl de totale capaciteit moet worden gereduceerd. Het snijden in locaties moet binnen de regio's zelf op andere plaatsen gebeuren. Dus ook op locaties die pijn doen.

**Hoe gaat dat met woningbouw?**

De provincie stelt met alle gemeenten een woonvisie op via de regio's. Daarin wordt afgesproken hoe in het areaal en de planning wordt gesneden. Daarin heeft de provincie zelf aangegeven aan de regio's dat ze zelf moeten aangegeven waar ze hun woningen willen realiseren. Het liefst natuurlijk binnen die VRM-voorkeurslocaties, de Stedenbaan. Maar niet alle woningbouwlocaties zullen binnen de invloedssfeer van Stedenbaan vallen. Sommige locaties zijn al heel ver. Er liggen dan oude afspraken op basis waarvan gemeenten zullen proberen om die te ontwikkelen. Een gemeente als Katwijk krijgt wel een heel goede busverbinding, maar heeft op het gebied van Valkenburg nog wel heel wat ambities. Dat is allemaal echt niet zo dicht bij het station. Afhankelijk van het type woningmilieu is met op zoek naar afstemming. Maar dat is moeizaam.

**Het rapport Milieudifferentiatie langs de Stedenbaan uit 2005 zette nadrukkelijk in op verschillende milieus, leefstijlen, identiteit van stations. In hoeverre is dat kwalitatieve verhaal van de grond gekomen?**

Het verhaal zelf is niet zozeer van de grond gekomen. Het is meer een handreiking die laat zien hoe je bij woningbouwontwikkeling bij het station rekening kunt houden met dergelijke factoren. Dat is ook stukje cultuur. We hebben grofweg twee woningen gebouwd in Nederland. En in stedelijk gebied appartementen. Die differentiatie zit er vanaf 1945 eigenlijk weinig in. Pas nu is daar weer aandacht voor. Projectontwikkelaars vinden dat heel moeilijk. Als ik met Bouwfonds praat hoor ik dat zij het heel moeilijk vinden. Andere ontwikkelaars differentiëren wat meer, maar er is over het algemeen relatief weinig differentiatie. Eerlijk

gezegd wordt er vanuit Stedenbaan niet gestuurd op differentiatie. Het gaat om het aangeven van kansen het tonen van mogelijkheden. Het zit hem veel meer vanuit kennisverspreiding.

#### **Wordt daar dan ook niet op afgestemd tussen de Stedenbaanpartners?**

Nee, er wordt niet afgestemd als in 'bouw jij de villawijk, dan bouw ik de sociale woningbouw'.

In regionale woonvisies wordt er wel gesproken over milieudifferentiatie, maar daar is de koppeling met Stedenbaan niet duidelijk. Dat is mijn indruk althans. Klopt dat?

Er zit geen direct sturingskoppeling. Het concept van Stedenbaan zit vooral in het hoofd. Het is de bedoeling om het een standaardonderdeel te maken van de beleidsvoering. En dat blijkt ook. Om een voorbeeld te noemen: Als ik met een bestuurder spreek om uit te leggen wat Stedenbaan is, zegt hij 'maar het is toch logisch om rondom stations te programmeren'. Dan zeg ik: 'Ja, voor jou is het wel logisch, maar niet voor iedereen'. Het feit dat bestuurder dat logisch vinden betekent dat het concept als zodanig steeds meer verankerd is. Dan hoef je daar ook niet zo heel hard meer op te sturen. Regionaal worden afspraken gemaakt wie welke woonmilieus waar kan bouwen. Daar wordt Stedenbaan als concept meegenomen. Je ziet dan wel dat de villawijken over het algemeen niet langs het station wordt gebouwd. Dat zijn vaak milieus in hogere dichtheden. Maar daar wordt dus vanuit Stedenbaan niet concreet op gestuurd.

#### **In het overzicht zie ik wel een classificatie aan de hand van vijf woningbouwtypologieën. Dat is dus niet bedoeld als sturen, maar alleen het tonen van kansen?**

Nee, dat zijn de kansen. Sterker nog, er is nu ook een rapport van de Vereniging Deltametropool wat duidelijk staat aangegeven dat de gehele woningbouwopgave van de zuidelijke Randstad binnen het stedelijk gebied worden opgevangen. Al die typologieën kunnen in principe in bestaand stedelijk gebied worden opgevangen. Dat is een boodschap die wel heel duidelijk door Stedenbaan aangegeven. In het stedelijk gebied is ook bijna alles binnen de invloedssfeer van Stedenbaan.

#### **Hoe heet dit rapport?**

Duurzame verstedelijking en agglomeratiekracht, gepubliceerd op 1 november 2014. Daar gebruiken ze iets andere woonmilieus dan in het MIRT-onderzoek Verstedelijking, maar het komt aardig overeen.

#### **Het streven is dus om te kiezen voor knooppuntontwikkeling. Wordt er tussen knooppunten gekozen?**

Dat gebeurt niet. Dat gebeurt in de regionale overleggen zelf. De uitgangspunten van Stedenbaan worden wel meegenomen, maar er wordt niet door Stedenbaan zelf gestuurd in de regionale overleggen. Natuurlijk wordt het deels wel besproken in het Portefeuillehoudersoverleg Wonen, waar deels ook dezelfde bestuurders en ambtenaren zitten als in het Bestuurlijk Platform Stedenbaan. Als het gaat om kantoren, dan heb je dus te maken met de VRM van de provincie. Dat is ontstaan vanuit Stedenbaan. Er wordt dus vanuit Stedenbaan niet meer direct op gestuurd, voor zover we dat ook maar zouden kunnen. Wat wel gebeurt, is dat we op basis van de monitor ontwikkelingen worden gesignaleerd. Op basis daarvan wordt een discussie gevoerd binnen het Bestuurlijk Platform Stedenbaan.

#### **Wat gebeurt er in die discussies?**

Als je problemen ziet in de monitor wordt het geagendeerd in een ambtelijk of bestuurlijk overleg. Het is aan de bestuurders om daar de discussie over te voeren en te bepalen hoe daarmee om moet worden gegaan. Maar eerlijk gezegd is daar afgelopen jaren weinig op gestuurd. Er waren zo weinig ruimtelijke ontwikkelingen, dat het weinig zin had om daar nog op te sturen. Met alle ruimtelijke ontwikkeling bij stations was je al blij.

Kijk, de zachte plannen zijn al wel verdwenen. In 2010 was de plancapaciteit maximaal. Maar voor kantoren zit er nog steeds een surplus. In 'harde' plannen is het nu eenmaal lastiger schrappen. Al moet bij de herziening van die plannen na 10 jaar opnieuw de behoefte worden aangetoond. Dat zou op termijn betekenen dat ook dat uitgefaseerd moet worden. Voor wonen zie je een capaciteit die eigenlijk realistisch is.

Ik kwam in de VRM een voorstel tegen om de overcapaciteit voor kantoren in regio Holland Rijnland in te zetten om de behoefte aan kantooruimte in regio Haaglanden in te vullen. Wat daarvan te denken?

Op dit moment speelt dat niet. In Den Haag komt er heel veel vrij. Rondom Laan van NOI komt een heel ministerie van ongeveer 70.000 m<sup>2</sup> naast het station vrij. Dat moet waarschijnlijk herontwikkeld worden. De druk is nu minder. Als het prille herstel doorzet, kan ik me voorstellen dat het op termijn leidt tot een stukje

overloop naar Leiden Centraal. Maar ik kan niet plaatsen hoe dit in de verordening terecht is gekomen. Misschien iets uit het verleden.

Was of is er binnen Stedenbaan eigenlijk gesproken over het overdragen van programma en het creëren van een overloop?

Het is een interessante gedachtegang, maar daar wordt niet op gestuurd.

### **Zijn er voorbeelden te geven van geslaagde of mislukte combinaties van verschillende knooppunten langs de Stedenbaan?**

Niet direct in ontwikkelingen rondom de stations. Je ziet wel dat regio's zich proberen zich te profileren en specialiseren. Den Haag heeft gekozen voor stad van vrede en veiligheid, ook in combinatie met ICT. Rotterdam zet zichzelf meer neer als maritieme stad. De Drechtsteden zet zich nog nadrukkelijker meer als maritieme maakindustrie. Dat ligt over het algemeen niet dicht bij Stedenbaanstations. De Drechtsteden en Rotterdam zouden daarin nog wel keuze kunnen maken. Lopen ze elkaar nu te beconcurreren in een kleine markt. Er is nu wel een vorm van concurrentie tussen steden. Ze werken wel samen, maar niet volledig. Als een bedrijf moet kiezen tussen Den Haag of Rotterdam, wordt er natuurlijk wel gekeken welke voordelen waar te krijgen zijn. Als het nu echt een grote club is op het gebied van vrede en veiligheid, zal Rotterdam misschien wel zeggen, ga eens bij Den Haag kijken. Aan de andere kant zullen ze op dit moment ook niet de kans laten gaan om een groot bedrijf binnen te harken. Wat dat betreft zie je wel dat er concurrentie is onderling. Kijk, de Stedenbaanafspraken komen nog uit de tijd dat er vooral heel veel groei was. Een tijd van hoogconjunctuur waar zoveel mogelijk werd gerealiseerd. Het maakt niet uit hoe je gaat specialiseren. Nu en ook op langere termijn is specialisatie wel erg belangrijk. Maar eerlijk gezegd wordt er niet echt afgestemd op typologie bedrijven. Een bedrijf dat zich bezighoudt met vrede en veiligheid zal toch vaak als vanzelf kiezen voor Den Haag.

### **Ik vraag dan af hoe realistisch het is dat Rotterdam zegt 'ga maar bij de buurman kijken'?**

Dat is niet zo heel realistisch hoor. Rotterdam zal vertrouwen op de afweging van die marktpartij zelf en proberen plaats te bieden. Er zijn voldoende nieuwe kantoorruimten in Rotterdam beschikbaar. Denk alleen al aan 'De Rotterdam' op Kop van Zuid.

### **Gaat een metropoolregio Rotterdam Den Haag daarin iets betekenen?**

Dat denk ik niet. Die metropoolregio is nog maar net gevormd en bestaat uit twee takken. Er is de verkeers- en vervoerstaking. Die zal zich daar niet zo snel mee bemoeien. En er is een economische tak. Die is heel klein en houdt zich veel meer bezig met algemene economische ontwikkelingen. Die zal het misschien wel aankaarten en roepen, maar ik betwijfel of ze een rol gaan spelen in de verdeelsystematiek. En een ruimtelijke ordeningstaking is er nog niet. En ik weet ook niet of die er gaat komen overigens. Het is wel een wens van de steden, maar weer niet van de provincie die het instrumentarium heeft.

### **We hebben het over wonen en kantoren gehad. Hoe staat het met andere functies als detailhandel, horeca, publieke instellingen, ziekenhuizen, leisure, etcetera?**

Er wordt niet gestuurd in getallen. Ook wordt het niet meer gemonitord. Ooit werd dat wel gedaan, maar er zijn nooit afspraken gemaakt. Het wordt wel meegenomen in de tool alliantievorming. Daarbij kijken we naar een stationsomgeving met alle betrokken partijen. Daarbij kunnen er dan alliantie ontstaan tussen partijen die elkaar normaal gesproken helemaal niet tegenkomen. Een mengvorm van functies is het meest effectief bij de ontwikkeling van stations. Dat zie je ook bij een TOD-keurmerk van de VN. Je kunt er alleen kantoren en woningen ontwikkelen, maar probeer ook nog iets in de plint te doen. Maar het is ook een feit dat een kwart van het areaal de komende jaren gaat verdwijnen. Dat gaat naar de winkelkerngebieden of het internet. Dus de grote getallen zijn niet meer te halen in winkelareaal. En gemeenten weten ook dat winkels bij het station een 'drain' kunnen geven voor hun binnensteden. Er zijn maar weinig steden waar station en binnenstad samenkomen.

### **Dus sturing gaat op deze dingen niet plaatsvinden?**

Nee, zoals gezegd is het een netwerksamenwerking. Maar het is wel tekenend dat zelfs in een periode van laagconjunctuur de minimale doelstelling wel gehaald worden. Je ziet dus wel dat het effect heeft.

### **Hoe kijkt u aan teken de huidige vorm van het samenwerkingsmodel?**



De komende tijd zal er misschien wel wat wijzigen. Je moet je voortdurend afvragen of de 'governance' die je voert wel de juiste is. In het verleden was een getrapte vertegenwoordiging juist goed. Al de gemeenten binnen de regio's hadden zich gecommitteerd. Dat werkte goed en was ook goed voor de 'span of control'. Maar je ziet nu Stedenbaan verankerd is en naar de uitvoering gaat, dat gemeenten hun verantwoordelijkheid nemen en gaan bouwen. Daarom is het Bestuurlijk Platform Stedenbaan ook een andere rol gekregen als discussieplatform, terwijl er in het verleden ook dingen werden besloten. We gaan steeds meer op zoek naar daar waar de energie is. Dan kom je bij specifieke gemeenten terecht. Dan ga je via bijvoorbeeld alliantiegesprekken of de uitvoeringsagenda ketenmobiliteit aan de slag. Met de losse gemeenten gaan we daar waar de energie zit aan de slag. Ik kan me ook voorstellen dat we in de toekomst ook showcases van bepaalde gemeenten tonen in het Bestuurlijk Platform. Het wordt allemaal veel meer fluïde. Het is niet meer een strak platform met vaste leden die op gerichte tijden bij elkaar komen. Je ziet dat het veel minder goed werkt. De opkomst wordt lager. Er is minder aandacht voor het platform. Het wordt steeds meer een netwerkverband.

### **Het optuigen van Stedenbaan als een organisatie of samenwerkingverband met een hardere sturing is dus juist niet de verwachte ontwikkelingsrichting?**

Nee. De harde sturing vanuit een concept als Stedenbaan zit er voorlopig niet in. Als je kijkt naar bestuurlijk Nederland is dat niet logisch. We gaan niet tornen aan het Huis van Thorbecke. Je werkt samen, maar je maakt gebruik van elkaars instrumenten om je doelen te bereiken. Het gaat om je eigen verantwoordelijkheid nemen in allerlei thema's en discussies. Je gaat geen apart sturingmechanisme opzetten. Bovendien zijn de verhoudingen tussen die partijen daar ook net iets te precair voor.

### **Hoezo precair?**

Iedereen heeft zo zijn verantwoordelijkheden. De samenwerking in de zuidelijke Randstad is er altijd één geweest van goede samenwerking, maar tegelijkertijd wordt er af en toe flink ruzie gemaakt. Dat gaat eigenlijk altijd over wie wat nu voor het zeggen heeft. Kijk wat er nu in Denemarken, Kopenhagen gebeurt is fantastisch. Ze hebben al 50 jaar lang hetzelfde verhaal weten te vertellen. Of dat nu haalbaar is of niet, ze vertellen het wel al die tijd. Hier heeft iedere partij een eigen verhaal. Dat komt in hoofdlijnen wel op hetzelfde neer, maar de bestuurders moeten ook zo hier en daar puntjes scoren.

De situatie is natuurlijk heel anders. Die visie op de ontwikkeling van de stad is natuurlijk superstabiël geweest, met één duidelijke dominante stad.

### **Om nog even door te gaan op de uitvoeringsagenda. Daarin zit de ruimtelijke ontwikkeling niet nadrukkelijk in begreep ik?**

Nee, dat gaat om ketenmobiliteit. Dat wordt wel veroorzaakt door je ruimtelijke keuzes, maar de agenda ketenmobiliteit is als uitvoerend instrument opgezet. Dan val je terug op de verdeling binnen de overheden op verschillende vakgebieden. Dat is vooral de afdeling verkeer en vervoer. Je kijkt wel naar je ruimtelijke inrichting als je een nieuw fietspad aanlegt of fietsenstallingen wilt uitbreiden, maar daar houdt het wel ongeveer op. Het gaat om concrete knelpunten in de overstap van verschillende vervoersmodaliteiten. Daarin speelt ruimtelijke ontwikkeling speelt mee, maar op de achtergrond.

In de toekomst zul je zien dat de ruimtelijke ontwikkelingen weer een grotere rol gaan spelen in het versterken van het Stedenbaanconcept. De minimale variant is nog steeds haalbaar. We moeten wel aanpoten om dat te halen, maar het ziet er wel goed uit. Het is ook weer niet zo dat de crisis alles op zijn gat heeft gegooid. Maar het was de afgelopen periode gewoon heel rustig. In 2007-2010 werd er nog wat ontwikkeld. Nu staat er ook weer wat te gebeuren. Je ziet de druk vanuit de markt weer komen. Zeker vanuit de woningmarkt.

### **Zijn er vanuit uw kant nog vragen of aanvullingen?**

Niet specifiek. Stedenbaan bevindt zich in een overstap van beleid naar uitvoering. De sturing is nog steeds op vrijwillige basis. Even voor de duidelijkheid: Stedenbaan is geen organisatie, maar een concept waarin partners samenwerken. Die hebben een coördinator aangesteld voor afstemming. Soms ontstaat de indruk dat we een zelfstandige organisatie zijn. We stellen onszelf ook continue ter discussie. Organisaties hebben nu eenmaal de neiging zichzelf in stand te houden.

### 3. INTERVIEW GEMEENTE DORDRECHT

Names: Jessica van der Hout, Ronald Kooman, Paul Bezemer  
Functions: Policy advisor mobility, Policy advisor spatial development and Strategic policy Advisor  
Place: Dordrecht  
Date: 6<sup>st</sup> of August 2015, 14:00-15:45 hours

#### **Introductie**

Voorstellen. Korte inleiding onderzoek. Toestemming gevraagd voor opname interview. Transcript wordt voor feedback teruggestuurd.

#### **Wat is uw functie bij de gemeente Dordrecht?**

Ronald Kooman: Strategisch beleidsmedewerker bij de afdeling Stadsontwikkeling. Specifiek op externe veiligheid en luchtkwaliteit en de implicaties die het voor ruimtelijke ontwikkeling heeft. Dat doe ik hier nu 12 jaar. Betrokken geweest bij werkgroep Netwerk Ontwikkeling Stedenbaan (NOS), waarbij het ging om de ontwikkeling van het vervoerssysteem Stedenbaan. Daarbij ging het mij om het afgeleide doel van de transportveiligheid, iets wat voor Dordrecht erg relevant is.

Jessica van der Hout: Senior Beleidsmedewerker Verkeer en Vervoer. Betrokken bij de werkgroep Ketens en Knopen Stedenbaan. Daarbij ligt de focus op de directe stationsomgeving en ketenmobiliteit.

Paul Bezemer: Senior Beleidsmedewerker Ruimtelijke Ordening, in die hoedanigheid betrokken bij de structuurvisie en algemeen ruimtelijke visievorming op de ontwikkeling van de stad. Nooit onderdeel van een werkgroep van Stedenbaan geweest, maar wel betrokken geweest bij diverse overleggen. Zo weet ik wel wat partijen over en weer willen.

#### **Hoe kijken jullie als Dordrecht tegen Stedenbaan als concept aan?**

Ik denk dat we als stad Dordrecht en ook als regio Drechtsteden ontzettend het belang inzien van verdichting rondom stationslocaties. TOD begrijpen we vanuit de theorie goed. We weten dat het een bijdrage levert aan het goed gebruik van het OV. Het is een gewenste ontwikkelingsrichting die voordelen heeft ten opzichte van andere richtingen. Alleen zit je in Dordrecht in een andere situatie dan andere steden, aangezien hier over het spoor niet alleen personen, maar ook goederen worden vervoerd. En met name het vervoer van gevaarlijke stoffen vraagt een goede afweging. Kijfhoek is het grootste rangeerterrein van Nederland en een deel van Europa. Dat moet voor een groot deel door Dordrecht heen door een bocht die ook nog eens vrij scherp is. Daardoor kom je in een bijzondere afweging. We geloven in het Stedenbaanconcept en aan de ontwikkeling van stations, maar tegelijkertijd brengt ontwikkeling rondom het spoor bepaalde risico's met zich mee. We maken voortdurend afwegingen tussen beide belangen. Dat betekent dat we niet vol voor verdichting kunnen gaan, maar ook niet dat we er niets mee doen. We kijken telkens wat mogelijk is.

#### **Wanneer moet je hierover nadenken?**

Altijd. Alles wat met personen te maken heeft. Met personendichtheden. Wonen, werken, onderwijs zitten allemaal binnen de invloedssfeer van het vervoer van die gevaarlijke stoffen. Dan moet je afwegen of je bepaalde groepen wel of niet wilt blootstellen aan dat risico. En het stedelijk belang van de ontwikkeling. Je kan een andere afweging maken als het belang van de ontwikkeling heel erg groot is. Dat kan er soms toe leiden dat we plannen die minder van belang zijn voor de stad, op plekken met hoog risico gemakkelijker weigeren. Voor plannen die van groot belang zijn van de stad kunnen we hogere risico's accepteren. Het is constant een afweging. De moeilijkheid zit hem vooral in het transparant maken van het besluitvormingsproces.

#### **Kijk je dan naar groeps- en plaatsgebonden risico?**

Ja naar beide, maar ook breder dan dat. Ook effectafstanden en zonerings op basis van effectafstanden. Simpelweg omdat de twee getallen groeps- en plaatsgebonden risico's helemaal niemand wat zegt. Dan heb je het over een kans. Is die  $10^{-6}$  lijn nu een veilige lijn, of is dat alleen maar theorie? Omdat dat nauwelijks uit te leggen is, trekken we het veel meer door naar scenarioanalyses, dichtheden en het uitsluiten van groepen. We stellen de vraag of we binnen bepaalde typen effecten een bepaalde groep wel of niet willen hebben. Of we mensen willen laten vluchten bijvoorbeeld.

#### **Wat zou dat kunnen betekenen? Dat mensen daar alleen kunnen werken en niet wonen?**

Ja, of bepaalde vormen. Bijvoorbeeld bejaardentehuizen of kindercrèches niet in de buurt van het spoor plaatsen. We hebben een eerste zone 30 meter die bebouwingsvrij is. Daar wil je überhaupt niet dat er gebouwd wordt. Dat is niet zo spannend. Ook het ruimtebeslag is niet zo heel groot. Daarnaast heb je een zone van 200 meter van effectafstanden van bepaalde scenario's. Dan gaat het om echte rampen. Geen brugdek wat bij Alphen aan de Rijn omvalt, maar een knal zoals in Enschede. Dan mogelijk nog groter en op het spoor. Daar ga je vanuit. Dan ga je nadenken of je ergens wel een basisschool wilt, waarbij een juf in geval van nood 40 kinderen moet evacueren. Dat is een ander scenario dan een groep volwassenen op een kantoor die wel weten wat ze moeten doen. En mensen op een kantoor zitten er 8 uur per dag. Daar waar mensen wonen is dat potentieel 24 uur per dag. Tegelijkertijd wil je ook wel een bepaalde mix van functies houden. Er zijn locaties bij het station die een bepaalde potentie hebben. Je zoekt naar een mengvorm waarbij bepaalde risico's acceptabel worden geacht. Voor onze stationsomgeving hebben we in de Structuurvisie vastgelegd dat we een groter risico accepteren. Als je dan kijkt hoe we met een TOD-gedachte als Stedenbaan omgaan, dan accepteren we een ander veiligheidsniveau. Maar je moet goed nadenken wat je toevoegt, waarom en op welke manier. Je kunt niet zomaar zeggen dat alle ontwikkeling wenselijk is, omdat je anders doorschiet naar scenario's die echt onaanvaardbaar zijn. De moeilijkheid is dan ook om het politiek een goede afweging te laten zijn. Want het is onze afweging niet. Het politieke besluit moet ook over risico's gaan, niet alleen over de stedelijke ontwikkeling. Uiteindelijk besluit het bestuur over het pakket van ontwikkelingen, risico's en aanvullende maatregelen. Het gaat om de bestuurlijke aanvaardbaarheid van de risico's die bij een ontwikkeling horen. Dat vereist het creëren van inzicht voor het bestuur. Het vereist maatwerk op alle niveaus. Zowel op structuurvisie-, bestemmingsplan- en gebouwniveau. En afstemming met de veiligheidsregio met haar veiligheidsbeleid is ook belangrijk. Als zij zeggen dat een risico niet acceptabel is, hebben wij een hele kluit om een ontwikkeling door te krijgen. Dat vereist dus ook afstemming vooraf.

#### **Heeft de Betuweroute geen oplossing geboden voor deze problematiek?**

De Betuweroute vervoert van Rotterdam naar Duitsland. Ook daar is Kijfhoek een belangrijk schakelpunt. Daarnaast heb je de Brabantroute die vanaf Kijfhoek over Dordrecht, Breda, Eindhoven naar Venlo- Duitsland loopt. Je hebt twee problemen. Het eerste is het goederenvervoer dat vanuit Vlissingen en Roosendaal komt en naar Antwerpen en Venlo moet, soms wordt gerangeerd op Kijfhoek en dus tweemaal door Dordrecht heenrijdt. Het tweede is dat de Brabantroute goedkoper is dan de Betuweroute. Voor de vervoersbedrijven is de Betuweroute minder aantrekkelijk om te gebruiken. Daarover worden dan wel afspraken gemaakt in Basisnet, maar linksom of rechtsom passeer je Dordrecht één keer. Het rijksbeleid is erop gericht op de ontlasting van de Brabantroute. Ook vervoer vanuit het zuiden dat op de Betuweroute wil aantakken moet door Dordrecht heen om op Kijfhoek gerangeerd worden. De boog bij Meteren bij knooppunt Deil, is een oplossing hiervoor. Die maakt het mogelijk om een goederenstroom van Rotterdam naar het zuiden van het land af te wikkelen zonder door Dordrecht te gaan. Kijk, we zijn in principe niet tegen het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bedrijven binnen Dordrecht maken ook gebruik van dergelijke stoffen. Het is logisch dat het dan door de gemeente komt. Maar het economisch belang van gevaarlijke stoffen die hier niet worden verwerkt, maar wel een- of meermalen Dordrecht passeren, is voor ons nul. Dan dragen we wel de lasten, maar niet de lusten. Dat is beter in balans te brengen over heel Nederland, bijvoorbeeld via het Basisnet. Al lost dat de problemen nog niet op.

#### **Kunt u iets zeggen over de manier waarop de oorspronkelijke plannen voor Stedenbaan uit 2006 en 2007 voor Dordrecht hebben uitgekapt?**

Het was oorspronkelijk een soort metroachtig systeem: Veel stations en het rijden met een metroachtige frequentie. Die frequentiesprong is een belangrijke factor. De ruimtelijke ontwikkeling moeten uiteindelijk ook meer reizigers opleveren om dat mogelijk te maken. Oorspronkelijk hadden we Maasterras, Centraal, Leerpark, Zuid, Copernicusweg en Amstelwijck als stations. Je ziet dat zoveel stations in de bediening al lastig wordt. Amstelwijck was altijd al een lastige locatie. Dat is ons kantorenpark van circa 65.000 m<sup>2</sup>. Met die ontwikkeling zijn we in de jaren '90 begonnen. Het ontwikkeltempo is (te) langzaam geweest, waardoor NS op gegeven moment heeft besloten geen bedieningsgarantie af te geven. Maasterras lag dichtbij Centraal. Het was een heel grote ontwikkeling richting de 100.000 m<sup>2</sup> kantoren en 600-700 woningen. Echt een complete schaalessprong, die tijdens de crisis in 2009-2010 helemaal van de baan is gehaald. Bovendien was de veiligheidssituatie totaal onhaalbaar. We zaten met een oude rekenmethodiek op ongeveer 50 keer de overschrijding van de oriëntatiewaarde. Met Maasterras zou dat naar 100 keer overschrijding van die waarde gaan. Daar was het bestuur echt niet akkoord mee gegaan. Dan was je met afstand het meest gevaarlijke stukje verstedelijking van Nederland. Zo vallen er langs de lijn 3 stations weg. Leerpark, onze scholenlocatie, ligt te dicht bij Centraal. Het bedieningspotentieel was te klein. De invloed cirkel was te klein. En de stations

zouden te concurreren worden. Dat had onvoldoende reizigerspotentieel. Ook omdat er al goed OV was met bussen. Het station was overbodig. Daarom viel Leerpark weg.. Dan blijven Zuid en Copernicusweg over. Die kunnen iets betekenen voor de woonwijken en wellicht ook voor Amstelwijck. Als je er dan ook nog een programma bij kunt ontwikkelen, dan is dat wellicht haalbaar. Inmiddels zitten we op de lijn dat programma ontwikkelen op deze locatie niet gaat gebeuren. De marktruimte is er niet. De marktruimte die er is, willen we op Centraal inzetten. Dan kom je weer terug naar de vervoerskant van het station.

Er loopt een vergelijkend onderzoek naar Zuid en Copernicus. Dat kijkt naar allerlei ruimtelijk-economische aspecten en de vervoersnetwerken. De uitkomsten worden aan het bestuur voorgelegd om een keuze te maken. Opknappen is naar verwachting goedkoper dan nieuwbouw, maar kost nog steeds geld. En het wordt een spel waarbij het de vraag is welke pakketjes er met stakeholders samen te maken zijn. De vraag is waar we met z'n allen het vertrouwen in hebben om in te investeren.

#### **Wordt in die studie ook naar de ketenmobiliteit gekeken?**

Ja, dat is er een belangrijk aspect. Zo is er gekeken naar de bereikbaarheid van het station per voet, fiets, auto en bus. Bij het opwaarderen van Zuid blijkt dat vooral het verbeteren van de langzaam verkeerverbindingen van belang is. Wil je het station goed benutten, dan moet je het station goed bedienen, goed toegankelijk maken voor rolstoelen, goede fietsroutes naar het station en dergelijke. Voor dat soort aspecten wordt voor verschillende doelgroepen gekeken hoe het verder te optimaliseren is. En daarbij moet je keuzes maken. Geloof je dat mensen met de bus naar Zuid gaan en daar de sprinter pakken of geloof je dat ze beter met de bus naar Centraal kunnen gaan om daar de trein te pakken? In dat laatste geval moet je vooral op fiets en voetganger investeren. Dat soort overwegingen. Maar je kijkt ook of je iets moet doen in economisch perspectief in de meest brede zin. Biedt een nieuwe locatie als Copernicusweg soms betere perspectieven.

#### **Even terug naar de marktruimte. Die valt blijkbaar tegen. Hoe ga je om met die extra kleine ruimte die je hebt?**

Ja, de marktruimte in deze regio is kleiner dan Den Haag. Daar zitten veel overheden. Rotterdam heeft veel internationale bedrijven, maar trekt ook organisaties als de Belastingdienst naar zich toe. Dat centraliseert allemaal en daardoor zitten zulke organisaties niet meer in deze stad. Daardoor is onze kantorenmarkt aan het krimpen. Onze eigen bedrijvigheid heeft ook een kantorenvraag. Die wil je ergens accommoderen. Wat daar meespeelt, is dat iedereen in de hoogtijdagen allemaal plannen heeft gemaakt. Allerlei projecten werden dichtgerekend door een aantal vierkante meters kantoren toe te voegen. En programmaafspraken maken we in de Drechtsteden in regionaal verband. Dus ook als je stapjes teruggaat in programma, ga je in regionaal verband weer nieuwe afspraken maken. Als je dan een kleinere 'koek' te verdelen hebt, moet je daar opnieuw naar kijken. We hebben gezegd dat de Spuiboulevard / Schil-West de regionale toplocatie is voor kantoren. Regionaal zeggen we dat nieuwe spelers zich bij voorkeur hier moeten vestigen. Tegelijkertijd hebben we Amstelwijck als businesspark aan de snelweg. Daar ligt een grondexploitatie onder en hebben we afspraken met ontwikkelaars. We zeggen dat er twee types kantoren zijn: kantoorgebruikers die bij een station willen zitten en kantoorgebruikers die per se bij de snelweg willen zitten. Voor een deel is dat ook waar, waardoor je niet volledig kiest voor één locatie. Maar voor een deel hou je daardoor mogelijk meer ruimte in je plannen dan er de komende jaren vanuit de markt nodig is. Dat manifesteert zich onder andere in leegstand, al heeft die ook andere oorzaken.

#### **Want hoe schat je als gemeente en regio in wat de marktvraag is?**

Je weet hoeveel nieuwe vierkante meter er jaarlijks worden afgenomen. Onze methodiek is gebaseerd op data van de regionale belastingdienst. Zij hebben inzicht in wat er wel en niet verhuurd wordt. Je weet dan hoeveel extra vierkante meters er zijn ingevuld afgelopen jaar. Als je de economische prognoses daarnaast legt, weet je welke verwachting daar globaal bij hoort. Dat geeft wel een heel ander plaatje dan we in 2006/2007 hadden. Toen was de afname veel groter en de groeiverwachting daardoor ook veel groter. Dat werd in heel Nederland geëxtrapoleerd. Nu zie je dat de inschattingen veel realistischer gebeuren. Maar goed, het is altijd een onzekerheid. Willen dat die spelers uiteindelijk echt hier zitten, dat hangt van het totaalplaatje van je vestigingsklimaat af. Je moet je als gebied promoten, dan kan je ook spelers van buiten de regio aantrekken. Alleen dat doet de rest van Nederland ook. Je vist uiteindelijk dus allemaal in dezelfde vijver. Dordrecht concurreert wat dat betreft met Rotterdam. Niet alleen Rotterdam Centraal, maar ook de snelweglocaties die ze daar hebben. En Breda. Je moet dus realistisch kijken naar de spelers die in de regio aanwezig zijn. Dan moet je ook realistisch kijken of je al die spelers naar een stationslocatie kan krijgen of zijn dat deels ook spelers die ergens eigen grond hebben en daar willen uitbreiden. Een Boskalis in Papendrecht is daarvan een

goed voorbeeld. We hebben liever dat een dergelijk groot internationaal bedrijf daar een paar duizend vierkante meter op eigen terrein willen uitbreiden, dan dat ze uit de regio vertrekken. Die afwegingen, dat spel, is continu maatwerk.

### **Zou je Boskalis idealiter naar de Spuiboulevard willen halen?**

Kijk, het kantorengedeelte van een dergelijk bedrijf kan in principe overal zitten. Dus dat zou vanuit TOD het beste op een station kunnen worden gesitueerd. Maar dat is wensdenken. Vanuit de bedrijfsvoering zelf is het veel logischer om productie en kantoor bij elkaar te houden op eigen grond. Wie is de overheid dan om daar tegenin te gaan? En stel dat je dat zou doen, of dat je alle snelweglocaties schrapt, dan is er wel een andere overheid die dat niet doet en vertrekt een bedrijf uit de regio.

### **Hoe gaat zoiets dan in zijn werk? Kan Boskalis aankloppen met zijn plannen en krijgen ze dan ook die vierkante meters kantoren ondanks bepaalde regionale afspraken?**

Dan worden die plannen wel ingepast, ja. Ondanks de afspraken die er bestaan over de locatie en hoeveelheid kantoren. Bij een dergelijk belangrijke speler, wordt er wel een mouw aan gepast. We hebben een regionale kantorenstrategie uit 2014. Dus nog redelijk recent. Daar staat ook dat dit gebied in Dordrecht de top van de regionale kantorenmarkt is. En daar staan ook dingen bij als 'met name voor de zakelijke dienstverlening', waarmee je tegelijkertijd de ruimte geeft voor technische bedrijvigheid in de regio om zich elders te vestigen. Daar hebben we maatwerkoplossingen voor. Dat heeft ook met je sturingsfilosofie en maakbaarheidsideaal te maken. Kun je als overheid sturen op de markt vraag? Om de parallel met Den Haag te trekken, dat zijn toch meer overheden en overheid gelieerde instellingen. Dan kan je als overheid makkelijker zeggen dat je vanuit je voorbeeldfunctie bij een station gaat zitten. Dat is anders dan onze maritieme bedrijvigheid die op een specifiek watergebonden bedrijventerrein moet zitten. Daar kan je niet zo makkelijk op sturen. Je kant niet zeggen dat zij zich qua kantoor maar op een stationslocatie moeten vestigen, zeker niet als je daarmee bereikt dat je als regio dan minder interessant wordt voor dergelijke bedrijven.

### **Valt er nog meer te zeggen over de twee kantorenlocaties die jullie intern hebben?**

Je hebt daar ook te maken met een confrontatie tussen je beleid en de financiële uitgangspunten. Dan zie je dat de looptijd van projecten, zeker in Nederland, lang is. Als wij eind jaren '90 Amstelveen opstarten met de verwachting dat het binnen 10 jaar vol is, terwijl we nu weten dat daar 30-40 jaar overheen gaat dan betekent dat wat als je visie en beleid in de tussentijd veranderen. We hebben daar grond aangekocht, infrastructuur aangelegd, afspraken gemaakt met ontwikkelpartijen. Het kost geld om daarvan af te wijken. Is het dat ons waard? Ja, voor een deel wel. Aan de andere kant moet je bedenken hoeveel je afboekt, welke verliezen je neemt en waarvoor. Wat is je beleid je uiteindelijk waard? Als het betekent dat we op andere terreinen nog harder moeten bezuinigen, omdat we toch liever een kantoor hebben vlakbij een station... Ja, daar zoek je dus ook een balans in. Het noordelijk deel van Amstelveen gaat waarschijnlijk niet door, in ieder geval niet in de komende jaren. Daar hebben al verliezen op genomen. Dat zit niet meer in de grondexploitatie. Daar is dus de afweging gemaakt om tot een bepaald niveau terug te gaan. Maar de rest moet toch doorgang vinden. Anders komen daar nog negatievere financiële gevolgen voor de gemeente uit.. De toekomst moet ook uitwijzen wat wijsheid is. We komen uit een periode van hoogconjunctuur en zijn nu ontzettend gezakt. Nu zitten we in een modus van krimpen en terugbrengen. Misschien ga je daar wel te ver in. Als je te ver afboekt, zou het zo kunnen zijn dat je er spijt van krijgt dat je Amstelveen niet in de lucht hebt gehouden. Want daar hebben we direct uitgeefbare plots. Als er morgen een speler komt, hebben we direct iets beschikbaar. Als je bij station Dordrecht kijkt, dan heb je te maken met bestaande gebouwen en eigenaren en wordt het een stuk lastiger en daar komt ook een bredere veiligheidsafweging bij kijken. Dat maakt het voor ondernemers misschien wel veel minder aantrekkelijk als ze snel iets willen. Kijk, als deze regio niet direct kantorenplots beschikbaar heeft en Rotterdam wel, dan is er een bepaalde markt uit de regio die zich hier niet vestigt omdat hier het aanbod er niet is. Ook dat is een afweging om niet te ver in programma te schrappen.

### **Binnen regio Drechtsteden is er begrip gekozen voor station Dordrecht als de toplocatie. Hoe komt zoiets in regionaal verband tot stand?**

Die hiërarchie is wel redelijk natuurlijk bepaald en duidelijk. Dordrecht is het enige intercity station met een bepaald reizigerspotentieel en bereik. Het is nu al de locatie met de meeste vierkante meters kantoor. Daarmee ben je de grootste en je bent ook vrij goed bereikbaar vanaf de snelweg Als je een bepaalde massa wilt behouden, dan is het logisch dat daar nieuwe ontwikkelingen bijkomen. Dat geldt ook voor detailhandel. In beide gevallen is de top van de regionale piramide vrij natuurlijk het centrum van Dordrecht met het bijbehorende kantorengedeeft. De centrumstad in de regio.

### **Kijk je bij de afspraken ook naar Rotterdam en Breda?**

De regionale afstemming vindt binnen de Drechtsteden plaats. Met name omdat je ziet dat het één woningmarkt is en één bestuurlijke identiteit. Voor kantoren wordt minder buiten deze regio afgestemd. Voor bedrijventerrein wel iets meer. Maar om een voorbeeld te geven, zeker naar Brabant loopt dat niet goed, want Moerdijk is ook van plan een logistiek bedrijfsterrein te ontwikkelen, hetzelfde wat wij op Dordtse Kil IV gaan doen. Dus, je kijkt wel naar anderen, maar dat betekent niet dat je daadwerkelijk afspraken met ze maakt. Omdat je dus één bestuurlijke regio Drechtsteden vormt, maakt je daarbinnen wel je afspraken. Met partijen die daar dus niet bij horen stem je wel af, maar afstemmen is iets anders dan afspraken maken.

### **Hoe werkt dit voor de woningmarkt, nu dat binnen Stedenbaan toch de belangrijkste vorm van ruimtelijke ontwikkeling is? Is dat anders dan voor de kantorenmarkt?**

Op de woningmarkt zijn de mensen wel echt regionaal georiënteerd. Daar zit zelfs een component in dat mensen vanuit de Alblasserwaard bijna niet naar IJsselmonde verhuizen. Toch beschouwen we het als één geheel. Deze regio kenmerkt zich door een vrij goedkope woningvoorraad. Enerzijds is dat mooi omdat je een relatief betaalbare woning kunt vinden. Anderzijds betekent het dat we een scheve woningvoorraad hebben, met een overschot aan sociale huurwoningen. Dat betekent dat we meer sociale huurwoningen hebben dan we inwoners hebben met een inkomen wat erbij hoort. En we hebben een tekort aan duurdere woningen, wat zich manifesteert in het vertrek van het segment wat dergelijke woningen zoekt. Wat je probeert in je woningbouwplannen is daar een betere balans in te brengen. Dat betekent het slopen van kleine, goedkope en kwalitatief slechte woningen en het toevoegen van kwalitatief betere woningen. Mensen die meer te besteden hebben verlangen ook een kwalitatief betere woning. De kwaliteiten die daarbij horen zijn toch voornamelijk het wonen in het rustige groen of het wonen in een hoogstedelijk milieu. Als er iets niet goed samengaat, is rustig groen wonen en TOD. Een villa naast een Stedenbaanstation, dat kan, maar daar haal je niet de maximale reizigerspotentie uit. Als je het hoger stedelijke milieu opzoekt, dan duikt het verhaal van externe veiligheid weer op. Wat je daardoor ziet is dat de grootste woningbouwplekken in Dordrecht eigenlijk niet direct rondom de Stedenbaanstations liggen.

### **Waar liggen ze dan wel? Hebben we het dan over Stadswerven bijvoorbeeld?**

Stadswerven is ons grootste woningbouwproject. Het ligt aan de rivier, tegen de historische binnenstad aan en wordt in de toekomst verbonden met een brug naar de stad. Het heeft dus de ruimtelijke kwaliteit die het een interessante plek maakt om te wonen. Het is geen standaard Vinex in de polder. Dan moeten we wel zorgen dat we ook een ander type woningen maken, maar dat is een tweede opgave. Daar zit een concentratie van 800-900 woningen. Verder zit een grote opgave in Dordrecht-West. Daarbij gaat het om herstructurering waarbij sociale huurwoningen worden gesloopt en vervangen door woningen in het middensegment. Dan hebben we regionaal gezien de Volgerlanden (Hendrik Ido Ambacht) en Baanhoek-West (Sliedrecht). Dat zijn uitleglocaties uit de Vinex-tijd, waar de insteek oorspronkelijk meer kwantitatief was, maar nu ook meer kwalitatief naar het aanbod gekeken wordt.

Hoewel de locaties zoals Stadswerven en Dordrecht-West verder van de stations gelegen zijn, kunnen deze ontwikkelingen wel degelijk bijdragen aan een reizigersgroei. Zo zullen er nu mensen zijn uit wijken in Dordrecht West die vanwege het lagere inkomen, minder snel met de trein zullen reizen. Als je daar nieuwe woonmilieus gaat krijgen met andere inkomensgroepen, kan dat ook leiden tot potentieel nieuwe treinreizigers. Ook voor Stadswerven geldt dat het eigenlijk wel valt binnen de invloedssfeer van het station. Je bent er op de fiets in 5 tot 8 minuten.

Volgerlanden ligt dan weer verder weg van het station. Maar dat is ook meer op Zwijndrecht georiënteerd. Belangrijk is dan om in een dergelijke wijk in ieder geval goede busverbindingen te realiseren.

### **Dus de herstructurering leidt volgens u mogelijk tot nieuwe reizigers?**

Ja, we praten hier over ontwikkelingen die wat verder weg liggen, maar wel degelijk een bijdrage kunnen leveren aan het aantal reizigers. Ook het verbeteren van een wijk kan dus ook positieve invloed hebben op het gebruik van de trein.

### **Hoe staat het met die herstructurering?**

Het gaat om Vogelaarwijken. Er is behoorlijk wat gesloopt en nieuw gebouwd. Wat je de laatste jaren ziet is dat de veranderde rol van de woningcorporaties dit moeilijker maakt. Die moeten terug naar hun kerntaak en

mogen geen andere dingen meer ontwikkelen, terwijl ze juist daarmee het geld verdienen dat nodig was om hun doelgroep te bedienen. Dus het hele verdienmodel van de herstructurering Dordt West zoals dat een decennium geleden was bedacht, werkt niet meer. Dat is weer een complicerende factor. Persoonlijk denk ik dat we halverwege zijn. Oud-Krispijn is bijna af. Wielwijk is voor 80% klaar. Nieuw-Krispijn en Crabbehof moeten eigenlijk nog. En dat zijn nu weer net de twee wijken die dicht bij een station liggen. We hebben nog steeds dezelfde ambitie, maar de manier waarop we dat in de toekomst gaan doen is nog onduidelijk.

#### **De rol van de woningcorporatie is daarbij dus belangrijk?**

Ze zijn ontzettend belangrijke actoren. Ze zijn eigenaar van al die sociale huurwoningen en ze investeren veel in de stad. Ze zien ook dat investeren in gemengde wijken een positief effect heeft op hun eigen bezit. Ze doen dus ook graag mee.

#### **Is het overschot aan sociale huurwoningen geen argument om daarvan af te wijken?**

Het lastige met een overschot aan sociale huurwoningen is dat je het in de praktijk niet zal zien. Want als je ze hebt, zullen ze altijd gevuld zijn. Ofwel met mensen die volgens de door het rijk bepaalde normen 'teveel' verdienen. Of het zorgt voor instroom van mensen van buiten deze regio, die ergens anders geen betaalbare woning kunnen vinden. Het is de vraag of we als regio tevreden zijn met een mechanisme waarbij mensen met lage inkomens de regio instromen en de hogere inkomens uitstromen. Daarvan zeggen we nee.

We hebben het net over Dordrecht Zuid versus Copernicusweg gehad, maar we kijken als gemeente ook naar station Dordrecht zelf. In het kader van Stedenbaan worden daar alliantiegesprek georganiseerd. Daarbij praten we met alle stakeholders in het gebied over verdere optimalisering van het station.

#### **Wat optimaliseer je dan precies?**

Het kan gaan om een aantrekkelijker aanrijroute met de bus, waarmee je een aantal minuten reistijd bespaart. Het kan gaan om fietsroutes, fietsparkeren en andere voorzieningen op het station. Sfeer en sociale veiligheid. Eigenlijk kijken we in de volle breedte hoe we een gebied aantrekkelijker kunnen maken. Wat je nu ziet aan de zuidzijde van ons station Dordrecht is dat sociale veiligheid daar niet goed is. In de avonduren zie je dat mensen het niet prettig vinden om die toegang te gebruiken. Terwijl zeker de helft van de stad georiënteerd is op de zuidzijde van het station. En ja, als je helemaal naar de noordzijde van het station moet lopen of fietsen, kan een deel van de reizigers toch voor de auto kiezen.

#### **Het lijkt nu te gaan om de bereikbaarheid van het station in de meest brede zin van het woord. Worden er ook gesprekken gevoerd over de panden en eigendommen om het station heen?**

Het gaat zowel om bereikbaarheid, ketenmobiliteit als om functies. Welke functie kunnen we toevoegen? Hoe maken we een park veilig? Hoe pak je leegstand aan? En daarbij kijken we hoe iedere partij een steentje bij kan dragen aan de verbetering van de stationsomgeving. Het kan inderdaad gaan om vragen of er nog een Smullers of een kiosk ergens op het station bij moet komen. Dat kan ook helpen bij het vergroten van de levendigheid en daarmee de sociale veiligheid. Maar ook het verbeteren van de sociale controle, waarmee fietsendiefstal bijvoorbeeld verminderd kan worden. We zijn nu aan het verkennen wat de mogelijkheden zijn.

#### **Ik heb hier een overzichtplaatje van de Oude Lijn, gemaakt door de vereniging Deltametropool voor de monitor Stedenbaan 2013. Daarin zijn er voor Dordrecht een aantal opgaven ingetekend, bijvoorbeeld toevoeging en deels transformatie van kantoren. Wat zegt een dergelijk plaatje jullie als gemeente?**

Volgens mij worden wij door Stedenbaan gevraagd om deze dingen aan te leveren. Dan krijgen we ze daarna weer terug in dit soort monitoroverzichten. Waar het goed voor zou zijn is om een discussie op te starten over welke stations je hebt en wat je bij elk station zou moeten doen. Dordrecht Zuid is een woonstation, net als Delft Zuid of Hillegom bijvoorbeeld. Op dergelijke locaties moet je ervoor zorgen dat je reizigers er gemakkelijk naartoe kunnen komen en weg kunnen gaan. Daar wil je geen kantoren bouwen, omdat je ze dan niet op andere plekken kan realiseren. Je zou meer kunnen differentiëren. Als ik hoor dat ze bij Rotterdam Alexander een bioscoop willen bouwen, dan vraag ik me wel af wat dat doet met Rotterdam Centraal en Rotterdam Blaak. Natuurlijk is Rotterdam wel een andere orde grootte, maar kies daarin. Er staan stations aan de top. In de Zuidvleugel zal dat Rotterdam Centraal zijn, samen met Den Haag Centraal. Dan komen er een aantal onder. Op gegeven moment betekent dat dat je op sommige stations dingen niet meer moet willen doen. Dit zijn natuurlijk 15-20 verschillende gemeenten met elk hun eigen ambitie en wensen.



Momenteel wordt gewerkt aan een uitvoeringsagenda Stedenbaan. Het achterliggende idee is om alle kwestie op stations in kaart te brengen. De focus ligt wel op de stations en de ketenmobiliteit, ook wordt leegstand op sommige plekken benoemd.

#### **Dus het gaat vooral om bereikbaarheidsopgaven?**

Ja, veelal wel. Maar ook om aspecten als bijvoorbeeld sociale veiligheid. Maar het is nu nog in de opstartfase, dus het is nog wat pril. Het heeft op dit moment nog geen bestuurlijke status, maar is een instrument om in beeld te brengen wat er speelt op stations. Waar zou je nu energie moeten inzetten om meer voor elkaar te krijgen. Ook krijgen we een goed beeld van de vraagstukken die spelen rond stations.

#### **Dat zijn dus opgaven waarbij je niet zozeer hoeft te kiezen als ik het goed begrijp?**

Wat natuurlijk meespeelt, is de vraag wat Zuidvleugel als samenwerkingsverband is.

Het is ook niet de bedoeling om dingen op te leggen. Dat kan alleen op basis van vrijwilligheid. Het is al lastig zat om binnen de Drechtsteden afspraken voor elkaar te krijgen. Dus richting de Zuidvleugel moeten we als stad goed onze positie bepalen. Daarbij wordt ook gekeken naar historie.

#### **Wat is die historie dan? Zijn er voorbeelden van te geven?**

De kleinere regio's zijn op alle fronten in de Zuidvleugel getraptd vertegenwoordigd. We hebben geen directe vertegenwoordiging aan overlegtafels, bijvoorbeeld de spoortafels. Die getrapte vertegenwoordiging vergt dat de partij die jou moet vertegenwoordigen goed met je afstemt.

Een voorbeeld is de discussie over de intercitykwaliteit, de verbinding met Brabant. Er wordt nu gesproken over een extra stop op station Blaak, terwijl het argument om Dordrecht heen te rijden oorspronkelijk primair de tijdswinst was. Met de stop in Blaak verdwijnt die tijdswinst weer. Het gaat daarbij om de intercity naar Venlo, die nu in Dordrecht stopt en dan over het HSL spoor tussen Rotterdam en Breda gaat rijden. Als gevolg daarvan zouden er geen intercity's en überhaupt weinig treinen naar Breda zouden reizen. Dat komt je openbaar vervoer in deze stad nooit ten goede.

#### **Want vertegenwoordiging vindt getraptd plaats vanuit de regio én via de provincie?**

In de belangrijke overleggen zijn er in principe maar 3 partijen die met het Rijk praten over ruimtelijke ontwikkelingen: Provincie Zuid-Holland en de twee stadsregio's (nu de Metropoolregio).

#### **Hebben we het over het BO-MIRT? Daar is het geld toch ook?**

Juist, dat klopt. Daar wordt het geld verdeeld.

Als het gaat om belangenafwegingen, dan zie je dat belangen als de Rotterdamse haven voor de provincie zo ontzettend belangrijk zijn. Als het gaat om ons veiligheidsdossier, dan oriënteren we ons daarom ook op Brabant. Als je op bereikbaarheid en veiligheid niet goed gerepresenteerd wordt of voelt, dan heb je zelf ook geen committent op de ruimtelijke kant. Dat betekent niet dat we niet geloven in iets als Stedenbaan of TOD, maar wel dat je je vraagtekens hebt bij de sturing die plaatsvindt, bijvoorbeeld door overzichtsplaatjes als deze voor de Oude Lijn.

Bovendien veronderstelt het een maakbaarheid die er niet is. Al is er in de metropoolregio wel iets meer maakbaar. Rotterdam kan die de Belastingdienst of rechtbank ergens ander neerzetten. Die keuzes kunnen ze maken. De overheid zelf kan daar veel meer in doen. Den Haag kan dat ook met al zijn ministeries. In kleinere steden als Dordrecht bepaalt de markt dat veel meer. Daar zijn nu veel meer particuliere partijen. Dan zijn we weer terug bij Amstelwijck. Als de markt dat wil, wie zijn wij als gemeente dan om te zeggen dat beter bij het station Dordrecht kan. Met als risico dat we die partij kwijtraken aan Rotterdam of Den Haag, die ook hun snelweglocaties in de lucht houden.

Dit bestuurlijke verhaal heeft te maken met de cultuur in de Noord- en Zuidvleugel. Daar is in de afgelopen 8-9 jaar al behoorlijk wat verbeterd trouwens.

#### **Cultuur?**

Bestuurscultuur. Overleg, afstemmen, het verzinnen van een strategie. Er zijn grote verschillen. In Brabant heeft de provincie de 'lead'. Ze maken duidelijk afspraken met de gemeenten en komen met één agenda. Hier is de provincie één van de spelers naast de voormalige stadsregio's.

**Het overzichtsplaatje van de Oude Lijn roept dus dit soort zaken op. Wat is voor u verder de bruikbaarheid van bijvoorbeeld de stationsprofielen?**

Het vlindermodel is ook getoond bij de alliantiegesprekken om te kijken waar je verder kan verbeteren. Ik zie het meer als een onderzoekskader om te zien waar kansen voor verbetering liggen. En om te kijken of je eigen ambities daarbij passen. Ik zie bijvoorbeeld dat er een kantorenopgave staat bij ons station. Dan gaat het om Schil-West, de Spuiboulevard. Deze kantoorpanden met misschien wel 10 verschillende namen voor het gebied, is de top van de regionale kantorenmarkt. Maar dat zouden we beter kunnen branden.

In deze omgeving hebben we een heel zware transformatieopgave. Er wordt straks Post 120 opgeleverd. Een opgeknapt kantoorpand met winkels op de begane grond. p. Een ander voorbeeld, het Tomadohuis is helemaal omgeslagen van werken naar wonen met horeca recht tegenover het station. Dan hebben we nog De Holland, een supermarktlocatie die is omgevormd tot een museum. Dat zijn drie voorbeelden van gebouwen die dit jaar opgeleverd of verbouwd worden. We zijn daar actief bezig. We denken en werken mee, want je weet dat het traditionele kantoorgebruik krimpt. Hier misschien nog wel iets harder dan in de rest van Nederland. Het Waterschap en de Belastingdienst zijn hier bijvoorbeeld weggegaan. Het belastingkantoor is bijvoorbeeld van een rijksvastgoedpartij. Dat is ook een partner die je bij de transformatieopgave probeert te betrekken.

Ook de andere getallen op het overzicht lijken me ook wel ongeveer kloppen. Bijvoorbeeld rondom de ketenmobiliteit. Waarschijnlijk omdat we die getallen zelf hebben aangeleverd. Ik zie dit echt als een soort onderlegger om te zien waar de problemen zitten. Als een extra instrument komt daar straks die uitvoeringsagenda bij, zodat je het nog beter inzichtelijk hebt.

**Zou die ruimtelijke afstemming en de afspraken over programma's uiteindelijk in de uitvoeringsagenda terugkomen?**

Ik denk dat wij onze programma's altijd deels zullen afstemmen op onze eigen ambitie. Op het moment dat er iets niet past, iets gaat concurreren, dan trekt iedereen zich terug naar de financiële posities die ieder heeft. Het lukt niet om iedereen financieel zijn boeken open te laten gooien. Daardoor lukt het niet om gezamenlijk te kijken welke financiële componenten er achter verschillende ontwikkelingen zitten, waardoor we ook niet gemakkelijk één of ander kunnen schappen en alle consequenties kunnen overzien. Op Zuidvleugelniveau ga je dat al helemaal nooit voor elkaar krijgen. Alsof de gemeente Rotterdam even een boekje open doet richting ons. Dat gaat gewoon niet gebeuren. En alsof ze dan nog even wat kantoren geven aan Dordrecht omdat we programma nodig hebben. Nee, echt doorpakken op afspraken over programma en projecten gaat niet gebeuren. Kijk, het ligt anders op het moment dat je zou kunnen verevenen. Dan zou iedereen ervan kunnen profiteren. Je zag in de laatste monitor dat we qua ruimtelijke ontwikkeling toch wel de kritische grens naderen voor het behalen van de targets. Als dat nog verder afneemt wordt die frequentiesprong wel erg lastig. Natuurlijk heeft dat met de crisis te maken, maar het is wel een belangrijk aandachtspunt.

Het is gewoon een ontzettend interessante kwestie. Als we met zijn allen zeggen dat die ruimtelijke ontwikkeling niet kan omdat het in een hoogconjunctuur is bedacht. Die ontwikkeling komt niet los. Dan kan iedereen wel zeggen dat we het nodig hebben voor de frequentiesprong te behalen, maar dat klopt niet. Als we iets hebben bedacht wat niet haalbaar is, dan zou je kunnen overwegen of we die frequentiesprong misschien wel niet nu maken, maar misschien 10 jaar later. Maar nu zijn we aan het speculeren.

**Wat ik lees en hoor is dat het accent meer is komen te liggen op het genereren van reizigers door betere bereikbaarheid, ketenmobiliteit en toegankelijkheid, in plaats van ruimtelijk programma. Klopt dat beeld?**

Wellicht, het voor- en natransport is ontzettend belangrijk. Een goede aansluiting van het voor- en natransport maakt de reis aantrekkelijker. Zo kun je op de Merwede-Lingelijn de fiets heel gemakkelijk en gratis meenemen in de trein. Dat zijn goede ontwikkelingen. Daar liggen kansen. Het zit hem ook in het vernieuwen van je vervoersconcept. Hier liggen ook kansen voor NS. Ze zouden ook best kunnen overwegen om een dergelijk concept kunnen introduceren op sommige lijnen. Als je het heel toegankelijk zou maken voor de fiets, zou dat op veel plekken in Nederland goed kunnen werken.

**In hoeverre is Stedenbaan voor jullie nu een belangrijk concept?**

Bereikbaarheid is hoe dan ook een belangrijk concept. Bereikbaarheid van banen vanuit Dordrecht is cruciaal. Het trekt ook mensen aan en is goed voor je stad. In die zin is Stedenbaan voor ons heel belangrijk.

### **Is bereikbaarheid Stedenbaan, of is bereikbaarheid meer?**

Bereikbaarheid is wel meer dan Stedenbaan. Qua automobilititeit zijn we best goed bereikbaarheid. Voor de fiets zijn er plannen. We hebben een waterbus. Als stad moet je uiteindelijk multimodaal bereikbaar zijn. Die intercity is daarom ook zo belangrijk. Dat is de verbinding die mensen over een grote afstand laat aankomen of vertrekken. Dat maakt je stad aantrekkelijk om te wonen en te werken. Het is denk ik belangrijk om het complete plaatje qua mobiliteit in huis te hebben. Elk vervoersmiddel heeft zijn eigen aandeel, die past bij verschillende doelgroepen reizigers. Stations zijn dus ook van groot belang voor de stad.

Stedenbaan is natuurlijk wel meer dan 2 stations. Stedenbaan is de frequentie en was een ruimtelijk programma. En misschien is dat het nog steeds wel. Maar een aantal onderdelen van het concept zijn in de loop der tijd teruggebracht. Maar de doelstellingen zijn in feite nog dezelfde. Als ik naar station Dordrecht kijk, is het nog steeds een gemengd woonwerkmilieu. Als stad zullen we er alles aan doen om dat aantrekkelijk te houden. Als het daarbij helpt dat er meer sprinters rijden, dan zullen we daar uiteraard aan meewerken. Maar als het leidt tot afspraken die leiden tot verliezen aan bedrijven, dan doe je niet meer mee. Dan kom je terug op wat we net al bespraken. Zolang het beleidsmatig allemaal past is het allemaal niet spannend, maar als het financieel gaat wringen ligt dat anders. Het is de vraag hoe het zich gaat doorontwikkelen. Wat belangrijk is in Stedenbaan is dat de partners als NS en ProRail aan tafel zitten. Een programma is voor hen ook gemakkelijk als één aanspreekpunt. Ze zien ook waar het belangrijk is om te investeren. In die zin zit je wel dicht bij elkaar aan tafel. Het netwerk is denk ik ook ontzettend belangrijk.

### **Wat te denken van de opstelling van NS waarbij eerste de reizigers gegeneerd moeten worden voordat de dienstverlening wordt opgewaardeerd?**

Dat is een kip-eiverhaal. Dat wordt ook wel een beetje ingegeven door de wijze waarop concessies worden verleend. Je ziet bij de Merwede-Lingelijn dat er een ander vorm van concessieverlening is. De NS heeft bijna een afdracht richting de enige aandeelhouder: de Rijksoverheid. Dan zie je ook de vraag om eerst meer reizigers. Daar spelen zoveel andere belangen. In onze concessie hier vragen we om een zo hoog mogelijke frequentie en het gratis vervoer van fietsen. Dergelijke eisen worden aan NS niet gesteld. Er moet tenminste tweemaal per uur een sprinter rijden tussen elke stad. Maar dat is de enige ondergrens. En dat is bijzonder laag voor een verbinding tussen twee grootstedelijke regio's.

### **Terug naar de ruimtelijke ontwikkeling. Is verevening een mogelijkheid. Gebeurt het bijvoorbeeld binnen de regio?**

Ja, dat is gebeurd. In deze regio hebben de gemeenten Dordrecht, Papendrecht en Hendrik-Ido-Ambacht een afspraak gemaakt over het project Noordoevers van Hendrik-Ido-Ambacht, wat ze onmogelijk konden realiseren. Dat zorgde voor een gigantisch financieel probleem. Die andere gemeenten hebben een financiële oplossing gevonden voor dat project. Het gaat niet in de oorspronkelijke vorm door. Het programma is daar geschrapt, en we gaan daar andere dingen doen als regio. Het is nogal wat dat gemeente 1 een geldbedrag overmaakt naar gemeente 2. Dat doe je omdat je weet dat het voor iedereen beter is dat het project niet doorgaat. Kan dat op de schaal van Stedenbaan? Natuurlijk kan dat. Maar dat lukt alleen binnen de Drechtsteden als er genoeg vertrouwen is tussen gemeenten. Dat komt omdat je als gemeente geld kan verdienen met je ontwikkelingen. Als je dan echt eerlijk bent over je positie bestaat het risico dat je uiteindelijk minder verdient. En op Zuidvleugelniveau zal iedereen uiteindelijk gewoon willen verdienen. Een deel van de gemeenten drijft daar gewoon op. Wij zelf ook. Dus het kan theoretisch wel, maar het gaat echt niet zomaar gebeuren. Ofwel echte nood ofwel heel grote voordelen. Dat vereist een bestuurlijke verandering. Niet zozeer alleen afspraken, maar ook lagen er tussenuit. Wanneer lukt het in de regio? Als we één grondbedrijf hebben. Want dan heeft één partij de complete, integrale verantwoordelijkheid voor al die budgetten. Dan zou je dat samen moeten brengen. Dat is zo'n theoretische bestuurlijke discussie die zo ingrijpend is, dat ik niet denk dat het gaat gebeuren. Je zou kunnen zeggen dat we één grondbedrijf hebben voor de Drechtsteden, maar dan ga je ook naar één gemeente toe. Waarom kan dat niet op een schaal van 5 miljoen inwoners? Er zijn wereldwijd genoeg steden die min of meer zo georganiseerd zijn. Als je dat bestuurlijk weet te veranderen, dan kan je gaan denken aan verevenen. Op vrijwillige basis gaat dat nooit gebeuren. Je kunt wel aan een lichtere vorm denken, waarbij de grote twee, de gemeenten Rotterdam en Den Haag (de Metropoolregio) wat meer kruimels gunnen aan andere gemeenten. Als die partijen ook aan de belangen van de kleintjes denken en daarvoor opkomen, dan zijn die ook meer bereid om dingen te laten, anders te doen of uit te ruilen. Dan kan

het een geven en nemen worden. Je moet dan allemaal het gevoel hebben dat je er beter van wordt. Maar of dat op dit moment zou kunnen, daar twijfel ik wel aan.

Wellicht wordt er in Stedenbaan teveel op cijfers gericht. Het gaat veel meer om handelen in de geest van Stedenbaan. Dat je aantrekkelijke stationsomgevingen creëert, programma maakt, dat je bouwvergunningen voor transformatie afgeeft. Als het dan 60 woningen zijn in plaats van 120, dan kan je er met een rode pen doorheen gaan, maar je kan ook denken, mooi dat er wat gebeurt. Hoe kan je dat uitstralen. In dit overzichtsplaatje van de Oude Lijn zit dat ook een beetje. Er zit een zwart dingetje wat je bent en een blauw dingetje wat je wilt zijn. Het gaat er niet om of je dat haalt of niet, maar doe je nu dingen die helpen aan de ontwikkeling van dat blauwe dingetje. Dan is het goed. Misschien gaat het erom of de energie erin zit. Dat je er gezamenlijk aan werkt. Dan kan je wegblijven uit discussies over programmering en verevening. Dan ben je als Zuidvleugel veel meer aan het stimuleren. Want monitoren klinkt toch alsof je je rapport inlevert en je beoordeeld wordt. Als je niet beoordeeld wordt, dan kan het de prullenbak in.

**Dan heb je wel met NS te maken. Zij vragen wel om een dergelijke monitor.**

In de werkgroep Ketens en Knopen wordt dan ook gewerkt aan een uitvoeringsagenda, zo wordt inzicht verkregen in de kwesties bij stations. Dan zie je waar de energie zit, waar er nog dingen moeten gebeuren. Dan zou je vanuit Stedenbaan ook kunnen nadenken over bijvoorbeeld gerichte bijdragen aan stationsomgevingen die dat nodig hebben.

Als je tot een gezamenlijke agenda komt voor een knoop, dan betekent het dat alle partijen zich voor die locatie committeren aan acties. Dat werkt vaak beter dan dat je op een hoger abstractieniveau allerlei zaken gaat afspreken. Dan lijkt het alsof je afspraken maakt, maar dat doe je dat bijvoorbeeld alleen met de OV kant van een gemeente. Het is maar de vraag of een gemeente dan vanuit ruimtelijke ontwikkeling ook meedoet. Je ziet dat goed met het veiligheidsprobleem voor onze stad. Verdichten en het laten rijden van vrachttreinen is in feite een contradictio in terminus.

**Heb je dan ook niet te maken met een conflict tussen het nationaal belang van de Rotterdamse haven en meer regionale / lokale belangen?**

Bij de ontwikkeling van de Maasvlakte zie je bijvoorbeeld dat er een uitvoerige MER is gedaan. Maar die stopt bij Vaanplein. Vanaf het Vaanplein is er niet meer gedacht aan de milieueffecten. Maar na het Vaanplein zijn al de containers die vanuit de Maasvlakte komen niet opeens over heel Europa verspreid. Nee, als je 5 miljard euro in de Maasvlakte stopt, dan moet je misschien ook een paar miljoen euro stoppen in de verbindingen in je achterland. Je kunt er geen zin in hebben, geen geld aan willen besteden en het als een probleem van je buurman beschouwen, maar dat werkt niet. De Betuweroute is daarom wat mij betreft één van de beste investeringen die we de afgelopen 60-70 jaar hebben gedaan. Zelfs nu gaat bijna 70% van het vervoer over de Betuweroute. Maar ook in die andere 30% moet je investeren.

**Zijn er nog dingen die we niet besproken hebben, maar u nog wel kwijt wilt?**

Nee.

#### 4. INTERVIEW GEMEENTE LEIDEN

Name: Jeroen Traudes  
Function: Project director of the regional spatial vision Holland Rijnland  
Place: By telephone  
Date: 13th of August 2015, 10:00-11:00 hours

##### **Introductie**

Voorstellen. Korte inleiding onderzoek. Toestemming gevraagd voor opname interview. Transcript wordt voor feedback teruggestuurd.

##### **Wat is uw functie bij gemeente Leiden?**

Ik werk bij de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling van de gemeente Leiden. Daarin ben ik projectleider van een regionaal traject waarin we met 10 gemeenten een gemeenschappelijke omgevingsvisie voor 2040 maken. Daarin kijken we hoe allerlei trends en ontwikkelingen zich doorvertalen in ruimtelijke keuzes. Waar we dingen anders gaan moeten doen en in welke zones we gaan ontwikkelen. Ook qua ruimtelijke programmering.

##### **Dat is de regio Holland Rijnland als ik me niet vergis?**

Ja, dat klopt. Al zijn dat wel wat meer gemeenten. Binnen de regio hebben we een logisch samenhangend ruimtelijk gebied genomen. Een 'daily urban system' als het ware. In dat gebied vinden we het nuttig om samen na te denken over deze ontwikkelingen. Daarin past knooppuntontwikkeling waarmee jij bezig bent erg goed in. Dat is een van de grote vragen waarmee we nu bezig zijn.

##### **In welk stadium bevindt deze visievorming zich?**

We zijn op ongeveer tweederde. Deze zomer gaat er een concept naar de bestuurders, zodat allerlei partijen zich erover kunnen buigen. We hopen dat we eind van het jaar een concept de besluitvorming in kunnen sturen.

##### **Bent u verder nog specifiek betrokken geweest bij Stedenbaan?**

Nee.

##### **Hoe kijkt gemeente Leiden aan tegen knooppuntontwikkeling via het Stedenbaanconcept?**

Voor Leiden is dat toch een belangrijk concept. Leiden Centraal is het vijfde station van Nederland en levert dus een enorme vervoersstroom. Wij zien het stationsgebied als belangrijkste ontwikkellocatie voor de stad en ook de regio. Datgene wat wij willen komende jaren aan grootschalige ontwikkeling (kantoren en bedrijfsontwikkeling) zal zich in hoge mate bij het station concentreren. Ons Science Park ligt ook vlakbij het station. Leiden profileert zich als kennisstad en zet dus heel sterk in op verdere versterking van het kenniscluster, de universiteit en BioScience. daarin is Leiden Centraal ontzettend belangrijk. Dat is eigenlijk de slagader voor dat gebied. Het stationsgebied is ook goed vanaf de snelweg te bereiken, met name ook vanaf de A44. Het gaat natuurlijk om de combinatie. Niet iedereen komt met de trein. Het feit dat je een multimodaal knooppunt hebt, is wat het zo sterk en belangrijk maakt. Wij zien dat knooppunt als een van de belangrijkste dragers voor ruimtelijke ontwikkeling. Wat natuurlijk niet weg neemt dat er in de regio nog andere belangrijke knooppunten zijn. Dat is natuurlijk waar Stedenbaan over gaat. Juist in een omgevingsvisie zien we dat die knooppunten die ook elders liggen, het netwerk dat je daarmee kan creëren, dat dat wel eens een heel belangrijke kracht voor de regio zou kunnen worden.

##### **Wat houdt dat laatste in?**

Het houdt concreet nog niet zo heel veel in in de praktijk. Wat je ziet is dat we lang de spooras, en zeker waar auto en spoor samenkomen bij de A4, potentieel interessante plekken hebben. Het nieuwe station Zoeterwoude bijvoorbeeld. En als je langs de spooras Amsterdam - Den Haag kijkt, dan heb je bij Sassenheim een transferium wat in potentie heel erg interessant is. Het allerbelangrijkste is dat de regio op dit moment heel erg centralistisch georganiseerd is. Alles loopt langs Leiden. De oost-westverbinding loopt langs het station. De noord-zuidverbindingen ook. Verder is het gebied erg versnipperd. Al je die knooppunten beter zou ontwikkelen en ook beter onderling met elkaar zou gaan verbinden, zou je veel meer kunnen uitgaan van een netwerkmodel dan een centralistisch georganiseerde ruimtelijke ontwikkeling. Daardoor zou je wellicht ook de ruimtelijke ontwikkeling beter kunnen sturen en andere gebieden ook verder in de vaart der volkeren kunnen opstoken.

**In mijn voorbereiding heb ik onder ander gekeken naar de implicaties van het oorspronkelijke Stedenbaanconcept voor Leiden. Daar zie je veel meer stations in en om Leiden. Kunt u vertellen hoe dat gegaan is?**

Die stations bestaan niet, maar hebben wel heel lang op de kaart gestaan. Ik weet niet helemaal zeker hoe dat gelopen is, maar ik denk dat het nooit echt op de tekentafel voorbijgekomen is. Ik weet dat het in Stedenbaan gestaan heeft. Je zou kunnen zeggen dat het een goed idee is, maar je hebt wel het Stedenbaanconcept nodig, want met de huidige treinen heeft dat geen zin. Je moet dan echt aan een veel meer metroachtig systeem gaan denken. Wat ik daarvan weet is dat het in Leiden op die manier niet zo heel erg sterk gespeeld heeft.

**Dus veel meer vanuit Zuidvleugelniveau een concept was?**

Nee, dat is waar het vandaan komt. Voor zover ik weet komt het niet van Leiden zelf.

**Hoe breng je in het kader van bijvoorbeeld de regionale omgevingsvisie de behoefteontwikkeling naar wonen en werken in kaart. Ook in relatie tot knooppuntontwikkeling?**

Dat is een goede vraag. Misschien drieledig:

1. Er is natuurlijk heel veel geschreven afgelopen jaren. Bijvoorbeeld vanuit bureau Zuidvleugel en het PBL. Er zijn dus allerlei behoefte-ramingen. Er zijn woningbouw-behoefteprognoses, kantorenramingen, detailhandelonderzoeken. Allerlei onderzoeken regionaal. Dat wordt ook gedaan in relatie tot de bereikbaarheidsvraag. Er wordt daar onder de invloed van de crisis een heleboel herzien. Wij maken daar natuurlijk gebruik van.
2. We hebben ook zelf in het kader van de omgevingsvisie onderzoek laten doen door de Vereniging Deltametropool, waarvan er één waarschijnlijk sterk lijkt op wat jij zelf aan het doen bent. Daarin worden allerlei ander metropoolregio's gespiegeld aan de regio's om te leren hoe zij hun transportassen inrichten.
3. We hebben het gewoon gevraagd aan de mensen. Het is het belangrijk bij dit soort werk dat je bedrijven, instellingen, burgers op de goede manier meeneemt. Want heel veel van wat we verzinnen, zullen we niet gaan maken. Dat zullen de mensen die in dit gebied wonen en werken moeten gaan doen. Dat moet aansluiten bij wat zij willen. We hebben dus een redelijk breed participatietraject opgezet. Daarin hebben we met elkaar van gedachten gewisseld over vragen als: 'Hoe werk je nu in de toekomst? Hoe verplaats je je straks? Waar doe je dat? En wat heb je daarvoor nodig?' Op die manier probeer je met elkaar te komen tot een opgave voor de regio. Aan de hand van die gesprekken probeer je dat in te tekenen. Dat hebben we dus gedaan in de eerste ronde. In september gaan we terug met deze schets die we gemaakt hebben voor feedback. Uiteindelijk is dat ook heel belangrijk in het werk dat wij doen.

**Als ik kijk naar wat cijfers die in omloop zijn. Dan zie je dat in heel Stedenbaan maar ook in Leiden en omgeving een behoorlijke leegstand is van circa 15%. Tegelijkertijd zie ik een planaanbod van 243.000 m2 en een behoefte van 100.000 m2 tot 2030. Wat valt daarover te zeggen?**

Daar valt heel veel over te zeggen. Weet je, dat is buitengewoon ingewikkeld. Enerzijds ziet iedereen dat er overcapaciteit is in de markt. Iedereen snapt dus ook dat je eigenlijk capaciteit uit de markt zult moeten ruimen. Dat kan door herstructurering, maar het lijkt erop dat we er daarmee niet komen. Dat betekent dus dat je 'harde' plancapaciteit uit de markt zult moeten halen. Dat klinkt leuk, maar het is in de praktijk buitengewoon ingewikkeld. Want iemand moet dan zijn verlies nemen. Dat kunnen particulieren zijn, maar het kan ook de overheid zijn. Er is een heel aantal gemeenten met grondposities waarin ze geïnvesteerd hebben. Die gemeenten komen dan financieel klem te zitten. Tegelijkertijd zien we dat een aantal locaties waarschijnlijk heel erg lastig te ontwikkelen zijn naar de toekomst. We zien ook dat - wat Leiden betreft - het stationgebied de meest kansrijke locatie is. We gaan de eerste fase in ontwikkeling brengen. Als het goed is start nieuwe kantoorontwikkeling komend jaar. Wat zich een beetje wrekt in deze regio - een regio met heel veel gemeenten, één grote, een wat minder grote en heel veel kleintjes daaromheen - is dat een gesprek over de koers van kantoorontwikkeling - waar wel en waar niet - heel erg moeilijk te voeren is, omdat er altijd wel iemand is die zijn verlies moet nemen. Dat is nog niet opgelost. Er wordt nu gewerkt aan een regionale kantorenstrategie. Eigenlijk een herziening van de kantorenstrategie die we eerst hadden. Die is nog niet klaar. En dus weet ik nog niet wat eruit komt. Ik weet dus ook nog niet waar uiteindelijk capaciteit geschrapt gaan worden. Ik weet zelfs niet of we daar met zijn allen uit gaan komen. Ik weet wel dat we dat gesprek met

elkaar aan het voeren zijn. Nu ook met de provincie. De provincie heeft uiteindelijk de macht om gebieden aan te wijzen. Ik weet niet of ze dat willen doen en of ze dat uiteindelijk durven.

**Dan hebben we het toch onder andere ook over de ladder duurzame verstedelijking en concreet de ruimtelijke verordening van de provincie waarin Leiden één van de voorkeuroccaties voor kantoorontwikkeling is?**

De provincie en in feite ook het Rijk zeggen dat inderdaad. Dat neemt niet weg dat de kans op succesvolle ontwikkeling van het stationsgebied uiteindelijk wel afhankelijk van de totale kantoorbehoefte en de totale capaciteit aan vierkante meters in de regio.

**Dat is ook mijn vervolgvraag. Is de tendens ergens zichtbaar dat er op andere dan stationslocaties capaciteit wordt geschraapt?**

Ja, die tendens is er wel, zeker binnen Leiden. Wij zetten volledig in op het stationsgebied. We hebben bijvoorbeeld een kantoreengebied aan de oostkant van de stad, Kanaalpark, daar wordt nu geherstructureerd. Daar wordt een aantal kantoren omgebouwd. Daar zullen we minder of niet op inzetten. Alleen we komen er niet als we het gesprek alleen binnen onze gemeente voeren. We zullen hier met de hele regio uit moeten komen. Dat doen we onder andere in de regionale omgevingsvisie. Dat doen we bij de herziening bij de kantorenstrategie. Dat gesprek is veel moeilijker. Want anderen hebben ander belangen. En die belangen zijn financieel. Daar zijn we nog niet uit.

**Zijn er meer voorbeelden dan alleen Kanaalpark?**

Er zijn vast een aantal kleinere locaties, maar deze schiet me zo te binnen.

**Gaat hetzelfde verhaal ook bij wonen?**

Dat gaat anders. Er zit nog een behoorlijke woningdruk op de Randstad. We hebben in deze regio nog ongeveer 20.000 woningen in de planning staan. Als je kijkt naar de behoefte is er tot 2040 ongeveer 30.000 woningen aan behoefte is. Dat betekent dat er nog 10.000 woningen bij moeten. Dat is een heel andere situatie. In plaats van schrappen moet je kijken waar er nog ruimte is voor ontwikkeling. Met dien verstande natuurlijk dat een aantal locaties die we nu proberen te ontwikkelen in de regio nog niet echt van de grond komen. Daarbij zijn Valkenburg in Katwijk het grootste. Nou goed, dat zal wel een keer gaan gebeuren. Wij gaan er bij de omgevingsvisie vanuit dat er voor 10.000 woningen nog plek moet worden gevonden. De vraag is dan waar je dat doet. Het landelijk gebied? Het binnenstedelijk gebied? In de buurt van verkeersassen? In de buurt van knooppunten? Dat is een heel ander gesprek, omdat je nog aan het toevoegen bent. Misschien moet je het wel verknopen met die kantoren of bedrijventerreinontwikkeling (waar je ook moet schrappen), zodat je op een aantal plekken de pijn kunt verzachten. Want dit soort vragen worden over het algemeen heel erg sectoraal bekeken. En omdat de omgevingsvisie het integraal bekijkt biedt dat misschien ook wel mogelijkheden.

**Dan spreken we dus over een bepaalde soort uitruil of verevening?**

Precies, ja.

**Is dat een gedachte die ook buiten de opstellers van de omgevingsvisie leeft?**

Nou ja, dat leeft inderdaad bij de mensen die met de omgevingsvisie bezig zijn. Je hoop dat deze nieuwe manier van kijken op gegeven moment breder uitgedragen gaat worden. Ik weet niet of dat gaat werken, maar ik weet dat we langs die lijn aan het denken zijn. We zijn dat op dit moment aan het uitzoeken.

**Als je dan kijkt naar die 10.000 extra woningen. Aan welke typen woningen moet je denken?**

Dat weet ik nog niet helemaal. Daar moeten we verder induiken. Wat we wel zien is dat iedereen heel erg neigt naar het sparen van het landelijk gebied. Valkenburg en Braassemerland bij Roelofarendsveen. Dat zijn de twee grote uitleglocaties in het groen. De rest is herstructurering of toevoeging in bestaand stedelijk gebied. Leiden heeft uit mijn hoofd 7000 woningen in de planning staan. Dat zijn zonder uitzondering woningen in een stedelijk milieu. In die zin weten we wel dat een heel groot deel van de nog te realiseren woningbehoefte in het stedelijk milieu zal moeten gaan plaatsvinden. Dat is onvermijdelijk als je ervoor kiest om het landelijk gebied open te houden. Het Groene Hart, wat nationaal landschap, maakt dat je ook niet zoveel kan. Dan is die knooppuntgedachte wel een erg interessant omdat die woningen daardoor goed bereikbaar zijn en dicht bij voorzieningen liggen. Er zit wel een bepaalde logica achter om dat te gaan doen.



**Hoe zit het met de twee grote ontwikkellocaties. Die hebben geen relatie met Stedenbaan als ik me niet vergis.**

Braassemmerland totaal niet. Maar Valkenburg kan in zekere zin nog wel passen bij een dergelijk concept. Die locatie ligt zometeen op 5 minuten van Leiden Centraal als de Rijnlandroute klaar is en de ontsluiting Bio Science park gerealiseerd is. En heel belangrijk is dat het ook aan onze HOV-verbinding ligt. Dat moest in het verleden de Rijn-Gouwelijn worden. Dat wordt nu een HOV-lijn per bus, maar wel één die Katwijk en Valkenburg met Leiden centraal gaat verbinden. Daardoor komt het vervoer technisch wel in de nabijheid van het station te liggen. Je brengt die gebieden letterlijk dichterbij de stad. Ook daar zie je die multimodaliteit sterk terug. Tot nu toe is het puur een autolocatie. Nu probeer je dat ook op een andere manier bereikbaar te maken en het achterland van het station ook flink te vergroten.

**Ik ga nog even terug naar het verhaal van de regio. Het gesprek blijkt moeilijk te voeren. Kunt u dat verder toelichten?**

Het is een regio die enorm versnipperd is van oudsher. Leiden als stad met 120.000 inwoners. Katwijk met 70.000 inwoners. Oegstgeest met 20.000 inwoners. Zoeterwoude met 8.000 inwoners. Kortom een regio met enorm veel diversiteit, waarvan je kan zeggen dan een deel onderdeel uitmaakt van één groot stedelijk gebied. Je kunt niet zien waar de gemeentegrens ligt. Als je fiets van Leiden naar Leidendorp zit je alleen maar tussen bebouwing. Katwijk idem dito. Voorschoten zit gewoon aan Leiden vast. Het functioneert eigenlijk als één samenhangend stedelijk gebied, maar tegelijkertijd is het bestuurlijk enorm versnipperd. Men heeft hier ook een traditie van veel verdeeldheid, wantrouwen - als je het zo wilt noemen - onderling. Zoals je zoveel ziet in regio's met één grote stad en een aantal kleintjes eromheen. Daar wordt de grote stad toch vaak gewantrouwd. Er zijn ook een aantal grote pijnlijke dossiers geweest de laatste tijd. De RijnGouwelijn die niet is doorgegaan. Er zou een bedrijventerrein Oostvlietpolder worden ontwikkeld, maar dat is door Leiden afgeblazen. Dat heeft kwaad bloed gezet. En ja, al decennia lang zijn de verhoudingen gewoon niet goed. Maar goed, nu zitten we op een punt dat we elkaar in de regio nodig hebben. Leiden probeert naar buiten te keren en de centrumrol echt op te pakken. Alleen voordat je al dat wantrouwen hebt weggemasseerd, heb je veel tijd nodig. Dat doe je niet zomaar. Zo werkt dat niet. Kortom, we komen van heel erg ver. Tegelijkertijd staan we voor ongelooflijk grote opgaven en hebben we elkaar nodig. We moeten dat gesprek aangaan en is er een heleboel te doen om tot een ander manier van werken te komen. De muurtjes zijn vrij hoog in de regio. Dat merk je als je gesprekken voert met gemeenteraden en colleges. Het is heel moeilijk om dat allemaal bij elkaar te krijgen. Daar steekt veel tijd in.

**Ik heb hier een overzichtsplaatje van de Oude Lijn, gemaakt door de vereniging Deltametropool voor de monitor Stedenbaan 2013. Daarin zijn er voor Leiden een aantal opgaven ingetekend, Een grote toevoeging in the centrum stedelijke woonmilieu. Daarbij ook een toevoeging en deels transformatie van kantoren. Wat zegt een dergelijk plaatje jullie als gemeente? En als regio?**

Voor ons is de oriëntatie op de Zuidvleugel van oudsher heel belangrijk. We zijn altijd al sterk op Den Haag gericht geweest. Dat zie je gewoon in de pendel. Dat zie je ook in het feit dat de Leidse Universiteit er een aantal dependances heeft geopend. De vraag is natuurlijk wat onze positie op die as. Zijn we ook zelfstandig een stad, een regio tussen de Noord- en de Zuidvleugel, of zijn we niets anders dan iets wat bij Den Haag ligt. We komen er nu steeds meer achter dat we een heel belangrijke eigenstandige positie op die as kunnen vervullen. Dat we niet alleen naar de Zuidvleugel moeten kijken, maar dat die Noordvleugel voor ons net zo belangrijk is. Met het Science Park in Amsterdam, alle bewoners en bedrijvigheid er zitten, Schiphol natuurlijk, allerlei instituten. We proberen ons dus eigenstandig te positioneren halverwege Den Haag en Amsterdam. Het is een beetje demagogisch, maar als we onze inwoners bij elkaar optellen in deze regio, dan zijn we groter dan Utrecht. Feitelijk zijn we daarmee de vierde stad van Nederland met alle economische dynamiek die daarbij hoort. Dus ja, de Zuidvleugel is ontzettend belangrijk. We hebben er economisch ook veel mee te maken. We zijn goed in zorg, overheid, kennis. Maar we zijn net zo goed verbonden met de Noordvleugel en hetgeen daar ligt. Daar dienen we ons ook op te richten. Niet als aanhangsel van Amsterdam. We zijn deels aanvullend en deel concurrerend met zowel de Noord- als Zuidvleugel. Daar hebben we nog één en ander in te doen.

**Wat onderscheidt Leiden in dat gehele Randstadverhaal? Welke identiteit willen jullie jezelf aanmeten?**

Kennis, daar kan ik heel kort over zijn. De kenniseconomie. Het Bio Science cluster. De universiteit. De zorginstellingen. Er wordt nog wel een gesproken en gedacht over een vitaliteitscluster bij het ziekenhuis aan de A4. Dus deze regio profileert zich steeds sterker als kennisregio. Noordwijk als spacecluster is daarin natuurlijk ook heel belangrijk.

**Het aanvullend zijn en het tegelijkertijd concurreren met beide vleugels van de Randstad. Waar moet ik dan aan denken?**

Bijvoorbeeld dat een groot spacebedrijf onlangs naar Amsterdam gegaan vanuit Utrecht in plaats van Leiden. Amsterdam heeft een sciencepark met Watergraafsmeer. Daar wordt allemaal kennisontwikkeling gedaan. Bedrijven hebben elkaar ook deels nodig om verder te groeien. Universiteiten zijn niet allebei in hetzelfde goed, dat moet je ook niet willen. Er is een ander traditie. Kortom, voor een deel vis je in dezelfde vijver, met bedrijven die daarheen zouden kunnen, maar ook hierheen zouden kunnen. En voor een deel heb je elkaar uiteindelijk ook nodig omdat je in andere dingen goed bent.

**Wordt er naar uw mening op Stedenbaanniveau op de schaal van de Randstad nagedacht over dit soort dingen? Om een voorbeeld te noemen: als er nu bij Leiden een grote speler aanklopt die zich eigenlijk beter in Den Haag zou kunnen vestigen, is het dan denkbaar dat een dergelijke speler dan wordt doorverwezen naar bijvoorbeeld Den Haag?**

Het is een 'best-guess' hoor, maar ik zou zelf al blij zijn als we dat soort dingen binnen de regio al netjes krijgen. Als we het binnen de regio voor elkaar krijgen om te bepalen wat de beste plek is voor al die dingen hebben we het echt ontzettend goed gedaan. Ik kan me eerlijk gezegd niet voorstellen dat we zeggen tegen een groot bedrijf dat zich hier wil vestigen doorverwijzen naar Den Haag.

**Want wordt er in het kader van de regionale omgevingsvisie gesproken over deze dingen?**

Ja, natuurlijk. We kijken natuurlijk welke bedrijvigheid hoort bij deze regio. Wat je wel altijd houdt is dat er bedrijven zijn die niet binnen een bepaalde profilering passen. Als een dergelijk bedrijf nu 100 arbeidsplaatsen meebrengt, dan is de bestuurlijke dynamiek natuurlijk zo dat een dergelijk bedrijf een plek moet kijken.

**U noemde de historie van onderling bestuurlijk wantrouwen in de regio. Toch kan ik me voorstellen dat een aantal sectoren zich het beste in Leiden kunnen vestigen. Hoe pakt dat dan uit?**

Het is een gesprek dat je moet voeren. Dat is ook steeds meer aan het indalen bij de bestuurders. Daarin zijn we volgens mij echt stappen aan het zetten. Dat is nog niet 100% gelukt schat ik in, maar wel voor een groot deel wordt dat in de regionale omgevingsvisie bepaald. Als Zoeterwoude zegt 'wij willen dat bedrijf per se binnenhalen. We gaan korting geven op de grondprijis'. En daarom komt het bedrijf bij ons en niet aan de ander kant van de A4. Dan zeg ik dat je niet goed bezig bent. Daar wordt de regio niet beter van. Tegelijkertijd is dat wel een heel logische en begrijpelijke reactie van de gemeente. Maar op de lange termijn wordt je daar met zijn allen niet beter van. En dat zijn nu typisch dingen die je in de omgevingsvisie kunnen bespreken. Waar wil ik nu een bedrijvenas. Dan hoeft het ook niet zoveel uit te maken waar een bedrijf gaat zitten. Want de inwoners van de regio als geheel profiteren ervan. Het maakt niet uit of ze dan in Leidendorp, Leiden of Roelofarendsveen wonen. Daarom is het zo belangrijk om met elkaar over de vragen na te denken.

**Ik kom nog even terug op het verhaal van de kantorencapaciteit. In de het Programma Ruimte van de Provincie Zuid-Holland wordt gesteld dat een deel van de overcapaciteit in Leiden kan worden ingezet om een tekort in Den Haag op te vangen? Wordt er op die manier gesproken over het overzetten van capaciteit?**

Ik zit niet goed genoeg in de kantorenwereld om dat te zeggen, maar het verbaast me enorm aangezien Den Haag een enorme leegstand kent. Den Haag heeft zijn handen vol aan het oplossen van die leegstand.

**Stedenbaan vindt plaats via een bepaalde samenwerking in de Zuidvleugel. Wat is uw perspectief daarop?**

Volgens mij is het een goed concept. Volgens mij is het goed om met elkaar op die manier naar de Randstad te kijken. Wat ik heel lastig vindt in de Zuidvleugel is dat er als het ware een muur heeft gestaan om de provinciegrens. Dat zit uiteraard in Stedenbaan, maar in de praktijk zie je dat het stopt bij de grens. Zeker voor en stad als Leiden is dat een gemiste kans.

Wat kun je er verder over zeggen. Het concept klopt wel. Het komt terug in onze regionale omgevingsvisie. Het is wel wat overheidsgestuurd allemaal. De private kant moet het gaan oppakken.

**Wat mij opvalt in Stedenbaan is dat - anders dan in ander cases die ik bekijk - de meeste gemeenten indirect vertegenwoordigd zijn in de samenwerking. Wat denkt u daarvan?**

Dat hoort bij de dynamiek van deze provincie. Kijk Den Haag en Rotterdam zijn heel sterk. Datzelfde zie je in Noord-Holland met Amsterdam. Die trekken zich weinig aan van wat de provincie wil. Ze nemen een heel eigenstandige positie in. Ze gaan direct met het Rijk aan tafel. Ze zijn in staat om ruimtelijke ontwikkeling te sturen. Dat is niet gek. Natuurlijk duwen ze daarmee anderen in de provincie ook wat weg. Dat heeft voor ons het risico, het gevolg dat wij een beetje in de periferie komen te liggen. Daarom is het ook zo belangrijk dat wij onszelf als regio organiseren omdat wij onszelf op die manier in het hart van Noord- en Zuidvleugel kunnen plaatsen. Een eigenstandige positie ten opzichte van Amsterdam en Den Haag kunnen verwerven. Anders wordt je inderdaad weggedrukt en gaan die partijen voor je kiezen. Dat is ook de urgentie die achter een dergelijk visie zit. We zijn ons daarvan heel erg bewust. Dus ja, dat heeft gevolgen. Je moet gewoon zorgen dat je goed aan tafel zit en zelf met een heel sterk verhaal komt, zodat je de regie in eigen hand houdt. Want dat is waar het om gaat.

**Dan is het doel als regio om eenduidig te zijn in de ontwikkelingsvisie?**

Ja, dat klopt.

**Wat ik nu begrijp van Stedenbaan is dat op vrijwilligheid gebaseerd is. Er vindt op allerlei manieren afstemming plaats. Wat vindt u van dat model? Moet het vrijblijvend blijven of een soort uitvoeringsprogramma worden vastgesteld?**

Als je zoiets zou doen, dan moet de provincie dat gaan opleggen. Anders gebeurt het niet. Dat gaat nooit van onderaf gebeuren. Daarvoor is het gebied te groot en te divers. Dat is volgens mij niet helemaal de kant die we op moeten als regio. We moeten in eerste instantie zelf weten wat we willen, voordat de provincie gaat opleggen wat we gaan doen. Het belangrijkste is dat mensen het concept omarmen en op die manier gaan denken. Het lijkt me bijna onhaalbaar als je ziet hoe het hier functioneert.

**Zijn er van uw kant nog zaken die niet besproken zijn, maar toch relevant zijn te noemen?**

Nee volgens mij niet.

## 5. INTERVIEW PROVINCIE NOORD-HOLLAND

Name: Paul Chorus  
Function: Policy advisor nodal development program  
Place: Haarlem  
Date: 14th of July 2015, 15:45-17:15 hours

### **Introductie**

Voorstellen. Korte inleiding onderzoek. Toestemming gevraagd voor opname interview. Toelichting op verwerking van interview.

### **Kunt u vertellen wat uw positie bij provincie Noord-Holland is en hoe u met Transit Oriented Development in aanraking bent gekomen?**

Ik ben hier in maart 2011 terechtgekomen. Ik was toen bezig met de afronding van mijn proefschrift over stationsontwikkeling. Dat was bedoeld om te kijken wat de Randstad van Tokyo kan leren. Een van mijn cases was de Zaanccorridor: de spoorlijn Heerhugowaard - Amsterdam Centraal. Ik was op zoek naar een bijbaan voor 2 dagen. Zo ben ik hier terechtgekomen. Hier binnen de provincie was men toen bezig met het uitvoeringsprogramma verdichting OV-knooppunten. Dat is één van de uitvoeringsprogramma's van de Structuurvisie 2040 die in 2010 was vastgesteld. Ik hield me bezig met het begeleiden van allerlei onderzoeken ten behoeve van die knooppunten, bijvoorbeeld het onderzoek van Goudappel. Het ging vooral om ruimtelijke potenties. Wat kunnen we allemaal rondom die knooppunten. Zo ben ik erin gerold. Toen zijn we op gegeven moment ook begonnen met het boek 'Maak Plaats'. Ook daar heb ik veel dingen voor gedaan, onderzoeken begeleid en meegeschreven. Maak Plaats is een coproductie met de vereniging Deltametropool. Maar zij hebben het meeste werk gedaan. De meeste analyses. Maar er staan ook stukken in van de rollen van de provincie, context, trends. Dat zijn dingen waarvoor wij hebben gezorgd.

### **Hoe verhoudt Deltametropool zich tot de provincie?**

Het ingewikkelde was dat Deltametropool niet zat in een raamcontract. Dus als je hen zou willen inhuren, dan moet je goed kunnen onderbouwen waarom de bureaus die in het raamcontract zitten dit niet kunnen doen. Je moet dus kunnen aantonen dat zij unieke kennis bezitten ten opzichte van de andere bureaus. Het heeft even geduurd voordat we dat geregeld hadden. Wij zijn via Sprintstad en de 'Serious Game' bij hen gekomen. We zijn bij ze langs geweest en hebben geconstateerd dat er zoveel onderzoeken zijn. Toen is het idee geboren om een soort leidraad te maken waarin al die kennis en ervaring bijeengebracht wordt. Dat is uiteindelijk Maak Plaats! geworden.

### **Wat zijn uw huidige werkzaamheden?**

Ik ben Beleidsadviseur. Ik adviseer over de rol van de provincie bij knooppuntontwikkeling. We hebben een programmteam OV-knooppunten. Dat is officieel nog niet zo lang een programma, Het programma is sectoroverstijgend, dat wil zeggen, integraal. Het team is nog steeds in opbouw en moet nog aangevuld worden met andere mensen uit andere sectoren. Voorheen was het ondergebracht bij de sector Ruimtelijk Inrichting, Ontwerpteam. Nu behoort het dus formeel niet tot een sector. De samenwerking met andere sectoren als verkeer, vervoer, economie, wonen (dat is een apart team binnen de sector Ruimtelijke Inrichting), landbouw en toerisme staat centraal.

### **Kunt u aangeven hoe de provincie in aankijkt tegen Transit Oriented Development?**

Vooral het Maak Plaats boek heeft geholpen. Dat vormt een nieuw perspectief op de ruimtelijke ordening. De vorige gedeputeerde Tjeerd Talsma gaf altijd aan in presentaties dat er een hoop belemmeringen zijn, bijvoorbeeld Natura 2000 gebied en Schipholcontouren, waardoor er maar heel weinig ruimte over blijft voor stedelijke ontwikkelingen. Wat dan min of meer overblijft qua ruimte is de ruimte rondom ov-knooppunten: Dat zijn de 60 treinstations en 4 regionale busstations in Noord-Holland. Deze staan ook expliciet vermeld op de provinciale structuurvisiekaart). Dat zijn goed bereikbare plekken. Daarvan wil je de ruimte beter benutten. En natuurlijk ook de bestaande infrastructuur. En het past ook bij 'duurzaam ruimtegebruik', een van de drie hoofdbelangen van de structuurvisie Noord-Holland 2040.

### **Is het zo dat er buiten het bestaand bebouwd gebied zoveel restricties zijn?**

Buiten bestaand gebied bouwen mag mits, je kunt aantonen dat er regionale behoefte is en er binnenstedelijk geen plek is. Daarbij moet het voldoen aan bepaalde ruimtelijke kwaliteitsvereisten.

#### **Dat is de Ladder Duurzame Verstedelijking (LDV) als ik me niet vergis?**

Ja, de nut & noodzaak discussie volgt min of meer al het gedachtegoed van de LDV (wat ontbreekt is trede 3 waarin expliciet wordt gesteld dat wanneer de ruimte er niet is er gekeken moet worden naar locaties die multimodaal ontsloten zijn of multimodaal ontsloten kunnen worden). De nut en noodzaakdiscussie staat al in de verordening.. Daarvoor gebruiken we bijvoorbeeld demografische prognoses. Gemeente x verwacht 2000 woningen, maar komt met plannen op 3000 woningen. Dan is het de vraag of het wel logisch is om dat te doen. Als het plan buiten de BBG contour ligt dat hebben we een Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARO) die kijkt naar het ruimtelijk kwaliteitsaspect. Een soort onafhankelijke commissie waarin hoogleraren, landschapsarchitecten, e.d. zitten. Vanuit de provincie geven we een soort preadvies aan de ARO die bespreekt het en geeft vervolgens een advies aan Gedeputeerde Staten. Het richt zich vooral op de landschappelijke kwaliteit. Je ziet trouwens dat er veel minder gemeenten zijn die iets van uitlegplannen willen. Er zijn wel plannen, maar die zijn vooral van gemeenten die nog voordat de contouren werden getrokken nog snel een aantal gebieden in de 'voorbereidingsfase' hebben gekregen, zodat ze binnen de BBG vallen. Dat was in feite toen nog, en soms nu nog steeds, grasland. Sommige gemeenten hebben dat toen slim aangepakt. Gezorgd voor voldoende buffers. Dat is wel jammer achteraf.

#### **Wat is nu precies de functie van Maak Plaats?**

Het is geen beleid, maar onderzoek. Het zijn wel uitgangspunten voor ons beleid. Bijvoorbeeld bij de actualisatie van de structuurvisie. Daarin worden passages opgenomen waarin die 10 uitgangspunten terugkomen. En uiteindelijk willen we ook kijken naar de verordening. Of we daar ook het een en ander in kunnen vertalen. Dan gaat het om vooral om het principe dat minimaal 50% van de nieuwe woningen rondom ov-knooppunten wordt gerealiseerd. Een misschien nog wel meer om het principe dat bestaande plannen binnen BBG rondom knooppunten voorrang krijgen. Dat zien we nu ook in de Zaancorridor. Een gemeente heeft veel plannen binnen BBG, waarvan een aantal liggen bij de knooppunten. Deze plannen kunnen niet allemaal tegelijk ontwikkeld worden. Als je dan de focus eerst op de knooppunten brengt, bijvoorbeeld in de verordening, dan kan je daar gericht op sturen.

#### **Voor de duidelijkheid: op dit moment is er nog niets hierover opgenomen in de verordening?**

Nee. Ik ben benieuwd in hoeverre het erin gaat komen. Dat is ook een politiek besluit. Men moet het willen. Mijn persoonlijke mening is dat het wel zou helpen om er meer richting aan te geven. Misschien ook voor de kantoren. Zuid-Holland heeft bijvoorbeeld specifieke plekken rondom een beperkt aantal OV-knooppunten aangewezen waarbinnen kantoorontwikkeling mogelijk is. Maar goed, veel nieuwe kantoren komen er niet meer bij. Er moet eerder worden geschrapt.

#### **Ligt het voor de provincie het meest voor de hand om dit in de verordening te doen?**

Ja, want daarmee kunnen wij ook gemeenten controleren en hebben we een juridische basis om in te grijpen. En je hebt natuurlijk ook nog zoiets als een proactieve of reactieve aanwijzing.

#### **Worden die middelen ook daadwerkelijk ingezet?**

Ja, het is af en toe wel eens gebruikt. Nog niet zozeer op knooppunten, maar bijvoorbeeld wel gemeenten die planontwikkeling deden buiten BBG zonder dat ze nut & noodzaak konden aantonen. Daar is wel ingegrepen. Dit ligt gevoelig omdat dit de relatie met de betreffende gemeente kan verstoren, waardoor men minder snel geneigd is dat te doen. Iets anders wat we willen gaan doen is het monitoren van de 10 uitgangspunten uit de Maak Plaats publicatie. Maar het gaat straks ook om veel concretere zaken. Bijvoorbeeld in de Zaancorridor waar je merkt dat de trein veel verstoringen heeft. Dan kun je afspraken maken over punctualiteit, daarop terugkomen en verder op handelen. Een beetje a la Stedenbaan, waarin er aanbevelingen worden gemaakt en je kunt bijsturen. Als dan iemand van Provinciale Staten vraagt wat er concreet gedaan is met de uitgangspunten, dan kan je ook resultaten laten zien. Maar dat is allemaal in ontwikkeling nu.

#### **In hoeverre is de Stedenbaan inspiratie en wordt het gebruikt?**

Ja, dat gebruiken we vooral ook om te leren van de fouten die daar gemaakt zijn. Bijvoorbeeld dat men daar teveel gefocust heeft op de kwantiteit en te weinig op de kwaliteit. En wat we daar ook merkten is dat gemeenten daar meer op afstand stonden. Je had natuurlijk wel Rotterdam en Den Haag, maar andere gemeenten werden vertegenwoordigd via hun regio's. Wij hebben in de Zaancorridor juist gekozen om alle

gemeenten te benaderen, plus NS en ProRail. Dat werkt toch beter. Anders hechten gemeenten er minder belang aan en zijn ze minder bereid mee te werken. Het is belangrijk voor het draagvlak. Wat ik goed vind zijn de concrete afspraken met NS om te monitoren. Dat helpt en daar moeten we ook naartoe. Zodat we weten wanneer de frequentie op de Zaancorridor omhoog kan.

#### **Wat houden die concrete afspraken in?**

Ze hebben daar een afspraak dat er bij een bepaald aantal in- en uitstappers een extra sprinter bijkomt. Voor de Zaancorridor - het deel tot en met Alkmaar - speelt dat we willen weten hoeveel in- en uitstappers nodig zijn om het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) überhaupt mogelijk te maken. Want er wordt gezegd dat het PHS komt in 2031, maar dat hangt wel af van de marktvraag. NS gaat geen treinen rijden als dat niet financieel uitkomt. En dat is ook het verwarrende voor gemeenten die denken dat het programma er wel komt. Als er geen voldoende in/uitstappers zijn gaan ze niet rijden. Je kunt daar als gemeente ook zelf wat aan doen.

#### **Wat kunnen ze daar dan aan doen?**

Zorgen dat er meer ruimtelijke ontwikkelingen in de buurt van die stationsomgevingen komen. Een andere belangrijke knop is het verbeteren van de langzaam verkeersverbindingen, zodat er een goede verbinding is van het station naar het centrum. Maar ook de aantrekkelijkheid van de stationsomgeving verbeteren. Dat helpt allemaal om het invloedsgebied en daarmee het reizigerspotentieel te vergroten. Zaanstad bijvoorbeeld is een heel 'auto-minded' gemeente, terwijl daar eigenlijk heel veel potentieel zit. Daar zit enorme dichtheid. Binnen die bestaande bevolking zit er een groot reizigerspotentieel. Het zit dus ook niet zozeer in het nieuwe, maar ook in het bestaande. Dan gaat het meer om keuze bieden. Dat naast de auto ook de trein een aantrekkelijk alternatief kan zijn.

#### **De langzaamverkeersverbindingen en de kwaliteit van de stationsomgevingen zelf, lijken me toch dingen waar je als provincie minder grip op hebt. Klopt dat?**

Ja, maar wij kunnen wel met subsidies stimuleren dat die ontwikkelingen er komen. We hebben bijvoorbeeld Fietsimpuls gehad, dat ging vooral om vergroten van de capaciteit van fietsstallingen en verbeteren van de verbindingen van en naar OV-knooppunten.

Wij zijn nu aan het kijken of we in plaats van dat invloedsgebied van 1200 meter rondom stations niet het bereik van 10 minuten fietsen kunnen nemen als uitgangspunt. Dan heb je de huidige situatie en zie je de knelpunten. Want het is natuurlijk een illusie dat je overall een keurige cirkel rondom stations hebt. In werkelijkheid zal het meer een stervorming gebied zijn. Je kunt dan barrières wegnemen en zo het invloedsgebied en daarmee het reizigerspotentieel vergroten.

#### **Even terug naar de rol van de provincie. Wat is nu de sturingslogica van de provincie?**

Wij zien vooral deze: nummer 3, de coördinerende rol, als onze belangrijkste taak. Daarbij ligt de focus vooral op corridorniveau. Dat is mede geïnspireerd op mijn eigen onderzoek. Ook intern ziet met dat het nog zo gek niet is om juist op dit niveau de 'lead' te nemen. Wat we daar hoofdzakelijk voor ons zien is dat gemeenten onderling afspraken maken over programmering. Onze rol daarbij is ervoor zorgen dat die afspraken er komen. Als je dat naar de Zaancorridor vertaalt: wij zitten die projectgroepen voor, we hebben een stuurgroep die wordt voorgezeten door de gedeputeerde. En ja, dan probeer je tot afspraken te komen. Een soort uitvoeringsprogramma waarin staat wie, wat, gaat doen en wanneer. Dat gaat enerzijds over de aantallen woningen die je zou moeten realiseren komende tijd. Maar het gaat ook over typen woningen, kwaliteit, programma, identiteit van stationsgebieden.

#### **Als ik het goed begrijp zet de provincie zich in voor het tot stand komen van die afspraken. Maar gaan jullie het verplicht maken of afdwingen?**

Nou ja, we hebben onszelf wel afgevraagd wat we moeten doen als die afspraken niet worden nageleefd. Wat doe je dan? Voor ons kunnen de RAP's een inspiratiebron zijn. Dit zijn Regionale Actieprogramma's Wonen, waarin vanuit Wonen voor elke 4 jaar een woningbouwprogrammering wordt gemaakt. Met de regio worden er afspraken gemaakt over de aantallen te realiseren woningen. Daarbij wordt de woningbehoefte gelegd naast de plancapaciteit. De regio mag onderling bepalen hoe ze dat gaan verdelen. Wij hadden zelf ook de vraag: wat wordt er gedaan als de afspraken niet worden nagekomen. Het blijkt dat de gedeputeerde het dan teruglegt in de stuurgroep. Hier wordt dan besproken hoe het kan dat bepaald afspraken niet worden nageleefd. In dat soort overleg wordt erover gepraat. Het is niet zo dat wij met een stok gaan slaan, boetes uitdelen of dat soort dingen. Het wordt dus meestal terug gelegd op de bestuurlijke tafel binnen de regio.

Want het is altijd de vraag hoe het de verhouding met de gemeente treft als je dit zo streng aanpakt. Dat kan ook negatief voor je uitpakken. Dat gemeenten geen zin hebben, niet willen meewerken. Aan de andere kant kan het ook goed zijn. Het is dus de vraag hoe streng we hiermee willen omgaan. Daar kunnen wij in adviseren, maar uiteindelijk is het ook iets voor de gedeputeerde om aan te geven hoe streng ze daarmee wil omgaan.

**Het is dus op dit moment nog niet duidelijk hoe daar precies mee wordt omgegaan?**

Nee. Kijk, het principe van 50% bij knooppunten bijvoorbeeld is een ambitie. Dat zou je hard kunnen maken, maar dat hoeft niet. We willen eigenlijk hetzelfde doen als bij Stedenbaan. Dat je dingen signaleert en dat gaat aankaarten. In de laatste Stedenbaanmonitor zagen ze bijvoorbeeld dingen met de kantoren fout gaan. Dat gaat natuurlijk geheid terugkomen in de stuurgroep. Daar wordt dan besproken dat dit niet kan. Dat moet uiteindelijk wel tot een oplossing leiden.

**Als ik de Stedenbaanmonitor lees zie ik dat het wordt benoemd, maar consequenties ontbreken. Dat is dus om het politiek-bestuurlijke pad vrij te houden?**

Ja.

**Is er iets te zeggen over het effect van dat politiek-bestuurlijke pad?**

Dat weet ik natuurlijk niet precies. Maar je leest alleen dat de voorzitter Broks, de burgemeester van Dordrecht, dat aankaart. Ik mag dan wel hopen dat daar iets mee gedaan wordt.

**Ik vraag dit omdat ik benieuwd ben naar de gevolgen van het niet nakomen van de afspraken door bijvoorbeeld één gemeente. Welke consequenties heeft dat bijvoorbeeld voor de afweging van andere gemeenten?**

Ja, je kunt hebben dat een aantal gemeente er minder aan trekken. Dan kun je de lijn hebben, nou ja, dan die niet. Dan stoppen we daar minder energie in. Wat je ook zou kunnen doen is subsidies toekennen. Dat je gemeenten die wel meewerken daarvoor beloont. Dat ze kansrijker zijn dan de gemeenten die dat niet doen. Je kunt daar allerlei constructies voor verzinnen om dat aan te pakken.

**Zijn er dit soort afspraken er al. Bijvoorbeeld in het Corridorconvenant, zoals voorgesteld in de Maak Plaats-publicatie?**

Ja, dat was de gedachte daar. Wij zijn begonnen met een intentieovereenkomst, waarin de partijen het gedachtegoed onderschrijven en zich willen inzetten voor een optimale ruimtelijke verdeling over de corridor. En dat men ook wil bijdragen om te kijken hoe het PHS haalbaar kan worden gemaakt. Dat is stap 1. En stap 2 is dat we naar een uitvoeringsprogramma willen. Een soort adaptief programma, waarin steeds in stapjes dingen uitgewerkt zullen worden. Want het heeft geen zin om met een programma tot 2040 te komen. Want over 4 jaar is alles anders. Daar moet je voorzichtig mee omgaan. We willen er naartoe dat helder wordt wat er op corridorniveau afgesproken moet worden en wat er op knooppuntniveau (dus per gemeente) moet worden afgesproken. Daarvoor hebben we een projectgroep Zaancorridor, waarin alle gemeenten aan de corridor in zitten, een vertegenwoordiger van NS en ProRail en iemand van de stadregio Amsterdam. In de stuurgroep zitten de wethouders van de gemeenten en de regiodirecteuren van ProRail en NS van Randstad Noord. Dan worden daar besluiten genomen. En die besluiten bereiden wij voor in onze ambtelijke projectgroep. De provincie zorgt nu dat er dingen gebeuren. Men kijkt ook naar ons voor regie en zien dat ook als rol voor de provincie. Wij zien dat nu toe ook. Uit dat uitvoeringsprogramma moet dan een soort actieprogramma komen, waarin gemeente x een aantal concrete dingen moet doen de komende tijd. Dan wordt het ook... Ja, nu nemen we in veel dingen nog de 'lead'. Het is ook een pilot. We moeten het ook uitproberen. Dus met dingen uitwerken is het ook zo dat wij nu veel voorbereiden en dat andere erop mogen schieten, maar dadelijk zal het ook zo zijn dat gemeenten zelf meer moeten gaan doen. Dat zij meer actie moeten ondernemen.

**Want hoe is dat op dit moment? Wordt het al overgenomen? En zo ja, hoe dan?**

Ja, in die zin overgenomen. We discussiëren over stukken. Daar hebben ze het dan over. En ze leggen dingen voor aan hun eigen wethouders. Je ziet wel dingen terug, want die zijn ook benieuwd wat gebeurt er in die projectgroep. Overnemen is wel een groot woord, want er valt op dit moment nog weinig over te nemen. Maar er worden wel dingen gedeeld. Sommige beelden snappen ze wel en zien ze wel voor zich. Maar dadelijk wordt het interessant als er echt keuzes moeten worden gemaakt. En die keuzes zullen ook pijnlijk zijn. Bepaalde dingen zullen niet of pas later kunnen. Maar daarover moet wel gesproken worden. Maar dat is tot op heden nog niet gebeurd. We zijn dat aan het voorbereiden. Ik weet niet of je het rapport Kiezen en Delen



van het Planbureau voor de Leefomgeving kent? Je ziet daarin dat ontwikkelingen vooral plaatsvinden op met het OV slecht bereikbare plekken. Hoe kun je nu zorgen dat de afstemming tussen verstedelijking en infrastructuur beter van de grond komt. Daarvoor is beleid nodig dat durft te kiezen en bereid is om te delen. Dat delen gaat vooral om het delen van middelen en verantwoordelijkheid. Het kiezen gaat dan ten eerste om het kiezen voor knooppunten, en daarnaast het kiezen tussen knooppunten. En het versoepelen van verplaatsingsketens. Dat laatste gaat over de 'first'/last mile naar het station. Wij zijn vooral het kiezen voor en kiezen tussen knooppunten aan het uitwerken. Hoe ga je dat nu afwegen? De redeneerlijn om de keuzes te maken. Want het lijkt zo logisch, maar veel gemeenten hebben helemaal niet de prioriteit bij de knooppunten liggen. Zaandam bijvoorbeeld heeft andere belangrijke projecten zoals de Zaan IJ-oever. Dat kun je niet negeren, maar hoe ga je daar dan vervolgens mee om? Dat hoeft op zich niet verkeerd te zijn, want als je zorgt dat er goede verbindingen liggen vanuit die plekken naar de stations, dan kan dat ook bijdragen. Dat betekent niet dat je zoiets moet afschieten, maar je moet er wel rekening mee houden. De gemeente moet zich wel bewust zijn dat als je knooppunten belangrijk vindt, je daar ook voorrang aan moet geven. Dat betekent andere ontwikkelingen beperken of afremmen. Daar moet je dan kritisch naar kijken. Dat zijn we nu ook voor de Zaancorridor in beeld aan het brengen. Wat zit er aan plannen binnen die 1200 meter of die 10 minuten fietsen. En wat zijn dat dan voor plannen. Zijn dat juridisch 'harde' plannen of is het 'zachte' capaciteit. En ook wat kun je nog binnen de 'harde' plannen doen. Want er is hard en er is hard. Je kan daar nog wel meer mee doen dan ik dacht. Dat krijg je in ieder geval terug van de gemeenten. En ja, wij kijken vooral naar het wonen, omdat we daar de meeste info hebben. Voor kantoren is dat lastiger qua informatie. En voor voorzieningen en detailhandel weten we dat helemaal niet. Dat is moeilijk. In Stedenbaan hadden ze dat eerst wel, maar onderhand ook niet meer. Daar hebben we met Stijn van de Walle van Stedenbaan recent nog over gesproken. Het is lastiger om daar een beeld van te hebben. De woningbouw houden we zelf bij via [www.plan Capaciteit.nl](http://www.plan Capaciteit.nl) daarin staan nu net de nieuwe plannen van 2015 tot 2030 en verder. Dat hoeven niet alle plannen te zijn, want dat is afhankelijk van wat de gemeenten aan plannen willen indienen. Sommige plannen zijn nog te vaag en worden daarom nog niet aangeleverd (i.e. ingevuld in het formulier behorende bij de website). Maar zo heb je wel een groot gedeelte van de plannen van gemeenten in beeld. Met die informatie en de invloed die we kunnen uitoefenen op de woningbouwprogrammering kunnen we als provincie ook concreet wat doen. We hadden het vandaag nog over de 'tegenspits' creëren. Kantoren en dergelijke is allemaal leuk, maar werkgelegenheid krijg je niet zo snel in Alkmaar of Heerhugowaard. In ieder geval niet vanuit Amsterdam. Dan zijn het meer de kleinere kantoren. Dat is allemaal niet zo makkelijk. Voor de Zaancorridor gaat het veel meer om het genereren van meer reizigers in de daluren. Daarin speelt toerisme en recreatie een belangrijke rol. Daar zit de kracht van de Zaancorridor. Dat zie je ook in deze Onderwegstudie terugkomen. Wat het aardige is van deze ontwerpstudie is dat je op een heel aantal plekken wel iets hebt aan toerisme en recreatie. Je zou daarvan een pakket kunnen maken. Een soort dagbesteding waarbij je eerst naar de Zaanse Schans gaat, dan de kaasmarkt in Alkmaar, een oude veiling in Langedijk bij Heerhugowaard en tenslotte naar het strand bij Castricum. Zoiets zou je kunnen aanbieden. Daarmee zou je extra reizigers in de daluren (in beide richtingen) op gang kunnen brengen.

**Is het zo dat jullie bewust aanbod creëren langs de corridor in de hoop dat activiteiten (werkgelegenheid, bewoning) vanzelf ontstaat op die plekken?**

Nee, nee. Als er nieuwe regionale voorzieningen zijn, dan willen we natuurlijk graag dat ze op deze plekken komen. Dat moet ook regionaal worden afgestemd, dat staat al in de verordening. Dan zouden we het gesprek wel eens aan kunnen aanknopen om ze rond de knooppunten te plaatsen. We kunnen niet dwingen dat het op een bepaalde locatie komt.

**Is het uiteindelijk wel de bedoeling dat gemeenten gezamenlijk beslissen tot een locatie?**

Ja, dat zou je wel willen. Daar zouden juist de stationsprofielen, de identiteit, bij helpen. Als er dan een regionale voorziening komt kan dat naast de profielen worden gehouden, zodat blijkt wat een logische keuze is. Maar dan moet men elkaar dat wel gunnen. Daar gaat het uiteindelijk wel om.

**Is dat realistisch?**

Dat zou zo moeten groeien. Het belangrijkste zou moeten zijn dat het op de Zaancorridor komt. En of dat nu gemeente x of y is, maakt dan niet zoveel uit. Dat moet men eerst zo gaan zien. De discussie over het ziekenhuis dat verplaatst wordt van Alkmaar naar Heerhugowaard laat zien dat dit nog moet groeien. En dan ligt dat ook nog op een plek net op of buiten die 1200 meter. Dus je hebt daarbij nog aanvullend OV nodig. Maar daar is natuurlijk een hele geschiedenis aan vooraf gegaan.

Zelf denken we nog na hoe we met de Ladder Duurzame Verstedelijking in de provinciale verordening iets kunnen. Je kan dan denken aan een trede 1: is er regionale behoefte?, en trede 2: kan het binnenstedelijk, in eerste instantie bij knooppunten? Dan heb je dus ook dat principe vertaald. En heb je een middel om te sturen. De vraag is of ze dat hier aandurven. Daar ben ik benieuwd naar. Maar daaraan zitten wij nu te denken.

**Er wordt gesproken over onderlinge concurrentie en complementair zijn van knooppunten in Maak Plaats. Kunt u dat concreet maken binnen de Zaancorridor?**

We zagen onlangs bij de actualisatie van de structuurvisie dat een bepaalde gemeente, een hele regio eigenlijk, precies hetzelfde profiel wilde als andere gemeenten hadden. Wij vroegen ons toen af wat dan het onderscheid is. Zoiets kun je wel willen, maar dat moet afgestemd worden binnen de Zaancorridor. Je kan niet als individuele regio je gang gaan.

**Er zijn toch 2 regio's?**

Ja, regio Alkmaar en Stadregio Amsterdam Noord. En je hebt Uitgeest dat nu nog behoort tot de regio Zuid-Kennemerland/IJmond maar straks overgaat naar regio Alkmaar. Dat is logischer en maakt het voor ons ook eenvoudiger.

We merken dat sommige gemeenten alles willen, maar dat het niet handig is om dat te doen. Laatst hebben we een workshop gehad over de identiteit van stationsprofielen. Een soort eerste aanzet. Daarbij hebben we gewerkt met sfeer, doelgroepen, bereikbaarheid en programma. Daarbij is de vraag: hoe moet jouw station eruit zien? Wat zou jouw station moeten zijn in de toekomst? Daarbij hebben ze beelden neergelegd. Je ziet daaruit naar voren komen dat sommige stations elkaar goed kunnen aanvullen, maar ook dat sommige gemeenten allemaal kiezen voor 'pop-up' en festivals in hun stationsomgeving. Daar zullen uiteindelijk keuzes in gemaakt moeten worden, want dat kan niet overal.

**Dan kom je dus weer terug op de manier waarop zo'n keuze wordt afgewogen?**

Ja, daarbij is het dus handig om de stationsprofielen duidelijk te hebben. Dan weet je ook wat gemeenten vinden. Dan kun je ook zien welk programma wenselijk is. Dat moet uitkomst bieden naast ook bijvoorbeeld marktvrage. Dat moet daarbij helpen. We hebben een soort 'identity-matching' voor stations. Dat is een methode die ze gebruikt hebben voor de kustplaatsen in Noord-Holland. Want die kustplaatsen zijn toch allemaal hetzelfde. Het is eigenlijk heel aardig te vergelijken. Met burgers, bedrijven, lokale beroemdheden, ze hebben daar 7 B's voor. Dat vind ik heel aardig. Want dat is ook een van de conclusies die we uit onze netwerkanalyse halen, dat je er veel meer partijen bij moet betrekken. Want die Zaancorridor is nu voora een overheidsverhaal. Iets van de overheid en semi-overheid. Je wilt dat het de breder maatschappij ingaat en dat men er daar ook iets van vindt.

**Wat is de maatschappij in brede zin?**

Nou ja, allerlei groeperingen. In de eerste plaats met ontwikkelaars. Die zijn er nu ook nog niet zo bij betrokken. Maar ook een fietsersbond. Of de Amsterdam Tourist Board. Recreatieschappen, bepaalde bedrijven, the Economic Board of Amsterdam. Dat soort dingen. Het zou goed zijn om daarmee ook eens het gesprek aan te gaan. Dat 'identity matching' heeft men gebruikt om een bepaald profiel en programmering te bepalen. En dat heeft wel aardige dingen opgeleverd. Er is ook een 'moodboard' gemaakt, wat duidelijk maakt wat onderscheidend is van bijvoorbeeld IJmuiden ten opzichte van Castricum. Dat willen we op de stations loslaten. We hebben natuurlijk de knooppuntmilieus uit Maak Plaats!, maar dat is vrij abstract. Dit is er dus een verdere verdieping op. Dat helpt dat kiezen tussen knooppunten duidelijk te maken.

Verder over concurrentie. Wat ook gewoon heel ingewikkeld is is dat er binnen woningmarktregio's allerlei subregio's zijn die met elkaar concurreren. Sommige plekken concurreren helemaal niet met elkaar. Heerhugowaard bijvoorbeeld concurreert helemaal niet met Heiloo. Dat is ook weer ingewikkeld. Hoe ga je daarmee om? Gemeente Bergen is weer een heel andere gemeente. Die bouwt vooral voor zichzelf.

**In Maak Plaats staat op bladzijde 150 een bepaalde woningbouwopgave voor de Zaancorridor. Wat moet je hiermee?**

Ja, dat is gebaseerd op het onderzoek van Companen. Er is een soort strategie op losgelaten die zegt dat je hier moet herprogrammeren of iets uitstellen of daar weer moet versterken. Daar is tegelijkertijd wel kritiek op. Die woonmilieus zijn toch vrij abstract. Misschien moet je meer kijken naar het type woningen. Want we weten wel wat de plancapaciteit is, hoeveel appartementen er worden gebouwd en hoeveel grondgebonden woningen. Maar we weten niet of dat teveel of te weinig is. Juist dat wil je weten. Intern hoor ik wel dat

gemeenten weinig kunnen met dit soort woonmilieus. "Centrum Dorps" bijvoorbeeld is vrij abstract. En er was ook wel discussie over omdat dit meer op regionaal niveau is, terwijl je wel wat meer ingezoomd wil zijn op gemeente. Sommige gemeenten hebben bijvoorbeeld maar één woonmilieu. Dat klopt ook niet. Of sommige gemeenten met een station en zonder station hebben hetzelfde woonmilieu. Dat levert vragen op.

**Ik keek bijvoorbeeld naar Centrum Dorps en vroeg me af of een woonmilieu met dergelijke lage dichtheden (22 woningen / hectare) sowieso wel aantrekkelijk zou zijn binnen TOD?**

Ik weet niet of je het artikel van Leonie Janssen-Jansen kent, die daar ook kritiek op had. Dat dit meer uitgaat van 'beleidsgestuurd bewijs' in plaats van 'bewijsgestuurd beleid'. Er worden allerlei dingen verondersteld. En daar heeft ze wel een punt hoor. Want er wordt hier de link gelegd tussen centrum-stedelijk, hoge dichtheden, dat die bij knooppunten moeten komen, want dat is goed. Maar het is helemaal niet bekend of daar wel zo'n markt vraag is. Er worden dus allerlei veronderstellingen gedaan. Er is weinig centrum-stedelijk plus, dat kunnen we wel overhevelen naar... Ja, dat is allemaal leuk zo'n theoretische exercitie, maar het is de vraag of dat in de praktijk kan. Er wordt genoemd dat een deel van de Amsterdamse vraag naar Zaanstad kan, terwijl daar blijkt dat het niet kan. Daar spreken ze elkaar al tegen. Dit riep een hoop discussie op.

**Dus in zekere zin is een verfijning nodig?**

Ja, we willen verfijnen. En vanuit Wonen willen ze een onderzoek doen naar de markt vraag, dan vooral het type woningen. Want ze hebben gemerkt dat het meer houvast biedt ook voor gemeenten. Dat wilden ze na de zomer doen. Daar ben ik wel benieuwd naar. Er zitten gewoon een aantal veronderstellingen in, maar het is de vraag of dat echt zo is. Voor ons kwamen de resultaten wel goed uit. De vraag naar centrum-dorps of centrum-stedelijke is ideaal, want dat kan mooi bij die knooppunten. Maar die vraag zou ook kunnen liggen in het centrum van Castricum, wat dan weer verder van de stationslocatie aflight maar wel dichtbij voorzieningen. Dat is locatiespecifiek. Bij Maak Plaats, dat is een theoretische exercitie, waarin bepaalde kansrijke milieus worden onderscheiden. Maar het is de vraag of de plancapaciteit die bij een aantal stations als kansrijk staat vermeld, wel mogelijk is wel kan. Want bij Heerhugowaard staat bijvoorbeeld een enorm aantal, maar daarvan wordt uitgegaan dat een plan als Broekhorn, waar nu een lage dichtheid is verdicht kan worden. Het is maar de vraag of dat nog kan, omdat het hier al om een onherroepelijk plan gaat.

Ja, wij hebben zoiets van, oké, dat kun je wel willen, maar de vraag moet er wel zijn. Dat moet wel aangetoond zijn. Er staan nu net nieuwe demografische prognoses zijn. Daaraan zien je dat er veel gemeenten zijn waar er meer gebouwd wordt dan er behoefte is. Daar moet je de komende tijd bouwen voor de vraag en op lange termijn oppassen dat je niet bouwt terwijl er geen vraag is. Maar wat de woningbehoefte betreft hebben we vooral inzicht in de kwantitatieve vraag in beeld, terwijl nu juist de kwalitatieve behoefte van belang is. Daar proberen we grip op te krijgen door enerzijds een onderzoek te laten doen door team Wonen, en anderzijds ook door marktpartijen te bevragen naar hun kennis over de vraag van consumenten

**Waar moet ik dan aan denken?**

We hebben gesproken met AM en Bouwfonds, de grotere jongens, want die zijn meer op corridorniveau actief. Daarnaast ook lokale ontwikkelaars en zelfs particulieren. AM steekt bijvoorbeeld heel sterk in op conceptontwikkeling. Ze hebben consumentenpanels om te kijken waar er behoefte aan is. Daar wil je meer feeling voor krijgen. We zien dit, maar welke milieus zouden dan in stationsomgevingen kunnen. Daar moet je voorzichtig mee omgaan.

**Dus kwalitatief is er nog veel meer inzicht nodig?**

Ja, er is wel een verfijning nodig.

**Een aantal actoren zijn al langsgekomen in dit gesprek. Zijn er nog actoren waar u de aandacht op wilt vestigen?**

We hebben NS en ProRail, die zijn ook belangrijk voor de businesscase. We willen die groei langs de Zaancorridor. En zij kunnen dat ook gaan monitoren. In die zin hebben we ze nodig. En ze willen erover meedenken. Ze hebben kennis over stations, dienstregeling, capaciteit, etc. Ze kunnen al die dingen aangeven. We hebben ook een soort netwerkanalyse gemaakt van de actoren. De vraag is wat het bestaansrecht is van de stuurgroep Zaancorridor naast al die andere stuurgroepen in de regio. Dat gaat dan meer om de integraliteit en zorgen dat dingen geagendeerd worden in ander stuurgroepen. Dit is echt een stuurgroep waar dingen samenkomen. In die netwerkanalyse kwam ook uit dat heel veel linkjes leiden tot het BO-MIRT (Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Daar worden dingen met het Rijk afgetikt. Hoe ben je daar verbonden. Dan zie je dat er een Platform Bereikbaarheid (PBM)

is van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en een platform economie (PRES) en PRO vanuit de ruimtelijke ordening. En dat is een heel eigen platform dat geen link heeft met het BO-MIRT. En zou je eigenlijk wel moeten hebben vanuit de integraliteit. Dat zou je dan moeten spelen via PBM. Hoe dat verbonden is is heel apart. Dat vonden we al een interessante constatering. Hoe kunnen we dat inbrengen, zodat het uiteindelijk in het MIRT komt. Als het gaat over investeringen in het spoor, dan kom je uiteindelijk daar terecht. Want vanuit MRA heeft men ook een wensenlijstje richting I&M. BO-MIRT is geloof ik 2 keer per jaar, in oktober en in mei. Daar worden dingen vanuit de regio met de staatssecretaris besproken.

### **Als je kijkt naar woningbouwcorporaties of private ontwikkelaars. Spelen zij een rol?**

Nee, nu is het beperkt. Wel vanuit Wonen natuurlijk. Maar we moeten daar misschien ook meer mee doen. Ze hebben wel een rol namelijk, bijvoorbeeld in het meedenken. We zien dat I&M nog helemaal niet is aangehaakt, terwijl ze wel grote invloed hebben op het spoor. Een aantal MIRT onderzoeken hangen daarmee samen. Bijvoorbeeld de Ag die min of meer parallel loopt met de Zaancorridor. Daar komt ook het OV om de hoek kijken. Daarnaast MIRT verkenning A7/A8. Daar liggen linken met knooppunten. Er is ook nog een MIRT onderzoek Sloterdijk. Daar is een apart MIRT-onderzoek voor. Dat is voor ons ook van belang. Sloterdijk is wel interessant. Er gaat veel transformatie plaatsvinden van kantoren naar een veel gemengder milieu. De milieuzonering wordt daar minder strikt. Uit een deel van de milieuzonering wordt een 'hap' genomen, zodat daar ook veel meer gebouwd kan worden. Dan kan er flink opgeplust worden qua woningbouw. En kan daar ook een woonmilieu worden gecreëerd. Dat kan ook flink bijdragen aan de ambitie om minimaal 50% van de nieuw te bouwen woningen langs de Zaancorridor te realiseren. Belangrijk is dat de gemeente zelf ook aangeeft, wat zij kwalitatief als minder gewenste ontwikkeling ziet in het gebied. Dat is ook een soort bewustwording bij de gemeente. Je moet als gemeente ook een goed beeld hebben van het woonmilieu dat je daar wil hebben en daar dan ook op sturen. Je moet het meegeven als een soort spelregel richting ontwikkelaars.

### **Wat houdt het boek 'Onderweg!' in?**

Dit is een studie van de Bond Nederlandse Architecten. Daaraan hebben we meegedaan met gemeenten Heerhugowaard, Castricum, Zaanstad en NS heeft meegedaan. En die hebben een soort opgave geformuleerd voor de korte en lange termijn. En daar heeft de bond een soort prijsvraag uitgeschreven. Die mochten ze vervolgens uitwerken. Ze hebben gewoon gevraagd aan een aantal bureaus om met een aantal inspirerende ideeën te komen voor de stationsomgeving. Er is ook nagedacht over beeld en profielen voor ruimtelijke programmering. Vanuit TU Delft is gekeken naar de infrastructuur vanuit een hoger schaalniveau, maar ook over innovatieve ontwerpen over fietsenstalling Landscape Oriented Development als routing naar de kust. De verbinding met de duinen verbeteren. Het is ter inspiratie, om te prikkelen. Dat was voor de wethouders ook wel goed. Dat gaf ook energie. Ze werden wel heel enthousiast door de studie. Het geeft toch een eindbeeld. Daar is veel aandacht aan gegeven. We zijn bij een aantal gemeenten geweest voor werkateliers. Uiteindelijk is er een slotdebat geweest in Zaanstad, waarbij al die wethouders, een aantal experts van buiten en de gedeputeerde erop konden reageren. Zo heeft het wel wat body gekregen. En met name de energie en enthousiasme gecreëerd. Ook bij een aantal wethouders die net verkozen waren. Er was een wethouder van Zaanstad, die twee dagen daarvoor was verkozen. Die moest eerst uitgelegd krijgen wat TOD inhoudt. En die had toch zoiets van: Joh, wij zijn goed bezig. We hebben ons stadhuis al boven het station. Die was meteen heel enthousiast en dacht interessant allemaal. Dat heeft ook geholpen die nieuwe wethouders te enthousiasmeren. Die moet je wel meenemen in het verhaal. Het is dat wij het allemaal weten, maar zij zijn net nieuw. Dat hielp ook wel. En het biedt hen ook inspiratie. En voor een aantal gemeenten heeft het geleid tot nieuwe inzichten.

### **Dat politiek-bestuurlijke interesseert me wel, want ik kan me voorstellen dat het moeilijker is om kennis vast te houden dan binnen de ambtenarij?**

Je moet een bestuurder steeds opnieuw meenemen. Toen ze net verkozen waren hebben we met die bestuurders en de gedeputeerde een soort kennismakingstour gemaakt op een aantal plekken op de Zaancorridor. Het was mooi weer, dat helpt ook altijd mee voor de sfeer. En ze hebben uitleg gekregen over de plannen voor Koog-Zaandijk en de toeristen die hun weg niet konden vinden. Dat zagen ze ook live gebeuren, want er liepen allemaal zoekende Japanners rond. En NS en Prorail waren er ook bij. We zijn naar Castricum geweest. Ik heb ook iets gepresenteerd over de ontwerpstudie om ze al wat enthousiast te maken. Zo'n veldbezoek is een middel. Zo kunnen ze onderling wat praten, ook zonder journalisten erbij. Want die hebben ook interesse, maar dan kun je als bestuurder niet vrijuit praten (risico dat er de volgende dag dingen in de krant staan die nogal uit zijn verband zijn getrokken). En zeker als je net nieuw bent is het beter dat even

niet te doen. We hebben ook met die bestuurders Sprintstad gespeeld. We zijn de eerste die het met wethouders hebben gespeeld.

### **Wat was de uitkomst van die Sprintstad sessie?**

De uitkomst is die bewustwording dat ze met elkaar moeten afstemmen omdat het anders ook niet van de grond komt. Dat was met de ambtenaren ook al. En volgens mij hebben ze de sessie ook helemaal niet zo slecht gespeeld. Er was best wel veel van hun programma gerealiseerd. Maar het gaat er vooral om te laten zien dat ze elkaar nodig hebben. Daar helpt deze tool bij. En dat sommigen veel beter kunnen dan ze nu doen. Want vereniging Deltametropool had een scenario ontwikkeld waarin de huidige plannen werden doorgezet en wat dat oplevert qua reizigers. Dat was niet veel en haalde bij lange na het PHS niet. Dus aan jullie de taak om dat beter te doen. Dan zien ze ook dat ze dingen slimmer zouden doen.

### **Zie je ze dan ook om tafel zitten?**

Ja, je zag ze op gegeven moment met elkaar onderhandelen of afstemmen. In het begin is dat nog wel minder, maar met moet ook bijvoorbeeld met NS om de tafel. Omdat de dienstregeling voor Uitgeest bijvoorbeeld omlaag wordt gebracht omdat als er niet meer reizigers gegenereerd worden. NS maakt dan namelijk verlies. Daarmee kun je de discussie direct op scherp zetten. En gedeputeerde kon dan regionale voorzieningen uitdelen. In werkelijkheid werkt dat natuurlijk niet zo. Ons viel op dat hij dat wel erg gemakkelijk weggaf. Je zou ook kunnen zeggen: 'hier heb je een ziekenhuis in Heerhugowaard, maar dan willen we wel dat je deze en deze woonmilieus bouwt'. Het is wel een leerpunt dat je daar voorwaarden aan moet verbinden en niet zomaar als cadeautje weggeeft. Maar in werkelijkheid realiseren we die voorzieningen natuurlijk niet. Al zou je wel meer invloed willen uitoefenen. De provincie zou zelf kunnen ingrijpen met plannen. In het spel kan het natuurlijk dat Castricum besluit om hoogstedelijk te gaan bouwen. En als niemand anders dat doet, dan zou je het gewoon kunnen krijgen. Maar als Amsterdam het ook doet, zit het model zo in elkaar dat alles naar bijvoorbeeld Sloterdijk gaat. Dat zou je dus wel kunnen tegenhouden.

### **Ik heb ook uw proefschrift gelezen over TOD in Tokyo en de Randstad. Wat is - ook met de inzichten van nu - het belangrijkste wat geleerd kan worden van Tokyo?**

Ja, dat is toch het denken en handelen in corridors. Dat dat toch het geschikte niveau blijkt te zijn om afstemming tussen verstedelijking en infrastructuur te organiseren. Dat is de kern. Daarnaast, en dat zie je ook terug in het onderzoeksrapport Kiezen en Delen van het PBL, de voorkeursplanologie die ze bedrijven. Het kiezen voor knooppunten. Dat hoeft niet per se door het daarbuiten te verbieden. Dat kan ook op andere manieren. Dat het gemakkelijker wordt om bij stationsgebieden te ontwikkelen (bijvoorbeeld door flexibel bestemmingsplan te hebben voor het stationsgebied, meer menging/hogere dichtheid toe te staan in het stationsgebied dan elders in de stad, etcetera.), dat de subsidies in eerste instanties naar stationsgebieden gaan. Zo kan je de ontwikkeling richting het station sturen in plaats van daarbuiten. Het is eigenlijk het schaarste creëren. Dat zijn lessen die nog steeds staan.

### **Kan je schaarste creëren door knooppuntontwikkeling alleen te stimuleren?**

Nee, door de plannen te schrappen of te zorgen dat plannen bij stationsgebieden prioriteit krijgen. Dat kun je op verschillende manieren doen. Bottom-line is dat plannen bij stationsgebieden aantrekkelijker moeten worden dan de plannen die daarbuiten liggen. Schrappen kan. Maar dat is meteen wel erg heftig. Uit mijn proefschrift blijkt dat beboeten niet werkt. Ontwikkelaars zeggen dat ook. Zij zeggen dat je het aantrekkelijk moet maken om in stationsgebied te willen investeren. Het gaat om het verleiden. Je kunt zorgen dat het daarbuiten niet kan of er voor zorgen dat het logischer wordt om in stationsgebieden te investeren omdat je daar te maken hebt met een flexibeler bestemmingsplan, sneller procedures en subsidies die je daarbuiten niet kunt krijgen. Dat is eigenlijk wat je in Tokyo ook ziet: ruimere bevoegdheden bij die stationsgebieden en daarbuiten minder ruim. Zo stimuleer je ook wel dat er bij stationsgebied eerder wat gebeurt dan daarbuiten, zonder dat je daarbij met het vingertje gaat wijzen, gaat beboeten of door restrictief beleid. Want dat ligt toch allemaal gevoelig. Dus misschien is het aantrekkelijk maken van investeren in stationsgebieden wel de meest effectieve weg, zodat ook de markt die kant op beweegt. Zo ver zijn we nog niet op de Zaancorridor, maar uiteindelijk zou een gemeente wel extra ruimte en flexibiliteit kunnen vastleggen in een bestemmingsplan. Verder zie je dat in Tokyo de identiteit van corridors sterk leeft. Men heeft direct een beeld van de lijn waaraan je woont. Sommige lijnen hebben een goede of juist minder goede reputatie. Daar kijken we hier ook naar. Kunnen we een identiteit aan de Zaancorridor ophangen of gaat dat helemaal niet. En welke doelgroepen horen daarbij. Want dat hebben ze daar heel goed in 'the picture' qua leeftijd, inkomen.

**Zijn er nog andere dingen die we nog niet behandeld hebben, maar die u nog wel kwijt wilt?**

Het is goed om met andere partijen te praten. Marktpartijen, maar ook I&M. Probeer er eens achter te komen hoe zij er tegenaan kijken. Wat zien ze als hun rol. Ze zijn daar zelf ook zoekende naar. Het blijft inderdaad spannend om te zien wat er gebeurt als gemeenten iets niet doet, als de afstemming er niet komt. Hoe ga je daarmee om? Wanneer ga je ingrijpen? Dat is een vraag die we ook aan de stuurgroep gaan voorleggen. Als we er niet uitkomen, wie hakt uiteindelijk de knoop door? Zijn wij dat als provincie? Bent u het daarmee eens? Want iemand moet dan een besluit nemen. Dat zou ook onderdeel moeten zijn van het uitvoeringsprogramma. Dat is wel een belangrijke. Maar dit is echt een pilot. We moeten hiervan leren en gebruiken bij ander corridors in Noord-Holland. De Kennemerlijn dat is een lijn tussen Uitgeest-Haarlem. Daar is de frequentie buiten de spits verlaagd omdat het aantal reizigers afneemt. Die lijn staat een beetje onder druk. NS maakt daar geloof ik per jaar 5 miljoen euro verlies op geloof ik. Daar kun je met ruimtelijke ontwikkeling ook niet zoveel. En gemeenten willen daar niet zoveel. De vraag is wat je daar nog kunt doen. Verder zijn we met de Gooicorridor bezig. De gemeenten daar zijn veel te klein om de grote ontwikkelingen daar te kunnen handelen.

**Heeft u naast de grote gemeenten aan de Zaancorridor ook contacten bij de kleinere gemeenten?**

(Tijdens het praktisch bespreken van contacten kwam het volgende naar voren over betrokkenheid van gemeenten bij de Zaancorridor:)

Uitgeest neemt niet actief deel, dus dat weet ik niet. Ze hebben weinig tijd. Voor Heiloo geldt dit ook, hetzij in iets mindere mate. Castricum is wel actief betrokken. We hebben een aantal actieve en minder actieve gemeenten. Dat hou je toch. Voor ons is belangrijk dat in ieder geval de belangrijkste spelers zijn aangehaakt. Dat zijn over het algemeen toch de grotere gemeenten. Zaanstad is belangrijk. Amsterdam is aangehaakt, maar die kunnen niet altijd deelnemen. Ook is Amsterdam ambtelijk in de stuurgroep vertegenwoordigd in plaats van door een wethouder. Dit vanwege praktische problemen. De wethouder zit zowat in elke stuurgroep die er is. Anders wordt het voor de bestuurder daar ook een 'overkill'. Dat is natuurlijk te begrijpen.

## 6. INTERVIEW GEMEENTE UITGEEST

Name: Steven van Haastrecht  
Function: Policy advisor spatial development  
Place: Uitgeest  
Date: 27th of July 2015, 11:00-12:00 hours

### **Introductie**

Voorstellen. Korte inleiding onderzoek. Toestemming gevraagd voor opname interview. Toelichting op verwerking van interview.

### **Wat is uw functie bij gemeente Uitgeest?**

Steven van Haastrecht, werkzaam als Adviseur Ruimtelijke Ontwikkeling bij het team Ruimte van Gemeente Uitgeest. Ik houd me bezig met verschillende ruimtelijke vraagstukken. Van woningbouw tot infrastructuur, zorgvoorzieningen en sport. En namens Uitgeest ben ik samen met overlegpartners bezig om te kijken naar knooppuntontwikkeling. Bijvoorbeeld de mogelijke woningbouw, uitbreiding van het spoorwegennet en waarschijnlijk de komst van een opstel terrein bij Uitgeest.

### **Bent u al lang betrokken bij knooppuntontwikkeling?**

Ja, sinds twee jaar voornamelijk met de realisatie van het opstel terrein. Station Uitgeest is het eindpunt van sprinters. Er stopt geen intercity in Uitgeest. Met de sprinter kom je via alle stations via Zaanstad in Amsterdam. Maar daar is geen opstel terrein voor. ProRail zoekt namens het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een opstellocatie voor 75 bakeenheden. Die moeten dan nabij het station Uitgeest worden gerealiseerd. Dat wordt waarschijnlijk in het buitengebied. Dat kan niet anders gezien de grootte. Dat is een vrij complexe ingreep. Gemeente Uitgeest is daar niet blij mee, maar realiseert zich dat het er wel moet komen. Voorwaarde is dat er rekening moet worden gehouden met natuur, milieu, cultuurhistorie. In die hoedanigheid vertegenwoordig ik de gemeente in het overleg met Provincie, ProRail, buurgemeenten en andere partijen. De locatie van het opstel terrein is nog niet zeker. Daar zijn verschillende varianten voor. Er is gezocht binnen een straal van een aantal kilometer. Daar zijn 8 locaties naar voren gekomen, waarvan 4 in Uitgeest, 2 in Beverwijk, 2 in Castricum. Daarvan zijn de locaties aan de westzijde van Uitgeest logistiek gezien het meest logisch. Een ten noorden van de rails en een ten zuiden van de rails. De gemeente heeft aangegeven dat deze varianten absoluut onwenselijk zijn. Op verzoek is daarom gekeken naar 2 andere locaties. Een locatie die een zigzaggende beweging maakt tussen de sporen en de snelweg. Een andere locatie ten oosten van de Ag, maar dat ligt binnen de stelling van Amsterdam. Dat gebied heeft een UNESCO status en is daarom ook lastig. Maar vanuit de politiek van Uitgeest is dat het minst bezwaarlijk.

### **Hangt dit samen met het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)?**

Ja, er is nu al een tekort voor het opstellen van de sprinters. Maar wil je echt efficiënt hoogfrequent spoor rijden, dan is een uitbreiding nodig. In het de huidige situatie worden de sprinters aan het eind van de dag elders in Nederland gestald. Ga je naar PHS dan zijn er dusdanig meer sprinters nodig dat je wel een extra opstellocatie nodig hebt nabij Uitgeest. En hoogstwaarschijnlijk ook binnen de gemeentegrenzen.

### **Dan gaat het natuurlijk om de vervoerskant. Waar ik ook benieuwd ben naar de ruimtelijke ordeningskant. Wat is het perspectief van de gemeente Uitgeest op knooppuntontwikkeling in het algemeen?**

Dat is een beetje dubbel. De gemeente Uitgeest is inderdaad landelijk gelegen. Het heeft een dorps karakter, wat de gemeente ook als zodanig wil behouden. Er zijn bestuurlijke gesprekken geweest tussen provincie en gemeente om te kijken hoe knooppuntontwikkeling door Uitgeest kan worden opgepakt. Uitgeest heeft aangegeven het centrumdorps karakter te willen behouden. Dat wordt geen hoogbouw. De provincie wil natuurlijk intensiveren rondom dat OV-knooppunt, want dan worden doelstellingen gehaald. Dat is ook begrijpelijk. Waar het hem ook in zit is dat gemeente Uitgeest ook andere bouwlocaties op het oog heeft. Ook buiten die 1.2 kilometer. Daar vinden nu veel overleggen over plaats. De provincie heeft aangegeven vooral mee te willen werken aan het bouwen rondom OV-knooppunten. Op locatie daarbuiten is medewerking niet zo waarschijnlijk en komen we de provincie misschien op een ander manier tegen.

### **Hebben we het dan over de ruimtelijke verordening van de provincie?**



Ja. Op basis van de verordening mogen we niet zomaar bebouwing in het buitengebied realiseren. Al blijft de mogelijkheid er natuurlijk altijd wel na toestemming. Wat de provincie nu aangeeft is: zoek het bij het sportcomplex. Nu is dat sportcomplex een aantal jaar geleden gerenoveerd, wat 3,5 miljoen euro heeft gekost. Het is natuurlijk een heel geschikte plek voor woningbouw. Dat vind ik als adviseur ook. Het is een plek waar mensen willen wonen. Je bent zo op de snelweg, kunt lopend naar het station en naar het dorpscentrum. De gemeenteraad zegt dat het dorp zoals het er nu bij ligt prima is. Dat het sportcomplex daar prima ligt. Als het sportcomplex wordt verplaatst naar het noorden van de dorpskern, is men bang dat een deel van de bewoners aan de zuidkant van het spoor geen gebruik meer gaat maken van de faciliteiten. Dat die bewoners zich meer gaan richten op Heemskerk, wat dichterbij ligt. Vandaar de gemeente tot nu toe zegt alle voorzieningen centraal te willen houden. Maar dan kom je wel in de knel met knooppuntontwikkeling en het beleid van de provincie. De gemeente heeft daarom afgesproken met de provincie om een nieuwe structuurvisie te maken voor heel Uitgeest. We hebben een heel recente structuurvisie uit 2010, maar we gaan een nieuwe visie opstellen met een horizon tot 2030. Tijdens het opstellen van die structuurvisie moet binnen de gemeente zelf, maar ook met de provincie de discussie over knooppuntontwikkeling worden geslecht. Tot nu toe is gemeente Uitgeest heel behoudend geweest. Maar de provincie zegt dat medewerking alleen meewerkt aan kwantitatieve groei als er door Uitgeest wordt ingezet op knooppuntontwikkeling.

**Is de mogelijke uitplaatsingslocatie voor het sportcomplex aan de noordzijde van het dorp ook niet aangewezen als mogelijk woningbouwgebied vanuit gemeente Uitgeest?**

Juist. Dat hangt daar ook mee samen. Als adviseur van de gemeente zeg ik ook dat de locatie van het sportcomplex de beste locatie is. Er blijkt uit onderzoek, wat overigens ook bevestigd is door de provincie, dat kwantitatieve groei mogelijk is. Vooral vanuit de IJmond gemeenten (Beverwijk, Velsen, Heemskerk) is er behoefte aan eengezinswoningen in een dorpsse, landelijke setting nabij infrastructuur, station en voorzieningen. Daar is de locatie van het sportcomplex erg geschikt. De locatie aan de noordzijde van de dorpskern is toch anders. Dat is echt landelijk wonen. Daar denk je toch aan grote, vrije kavels in het luxe segment. Dat terwijl het grootste deel van de vraag zich concentreert op de standaard eengezinswoningen. Dan is de locatie bij het station een veel betere optie.

**Wat is dan de 'standaard' eengezinswoning? Dan gaat het toch niet om enorme dichtheden?**

Juist. Dat is gewoon een eengezinswoning van 100-150 m<sup>2</sup> met voor- en achtertuin tussen de 150.000 en 350.000 euro. Daar is hier de grootste vraag naar. De vraag is natuurlijk of je op deze manier de dichtheid rondom het stations haalt dat door de provincie gewenst is. Uitgeest denkt er dus anders over dan de provincie. Het is heel twijfelachtig of hoogbouw en heel intensief bouwen wel gaat lukken in Uitgeest. Dat is eigenlijk de discussie tussen Uitgeest en provincie.

**Als ik me goed herinner is deze locatie ook ontwikkeld met iets hogere dichtheden. Hoe zit dat?**

Dat is de Waldijk. Die is in rond 2000 gerealiseerd. Wat je ziet dat de dichtheid in de richting van het station oploopt. Dat is een vrij logische opbouw. Wat je ook ziet is dat het steeds moeilijker wordt de exploitatie rond te krijgen met alleen lage dichtheden. Als je het sportcomplex zou willen transformeren tot woningbouwlocatie is het de vraag of je met lage dichtheden kan volstaan. Om de grondwaarde en ontwikkelkosten eruit te halen, kom je op een hogere dichtheid. Dus wellicht dat de woningbouw op die manier noodgedwongen komt op hogere dichtheden.

**Maar dat is dus politiek niet gewenst en is het de vraag of er behoefte aan is?**

Juist. Dat is de vraag. Op het moment dat buurgemeenten niet kunnen voldoen aan de vraag, zijn er altijd mensen die hun toevlucht zoeken tot andere gebieden. Uitgeest ligt natuurlijk heel centraal en heeft veel voorzieningen, groen en recreatie. De vraag is alleen of je kan voorzien in die vraag door in Uitgeest in echt hoge dichtheden te bouwen. Het vraaggestuurd bouwen, zoals de provincie dat noemt, stopt een keer in Uitgeest.

**Waarop wordt dat beeld van een woningbouwbehoefte aan eengezinswoningen gebaseerd?**

Ontwikkelingen in de markt marktprijzen en stromen. Maar ook woonwensenonderzoeken binnen de IJmond. De demografische opbouw natuurlijk. Je ziet dan gezinnen die vanuit de IJmond zich hier willen vestigen. Dat blijkt uit al die zaken.

**Uitgeest vormt toch een woonregio met IJmond?**

Ja, dat is het Regionaal Actieprogramma (RAP). Dat werd in het verleden altijd afgesproken met de zuidkant: regio IJmond. We gaan als gemeente ambtelijk fuseren met de noordkant, met de gemeente Bergen, Heiloo en Castricum. Dan gaan we bij de regio Alkmaar horen. Dat is natuurlijk wel vreemd, omdat we historisch altijd bij de IJmond horen en daar ook de meeste migratiestromen plaatsvinden. Het wordt nog heel interessant hoe dat in de toekomst wordt afgestemd met IJmond.

**De overgang naar regio Alkmaar hangt dus samen met de ambtelijke fusie? Het is een bijkomend voordeel voor de Zaancorridor, maar niet ingegeven vanuit dat concept?**

Ja, zo zou ik dat noemen.

Ik heb ook het laatste woningmarktonderzoek. Daarin staan deze dingen. Dat is trouwens gedaan voor ter onderbouwing voor de woningbouwlocatie aan de noordzijde van het dorp. Kwantitatief is er dus behoefte vanuit de regio IJmond. Kwalitatief moet je goed kijken naar de locaties in het dorp. Er is ook wat tekort aan woningen voor senioren die zelfstandig willen blijven wonen en/of een zorgbehoefte hebben. In het verleden zijn er appartementen voor senioren gebouwd aan de westrand van Uitgeest. Die bleken toch wat te ver van de maatschappelijke voorzieningen in het dorpscentrum te liggen, wat ervoor zorgde dat die mensen een beetje op een eilandje bleven.

**Er wordt in het beleid van Uitgeest gesproken over een opgave van 500 woningen. Bovendien wordt er gehint op het opvangen van bovenregionale vraag. Hoe zit dat?**

In de vorige structuurvisie (2010) werd aangegeven dat die 500 extra woningen nodig zijn om het voorzieningenniveau op peil te houden, zodat het dorpshart levendig blijft. Intussen zie je dat die 500 woningen bijna allemaal gerealiseerd zijn. Niet alleen door de eigen groei, maar ook omdat mensen in Uitgeest komen wonen. In Beverwijk of Velsen is het moeilijker en duurder om een woning te vinden. Dus van buitenaf komen mensen in Uitgeest wonen en gaan gebruik maken van voorzieningen. Dat wordt dus gevoed van buiten. We verwachten wel dat het door blijft zeggen. Het zou goed kunnen dat we in de volgende structuurvisie weer aangeven verder te willen groeien.

**Hoe zit het met andere functies dan wonen. Bijvoorbeeld detailhandel, maatschappelijke voorzieningen of kantoren. Is daar een focus op het station?**

Op het station weinig. Wat altijd aangegeven is richting andere partijen. Er komen veel ontwikkelingen van buiten op Uitgeest af. Dat komt omdat Uitgeest centraal ligt, zowel qua spoor als via de weg. Rond die infrastructuur zijn er wensen vanuit de provincie en het rijk om dat uit te breiden. Eigenlijk worden we vooral geconfronteerd met ideeën van buitenaf en van bovenaf. Dan moet je als gemeente de keuze maken om mee te werken of niet. In het geval van het opstelsterrein zie je dat de gemeente begrijpt dat het er moet komen, maar wel probeert te sturen op de locatie. Ook de aantakking van de A8 op de A9 raakt gemeente Uitgeest, omdat het meest waarschijnlijke tracé ligt binnen de gemeentegrenzen. Dat zijn allemaal ontwikkelingen die je als gemeente niet kunt tegenhouden. Het zijn grotere belangen. Je kunt daar tegenin gaan, maar dan heb je uiteindelijk niets. Je kunt ook kijken hoe je kunt meewerken, want je hebt er ook voordeel aan. Bij al die grote projecten willen we meewerken, maar daarbij kijken we wel hoe we dingen kunnen verbeteren of in ieder geval kwaliteit in stand houden. Maar wat je andersom ziet is dat initiatieven van Uitgeest, die van lokaal belang zijn, niet worden herkend en opgepakt door hogere overheden. Uitgeest heeft bijvoorbeeld gevraagd om de provinciale weg die vanuit Castricum door het dorp loopt om te leggen en aan te sluiten op de snelweg ten noorden van Uitgeest. Maar dat kost 20 miljoen euro. De provincie zegt dan nee. Het lukt dan niet om je eigen belang dusdanig op de kaart te brengen. Je moet meegaan in de grote ontwikkelingen.

**Dat wordt niet gebruikt als 'wisselgeld'? Bijvoorbeeld de aantakking van de A8 op de A9 is prima als die provinciale weg ook wordt verlegd? Wordt daarop ingezet?**

Ja, goed punt. Daar wordt op ingezet. Maar uiteindelijk lukt dat niet. De provincie denkt - gechargeerd - eerst aan de regionale projecten en wil pas later kijken naar projecten die van lokaal belang zijn. Dan weet je natuurlijk dat het heel lastig wordt. Je weet dat het niet snel gaat gebeuren. Men wil het lokale en regionale belang niet met elkaar in verband brengen.

**Hoe ligt het station er op dit moment bij? Ik zag namelijk vrij veel infrastructuur op de luchtfoto's.**

Het station heeft 4 perrons, maar een stuk op 8 sporen. Dat heeft verschillende functies. Vanuit het verleden als opstelsterrein voor treinen, maar dat is inmiddels te kort en te klein. Ook zijn er sporen voor de doorgaande intercity. Daarbij is er een route voor Tata Steel uit IJmuiden die Uitgeest soms gebruikt als keerpunt als er

calamiteiten zijn op de zuidelijke route. Nu ligt er een station dat niet meer voldoet aan de huidige eisen. De treinen maken kruisende bewegingen. Het ministerie wil het gehele terrein op de schop nemen en efficiënter indelen, zodat treinen elkaar niet hoeven te kruisen en overbodige sporen worden opgeheven. Dat gaat sowieso gebeuren. Voor Uitgeest zou het leuk zijn om te kijken naar het gebied eromheen. Wat doe je met parkeerproblematiek, met verouderde gebouwen, met busverbindingen. Maar daar zijn nog geen plannen voor. Het is in ieder geval nodig voor het programma hoogfrequent spoor (PHS).

### **Is PHS nu gepland voor 2031?**

Daar worden veel verschillende jaartallen genoemd. Het laatste wat ik heb gehoord is 2028. Vanuit mijn eigen ervaring in het verleden met pendelen tussen Alkmaar en Amsterdam weet ik ook dat het vaak bij Uitgeest mis gaat. Maar dat is voor de gemiddelde bewoners van Uitgeest niet zo'n probleem. De gemeente heeft geen direct plan voor herinrichting, maar heeft er wel op aangedrongen dat de bebouwing op het terrein wordt aangepakt. Daar zit je alleen met versnipperd eigendom en verschillende belangen. Zo is er een groot transformatorgebouw van Nuon/Liander. Dat is functioneel vanuit het perspectief van die partijen, wat eventuele verplaatsing niet waarschijnlijk maakt. Zo bezit ook de provincie de provinciale weg die een vreemde slinger maakt. Omdat de gemeente zelf niet veel grondbezit heeft in het gebied, is het moeilijk om uitvoering te geven aan de wens om het gebied aan te pakken. Het spoor vormt namelijk wel een knip in het dorp. Mensen aan de zuidzijde van het dorp hebben relatief minder binding met het dorp.

### **Ik las ook iets over een transferium? Hoe zit dat?**

Er is een afspraak om aan de zuidzijde van het station een aantal parkeerplaatsen te realiseren. De gemeente heeft daar grond. Samen met subsidie van de provincie kan dat worden gerealiseerd. Maar goed dan zit je aan de zuidkant, terwijl het probleem vooral aan de noordkant zit. Wel biedt parkeerplaats aan de zuidzijde mogelijkheden voor reizigers vanuit Heemskerk. Aan de noordkant gaat het gewoon veel geld kosten om de infrastructuur om te leiden. Het idee is goed, maar is geen geld voor.

### **Het standpunt van de gemeente moet dus nog definitief bepaald worden in de komende structuurvisie. Kunt u daar meer over vertellen. Welke opties liggen voor?**

Er vinden dit jaar nog 2 sessie plaats met de gemeenteraad over de structuurvisie. Maar dat is voor heel Uitgeest. De opstelling ten opzichte van knooppuntontwikkeling is daarin een belangrijke kwestie. De gemeente is eigenaar van het grootste deel van de grond. Als de gemeente niet meewerkt, wordt het lastig. Het is wel een kans die je krijgt als gemeente. De politiek moet zich nog gaan beraden of ze die kans willen pakken. Want het is wel een heel grote groei die je dan doormaakt. Ik zeg dat de mogelijkheid in ieder geval goed onderzocht moet worden. Het zal veel positieve effecten hebben. Ook voor het voorzieningenniveau. En je voorziet in ieder geval in de eigen woningbehoefte. Wel betekent het dat je voorzieningen moet uitplaatsen. Dat biedt ook weer kansen voor een tweede hockeyveld waarvoor we ruimte zoeken.

### **Slaat het uitplaatsen van voorzieningen alleen op het sportcomplex?**

Je hebt ook nog een sporthal, die overigens particulier eigendom is. Daarbij een zwembad waarvan toegezegd is dat het de komende vijf jaar nog open blijft. En een gedeelte volkstuinten, wat ook particulier eigendom is. Financieel is het natuurlijk heel interessant. Er is nog geen algeheel standpunt van alle partijen ten opzichte van OV-knooppunten. Tot nu toe is de raad in principe wel bereid mee te werken aan knooppuntontwikkeling, zolang lokale belangen als die het omleggen van de provinciale weg en de woningbouw aan de noordzijde van de dorpskern ook doorgang kunnen krijgen. Als ambtenaar zeg ik dat het wel heel ambitieus is om beide locaties tegelijkertijd te willen ontwikkelen. Op dit moment lijkt het realistischer om te focussen op de locatie bij het station. De raad is nog niet zover.

### **Wordt er nagedacht over het beperken van ontwikkelingen om zo knooppuntontwikkeling te stimuleren?**

Wat je ziet is dat ze aan het eind beginnen. Ze willen aan het noorden van Uitgeest beginnen met bouwen. Maar eigenlijk moet je beginnen met vast te stellen of er een behoefte is. Wat is de behoefte kwalitatief en kwantitatief. Dan trechter je dat verhaal en kom je misschien uit op meerdere locaties. Daar kan je de voor- en nadelen noemen. Nu is dat nog niet gebeurd. Als ambtelijk apparaat lijkt het ons goed om het inzichtelijk te mogen maken. En dan komt uiteraard de locatie bij het station in beeld. Dan kan je een weloverwogen besluit nemen. De houding is wel duidelijk dat hoogbouw niet past.

### **Hoe zou u het sentiment omschrijven?**

Je ziet dat het tot nu toe zo is als A: Wij als Uitgeest bepalen het zelf. En B: we doen dat op die noordelijke locatie.

### **Zijn er plannen om andere functies dan wonen te lokaliseren rondom het station?**

Nee, we hebben nu een vitaal winkelgebied. We hebben te weinig inwoners om ook bij het station voorzieningen te ontwikkelen. In Heiloo, een gemeente die 2-3 keer zo groot is, zijn er twee winkelcentra: 1 bij het station en 1 daar buiten. Je ziet dat die tweede het de laatste tijd moeilijk heeft. Een winkelgebied is voor ons voldoende. Er staan hier incidenteel wat kantoren. Er staat er 1 bij het station. Verder wat kleine kantoren in het centrum en een paar wat grotere op het bedrijventerrein. Als je alles afpelt komen wij vooral op woningbouw rondom het station uit. En dat is ook wat de provincie zegt. Al willen zij dat natuurlijk liever in hogere dichtheden om de aantallen te halen.

### **Zoeken jullie in knooppuntontwikkeling ook afstemming met anderen?**

Er zijn allerlei werkverbanden. Gemeente Uitgeest levert geen ambtelijke input voor het procesteam Zaanccorridor, want we hebben er te weinig mensen voor. Maar de gemeenten vinden elkaar wel, ook in het portefeuillehouderoverleg. Daar zit onze wethouder wel bij. Ik weet er zelf niet heel veel van, maar gemeente Castricum vertegenwoordigt ook onze gemeente in de ambtelijke overleggen.

### **Wat geven jullie dan mee aan Castricum?**

Vooralsnog niet veel. We hebben nog geen duidelijk beeld. Als er een duidelijk verhaal uit de discussie rol, kan je gericht verder. Het zal in ieder geval vooral zitten in wonen. Kijk Zaanstad en Alkmaar hebben veel meer keuze in wat ze verder doen.

### **Veel hangt dus af van de komende structuurvisie?**

Ja, dan moeten de verschillende politieke partijen een standpunt bepalen over OV-knooppunten. Dat heeft invloed op alles wat je doet. Die woningbouwlocatie in het noorden van het dorp kun je niet los zien van het OV-knooppuntverhaal, want anders krijg je geen toestemming van de provincie. Het hangt af van de 2 sessies. De eerste vindt plaats in augustus, maar die zal vooral oriënterend zijn denk ik. De tweede sessie in oktober zal meer gaan om stemmen tellen.

### **Wat is uw perspectief op corridorontwikkeling als geheel. Dat waar de provincie nu op aanstuurt?**

Je kunt het niet los van elkaar doen. Alles hangt met elkaar samen. Uitgeest is er natuurlijk bij gebaat bij een goede spoorverbinding, maar die heb je niet zonder de reizigers vanuit andere gemeenten. De voorzieningen die je bouwt moet je ook goed op elkaar afstemmen. We kunnen hier geen kantorencomplex bouwen dat zo mooi is dat er een kantorencomplex in Zaanstad leeg komt te staan. Je hebt eigenlijk twee overkoepelende organen. De provincie, die integraal aanwezig is. Alles heeft invloed op elkaar. Daarin moet de provincie regie nemen, al moet dat natuurlijk wel in samenwerking met de gemeente. De metropoolregio Amsterdam (MRA) heeft daar ook mee te maken. Maar tegelijkertijd is dat lastig, omdat maar een deel van de Zaanccorridor binnen die regio valt. Naar mijn idee moet je iemand hebben die de regie pakt. De provincie lijkt me daarvoor dus de beste partij, omdat zij een integrale afweging kan maken. Hoe je dat doet is natuurlijk wel lastig. Je komt verschillende belangen tegen. Je overlegpartner, de gemeenteraad, heeft lokaal heel andere belangen.

### **Wat zijn die lokale belangen?**

De A9, de spoorlijnen en de aanvliegroute voor Schiphol lopen allemaal door Uitgeest heen. De meeste politieke partijen vinden dat de overlast op dat gebied genoeg is. Men wil niet dat er nog meer van deze dingen op ons afkomen. PHS is daar één van. Logistiek gezien is het een goede. Je loopt naar de trein en je ziet welke kant je op gaat. Je wordt beter bereikbaar en daar profiteer je ook van. Maar er wordt vooral gekeken naar de overlast.

### **Zijn er van uw kant nog dingen die er zijn blijven liggen?**

Ja, het is lastig zeggen. Het wordt echt interessant als de raad van Uitgeest een standpunt inneemt. Persoonlijk denk ik dat het een goede ontwikkeling is. De vraag is natuurlijk wel of het haalbaar is. In Uitgeest is een klein dorpje, dus het zal in kleine stapjes moeten gaan. Maar ik denk dat het een goede keuze is om het OV-knooppunt aan te wijzen als gebied wat je herontwikkelt. Maar dan moet je iets bedenken voor het huidige plannen. Die zul je moeten omgooien.

### **Kunt u daarvan een inschatting maken?**

Dat vind ik heel lastig. De lokale partijen zijn oververtegenwoordigd. Meer dan de helft is lokaal. Die zijn meer geneigd naar lokale problematiek te kijken. Landelijke partijen als de CDA, PvdA, VVD, D66 zijn toch nog meer geneigd naar buiten te kijken, want ze hebben daar ook partners. Zij zullen ook eerder geneigd zijn het grotere geheel, het gedeelde belang, te erkennen. De lokale partijen zullen niet zo snel naar de problematiek op grotere schaal kijken. Maar vroeg of laat gaat er iets gebeuren op de locatie van het sportcomplex. Want op gegeven moment zijn nieuwe investeringen in het zwembad of het sportcomplex nodig en is de waarde van gebouwen misschien voor een groter deel afgeschreven. Dat wilde ik nog even toevoegen.

## 7. INTERVIEW GEMEENTE HEERHUGOWAARD

Name: Patrick Rentinck  
Function: Project manager city development  
Place: Heerhugowaard  
Date: 27th of July 2015, 13:30-15:15 hours

### **Introductie**

Voorstellen. Korte inleiding onderzoek. Toestemming gevraagd voor opname interview. Toelichting op verwerking van interview.

### **Wat is uw functie bij gemeente Heerhugowaard?**

Ik ben planoloog, ooit afgestudeerd in Amsterdam. Ik heb nu de functie Projectmanager Stadsontwikkeling. Mijn belangrijkste projecten zijn het Stadshart en het Stationsgebied. Mijn job is om deze projecten, die beiden vallen in de 1200 meter cirkel, te integreren tot een logisch stedelijk centrum. Dus ik ben enerzijds bezig op structuurniveau strategisch te plannen om het Stationsgebied en Stadshart, twee afzonderlijke gebieden, in het stedelijk weefsel in te bedden. En in strategische zin ook een plek te geven in de integratie tussen Heerhugowaard en Langedijk als een stedelijk gebied. Waar we voorheen altijd zeiden dat het station en de N242 langs Heerhugowaard liggen, is dat nu anders. Het stationsgebied Heerhugowaard ligt middenin de stedelijke kern van Heerhugowaard en Langedijk, wat ook een groeigemeente is van 30.000 inwoners. Als je er zo naar kijkt, is er één stedelijk gebied van een kwart miljoen mensen dat er over een aantal jaar woont. De perceptie hoe dat stedelijk gebied functioneert, los van gemeentegrenzen, naar een strategie, dat is ook mijn job op dat abstractieniveau. Tegelijkertijd ben ik er ook voor om de projecten binnen die strategie te managen, te operationaliseren. Concrete infrastructurele projecten, transformatielocatie die een stap verder gebracht moeten worden. We willen zelf ook de gebiedsontwikkeling vanuit een faciliterende gemeente naar een actief investerende gemeente brengen.

### **Wat houdt dat laatste in?**

Nou, dat we eigenlijk de hele crisis ervoor gezorgd hebben dat onze begroting op orde is. Dat betekent dat we de risico's die we lopen in een paar grote projecten in Heerhugowaard hebben moeten handelen. We waren gewend om grote voorinvesteringen te doen, bijvoorbeeld met de Stad van de Zon, de opbrengsten zaten hem in de bouwstroom. Een groot deel daarvan hebben we afgeroomd en weer in het Stadshart gestopt. Vlak voor de crisis zijn we echter ook gestart met een nieuwe uitbreidingswijk die in een regionale behoefte voorziet. Dat is de Draai, daar hebben we een constante bouwstroom, maar die is veel lager dan van tevoren was ingerekend. Daar hebben we tientallen miljoenen verlies op gelopen en dat loopt nog steeds. Ik ben zelf ook projectmanager van het bedrijventerrein wat samen provincie en regio bedacht is in Heerhugowaard. Dat wordt misschien wel 7 keer kleiner dan aanvankelijk gedacht. Daar hebben we ook veel grond verworven. Ook dat hebben we gehandeld en een andere strategie voor opgetuigd. In de tussentijd hadden we de ambitie om het stationsgebied ook een stap verder te brengen. Dat is voor ons wel de volgende fase van de ontwikkeling van Heerhugowaard. Het aanhaken op de netwerksamenleving. De autonomie die we als gemeente hadden vanuit het verleden, vanuit het groeidenken, die heb je niet meer. De volgende stad is de verstedelijkingsopgave aan te pakken en aan te haken bij de stedelijke netwerken die er toe doen. Heerhugowaard is negatief gezien een slaapgemeente en een slaapstad. Er is gewoon een grote stroom forensen richting de Amsterdam, de Zaanstreek en Haarlem. Dat is een gegeven. Waar we voorheen zeiden dat 1 woning voor 1 arbeidsplaats staat, is dat tegenwoordig niet meer realistisch. In de crisistijd hebben we geprobeerd onze begroting op orde gehouden, dat is gelukt. Maar we hebben ook een agenda gemaakt door bijvoorbeeld mee te doen aan Maak Plaats. Daar is wat ons betreft uitgekomen dat je het hebt over de corridor Amsterdam-Heerhugowaard in plaats van Amsterdam-Alkmaar. Dat podium hebben we voor onszelf kunnen vinden.

### **Wat jullie betreft?**

Ik denk dat we met zijn allen nog moeten werken aan de perceptie van wat een metropoolregio is. Die is anders dan Amsterdam te laten groeien tot een metropool van 2 miljoen inwoners. Dat gaat daar nooit lukken. Dan trek je de basis onder de economische vitaliteit van de Noordvleugel van de Randstad weg. Als je Amsterdam zo groot laat groeien met een dubbelstad Almere waar al het vertrouwen onder beleggers weg is, dat is niet het model van verstedelijking dat in Nederland gaat landen. We moeten het hebben van een stedelijk netwerk van steden, van sterke economische regio's, met daartussen metropolitane landschappen

met alle woonkwaliteiten. Daarmee kan Nederland zich onderscheiden van alle centraal gegroeide metropolen als London, Tokyo, New York. Volgens mij moet je Nederland veel meer zien als een stad met lage dichtheid met grote parken, wat onze grote natuurgebieden zijn. Als je dat op die manier, vanuit een mondiale blik bekijkt, dan zijn netwerken als de Zaancorridor ongelooflijk belangrijk. Want je biedt een woonkwaliteit aan Amsterdam aan in de regio Alkmaar op, als het goed is een half uur afstand waar iedereen werkt. Alleen dat denken in netwerken, een beetje het Kopenhaagse Vingerstadmodel, dat zit in Nederland nog niet echt tussen de oren. Daar waar Heerhugowaard een soort borough, een soort suburb, zou zijn van London in het geheel van de Greater London Area. Hier zeggen we dat de regio Alkmaar toch wel heel ver van Amsterdam aflight. Dat is onzin. Als je het goed organiseert over het spoor kan het op een halfuurtje komen te liggen. Dan heb je hier een woonkwaliteit te veranderen.

**Volgens mij is het met het programma hoogfrequent spoor de bedoeling om tot Alkmaar te gaan? Hoe hebben jullie het 'podium' dan gepakt en denken jullie 'aan te haken op het netwerk', om dat zo maar te noemen?**

Onze bijdrage aan de TOD-gedachte van de provincie, is dat de provincie, vind ik, wel handelt vanuit de maakbaarheidsgedachte. Ze veronderstellen dat er wel marktvraag is vanuit deze regio, terwijl je niet weet of die er daadwerkelijk is. Terwijl het programma, die marktvraag, wel nodig is om de investeringen in PHS te verantwoorden. We hebben een investeringsprogramma van miljoenen om PHS aan te leggen, maar de Lange Termijn Spooragenda geeft aan dat het aan NS is, in het kader van de markomstandigheden, om over een paar jaar te beslissen of er ook PHS gereden gaat worden. Dat beseffen niet alle bestuurders. We hebben aangegeven dat we ruimte hebben om ieder programma te laten landen. Dat is de vraagkant die we bedienen, want we hebben een constante bouwstroom in onze uitleggebieden en onze uitbreidingslocaties. En aan de netwerkkant bieden we een opstellocatie. Dat heb je nodig om een metro-achtige service te laten rijden. Het opstellen van treinen tussen Alkmaar en Amsterdam kost binnenstedelijk heel veel geld. En in het buitengebied wordt inbreuk gemaakt op het metropolitane landschap, de openheid van dat gebied. Wij hebben een heel groot bedrijventerrein buiten ons stationsgebied. Daar kan je die opstellocatie realiseren als ProRail en ministerie. Als je dat doet, kan je Heerhugowaard infrastructuureeltechnisch gezien binnen PHS trekken. Als wij aan de groeiverwachting voldoen is het een kleine moeite voor NS om ons binnen PHS op te nemen. Dan heet het wel geen PHS, maar je hebt zo wel de PHS-dienstregeling.

**Het faciliteren van de ruimte in ruil voor de frequentiesprong is dus waar jullie op inzetten?**

Ja, maar die toezegging van de frequentiesprong krijg je nooit. Maar het hele model van PHS uit 2010 staat onder druk. Want je moet eerst maar laten zien dat PHS markttechnisch te verantwoorden is. Er moet voldoende reizigersgroei zijn. We creëren met dit voorstel een robuustere spoorinfrastructuur, zodat als die groei plaatsvindt, NS die dienstregeling kan gaan rijden. Dat is een veel realistischer ingroeimodel, vinden wij, dan PHS rücksichtslos invoeren omdat je dat in 2010 bedacht hebt.

**Is dat ook anders dan de reizigersgroei als voorwaarde voor een 'upgrade' van de dienstregeling? Want dan ligt het risico veel meer bij de locaties aan het spoor, feitelijk de gemeenten. Of van ik het nu verkeerd samen?**

Je vat het goed samen. Volgens mij denken onze bestuurders tussen Amsterdam en Alkmaar dat PHS uitgerold wordt naar Alkmaar ergens rond 2026, zodat er elke 10 minuten een trein gaat rijden. Dat is helemaal niet zo. PHS bestaat uit 2 onderdelen. Het eerste is het investeringsprogramma om de hoofdinfrastructuur gereed te krijgen. Daar is ProRail nu mee bezig. Daar gaan tientallen, honderden miljoenen in om. Deel twee van PHS is dat de vervoerder, NS dus, ook hoogfrequent de dienstregeling gaat rijden. Het spoorboekloos rijden. Twee jaar geleden is de Langetermijn Spooragenda vastgesteld. Daarin staat de nuancering dat indien de economische marktomstandigheden er zijn, dan kan er spoorboekloos gereden worden. Als er voldoende vervoersvraag is, dan kan NS de keuze maken om hoogfrequent te gaan rijden. Die nuancering zit die niet tussen de oren bij veel bestuurders. Want die gaan ervan uit dat PHS er linksom of rechtsom wel komt. Wat we bestuurlijk moeten doen is waarmaken met ontwikkelingen rondom onze knooppunten dat het voor de NS als marktpartij ook lukt om hoogfrequent te gaan rijden. Onze bestuurders kunnen in 2010 wel in een zetel te zijn geworpen waarbij vanuit het vervoerssysteem de vraag om te gaan verdichten rondom de knooppunten. Dan heb je het kip-eiverhaal. De cirkel van Wegener. Iedereen herkent hem wel. De versterkende verbanden die zitten natuurlijk ook wel in de Zaancorridor. De vraag is waar begin je mee? Begin je eerst met de ruimtelijke ontwikkeling voor de NS. Of voert NS een betere dienstregeling die de basis vormt voor ruimtelijke investeringen. Dat laatste gaat gewoon niet gebeuren. We moeten eerst maar

bewijzen dat er vraag is naar woningen, kantoren of andere voorzieningen rondom knopen in onze stationsgebieden boven Amsterdam.

**Dit doet me erg denken aan het Stedenbaanconcept, waarbij NS de dienstregeling gaat opwaarderen bij het behalen van bepaalde reizigerstargets. Speelt zoiets een rol in de Zaancorridor, om het zo tastbaarder te maken voor alle partijen?**

Het verschil tussen Stedenbaan en de Zaancorridor is erg groot. Bij Stedenbaan ligt voor de hand omdat er hoogfrequent gereden kan worden door de aanleg van de HSL. En lag het voor de hand dat betere benutting van het spoor samen gaat met betere benutting van de knopen. Daarom zijn er met (stads)regio's afspraken gemaakt. Maar die regio's gaan niet over ruimtelijke ontwikkeling. Daar gaan de gemeenten zelf over. De gemeenteraden hebben die legitimiteit. Bovendien heb ik nooit kunnen achterhalen of naast het mantra van 'verdichten' nog gekeken is naar de intrinsieke kwaliteit, de identiteit van de knoop. Het is alleen maar geladen met programma. Wat de pilot Zaancorridor probeert is het onderscheidend vermogen van de knopen in eerste instantie vast te stellen. Dat is bestuurlijk afgesproken. Die afspraken zijn ook met gemeentebesturen. Je hebt eigenlijk al het mandaat in de samenwerking dat gemeenten kunnen gaan ontwikkelen. Want zij hebben de overeenkomst getekend. Recentelijk hebben de bestuurders afgesproken om het principe van 'Kiezen en Delen' te hanteren.

**Is dat ook in de intentieovereenkomst gedaan, of op een ander manier?**

In de intentieovereenkomst min of meer ook. Daarin staat dat we er als corridor naar streven dat het programma evenwichtig op elkaar is afgestemd, zodat het een meerwaarde op de corridor gaat betekenen. De uitwerking van die intentie gaan we via een samenwerkingconvenant vormgeven. Dat betekent dat je gewoon een heel duidelijke keuze moet maken waar je welk programma wilt laten landen. Dat soort afwegingen moet je maken. Wat voor zin heeft het om in Castricum of Uitgeest heel hoogstedelijk te gaan bouwen. De intrinsieke kwaliteiten van die stations zijn heel anders. Misschien als je goed gaat kiezen laat je bij Heerhugowaard en Alkmaar nog meer verdichten en bied je in die andere twee plaatsen een ander milieu aan. In plaats van dat je als lokale overheden allemaal dezelfde grote vissen achterna gaan jagen, met kantoorpanden en woontorens. Dat is wat er bestuurlijk is afgesproken, zonder dat nog kwantitatief af te spreken.

**En dat is nu precies waar ik benieuwd naar ben. Dat is het moment waarop het echt interessant gaat worden. Want het 'Identity Matching' bijvoorbeeld is allemaal aardig, maar de uiteindelijke specifiek keuze, daar komt het op aan...**

Is dat zo? Dat weet ik niet. Ik heb daar twee ideeën over. Het identity matching zoals de provincie dat zegt en de profielen die ze aanbieden zijn mooi en aardig. Ik ben er helemaal voor, maar gebiedsontwikkeling is volledig verandert. Dat gaat over bottom-up, over kleine stapjes, lokale ontwikkelaars en bouwers. Dat zijn degenen die de markt nu exact snappen en weten wat er gebouwd moet worden. Die identiteit moet je van onderop gaan opbouwen. Nu heb je eigenlijk weer een clubje van ambtenaren en bestuurders bij elkaar gezet die wel eens even zullen vertellen hoe het met de identiteit van de knoop zit. Daar zit tot nu toe een mismatch. Je moet veel meer het gebied induiken om de identiteit te gaan bepalen met de eindgebruikers. Dus identiteit moet veel meer van onderop komen. En van onderop moet er een koppeling gemaakt worden met het strategisch beeld dat we hebben voor de Zaancorridor. Die link is nog niet gelegd.

**Ook niet door de wisselwerking tussen de knoopontwikkelingsteams en het Zaancorridorteam zoals dat in Maak Plaats is omschreven? Kan daar de strategische en lokale focus terug komen?**

We zijn bezig dat op te tuigen. De provincie noemt dat programmamanagement om te sturen op de Zaancorridor. Onder dat programmamanagement valt dan de gebiedsontwikkeling, het projectmanagement van de knopen. Maar dat is een organisatiemodel dat niets zegt over hoe je dat precies doet. Dat is voor elke gemeente weer anders. Alkmaar heeft de gebiedsontwikkeling in de afrondende fase, wij beginnen net. Zaandam heeft Inverdan, een fantastisch plan uit de oude tijd. Die zitten ook op een keerpunt met hun gebiedsontwikkeling. Ze zijn nog niet klaar, maar moeten nu wel in een andere tijd opereren, waarin ze als gemeente veel minder dominant zijn. Die manier van gebiedsontwikkeling is per knoop anders. Het is toch echt aan gemeenten om dat autonoom in te vullen. Al die knopen zijn bestaand stedelijk gebied, waarin voldoende dynamiek zit om in bestaand vastgoed te transformeren, tijdelijk exploiteren. Maar dat is een andere dynamiek dan in de oude tijd waarin er veel programma werd gerealiseerd en beleggers en ontwikkelaar erbij werden gehaald en grote investeringen werden gedaan. Dat gaat niet meer gebeuren. En dat blijft wel in het midden. Kan je wel zeggen dat er de komende jaren wel 40.000 woningen en zoveel bvo



kantoren bijkomt, a la Vinex. Ik betwijfel of je daarmee markt kan creëren. Je moet wel uitleggen hoe het concept werkt. Dat je een soort Vingermodel hebt, zoals Kopenhagen, waar de Zaancorridor als het ware één van de vingers is. Dat je in de metropoolregio Amsterdam in een slim netwerk verschillende woonmilieu wilt ontsluiten. Daar ligt de opgave. Of dat nu 10.000 of 4000 woningen zijn voor Heerhugowaard dat wordt door de markt zelf bepaald. Je moet als Zaancorridor een eenduidig concept uitdragen. Zodat je over de raadsperiodes heen kunt terugvallen op hetzelfde concept. Maar ga nu niet denken dat we een opgave kunnen vaststellen voor de komende 5 jaar en echt kunt verwachten dat de markt dat gewoon gaat uitvoeren. Die tijd is er niet meer. Eigendomssituaties zijn anders. Er zijn veel grotere belangen buiten de knooppunten die ook de komende jaren nog meespelen. Bouwclaims in het buitengebied. Je kan niet in een keer de hele systeemwereld van gebiedsontwikkeling omschoppen. Dat gaat echt nog 20 jaar duren voordat je een beetje de markt kunt gaan sturen.

### **Wat wordt dan het sturingsmodel? Wat houdt die nieuwe tijd dan precies in?**

Ik denk in de eerste plaats dat je ervoor moet zorgen dat je als overheid de handen ineen slaat. Je moet betrouwbaarheid uitdragen en het opportunisme vanuit de oude gebiedsontwikkeling moet je achterwege laten. Zorg ervoor dat er allerlei incentives ontstaan waardoor gemeenten zich gaan richten op knooppuntontwikkeling of binnenstedelijke ontwikkeling. Dat is nu eenmaal veel moeilijker dan het ontwikkelen van een graslandje. Eigenlijk moet de hele institutionele context veranderen zodat knooppuntontwikkeling echt interessant wordt.

### **Slaat betrouwbaarheid dan op consistentie?**

Ja, schakel het politieke opportunisme uit. Ga een langdurige relatie aan met het concept dat je wilt blijven uitdragen. Blijf uitdragen dat je het landschap tussen Castricum, Uitgeest en de Zaanstreek open wilt houden. Blijf uitdragen dat Alkmaar die centrale historische stad is. Blijf uitdragen dat Heerhugowaard die moderne stad is waar Langedijk nu ook bijkomt als één stedelijk gebied. Houd je concepten vast. Vervolgens moet je die concepten delen met de markt. Met beleggers, financiers, ontwikkelende partijen. Zij moeten ook iets met dat concept kunnen. Ze zullen daar de komende jaar best tegen aan gaan schoppen, want ze hebben ook allerlei belangen in de uitleggebieden, bouwclaims en noem maar op. Maar laat ze kennis nemen van deze concepten. Een realistische blik op wat gebiedsontwikkeling nu is, draait de komende jaren om het faciliteren van de plannen van de eindgebruiker. Zorg ervoor - met name in een stationsgebied als Heerhugowaard - de transformatie ondersteund van een monofunctioneel gebied naar een gemengd gebied door te experimenteren met woonvormen bijvoorbeeld. Laat een ontwikkelaar maar eens in een leegstaand kantoorpand studentenhuishuizing realiseren. Heerhugowaard en Alkmaar zijn geen studentensteden, maar als je voor eenpersoonshuishoudens op die corridor iets kunt betekenen, waarom niet? En als je dat 10 jaar lang doet, dan stap je uiteindelijk wel een investeerder op af die iets nieuws gaat bouwen. Zorg ervoor dat in Heerhugowaard dat ene bedrijfsverzamelgebouw dat best wel goed loopt, binnen dat concept kan veranderen. We zijn nu met een 'incubator' bezig die ook afhankelijk is van het netwerk. Help dat een stap verder. Dan komt er geen gebouw van 10 hoog, maar ontstaat er wel dynamiek. Zorg dat al die individuele ontwikkelingen weer passen in de identiteit die je met zijn allen op de corridor uitdraagt. Als je dat maar consequent blijft doen, dan komen die investeringen vanzelf wel. Er is nu boven Amsterdam geen enkele partij die grotere investeringen gaat doen. Beleggers gaan geen grote risico's nemen. Heerhugowaard moet eerst investeren met ProRail, NS, provincie, ministerie in een heel dure spooronderdoorgang om die hoofdinfrastructuur gereed te maken. Het is de grootste uitgave van onze gemeente ooit en laat zien dat het ons menens is. En dan komen de ontwikkelende partijen vanzelf wel.

### **Wat is de intrinsieke kwaliteit van Heerhugowaard?**

Heerhugowaard heeft veel ruimte. Het stationsgebied ligt midden in het stedelijke gebied als je Langedijk erbij betreft. En we hebben een heel fijnmazig fietsnetwerk. Eigenlijk heel Heerhugowaard en Langedijk liggen binnen 10 minuten fietsafstand van het station. Dat betekent dat iedere binnenstedelijke ontwikkeling bijdraagt aan de vervoersknoop. We hebben de ruimte om nog meer te ontwikkelen. Binnenstedelijk omdat we een verouderd bedrijventerrein wat kan transformeren. Heerhugowaard is in Maak Plaats benoemd als een overloop van datgene wat je als programma kwijt wilt op de Zaancorridor.

### **Dat 'overloop' voor programma past wel weer binnen de 'oude' perspectief, of heb ik het nu mis?**

Ja, flauw hè. In planologische zin kan je het zo noemen als je er kwantitatief naar kijkt. Dat is historisch gezien altijd al zo geweest. Regio Alkmaar is van vroeger uit altijd al als overloopgebied gezien. Uiteindelijk heeft dat de afgelopen 40 jaar een eigen identiteit gekregen. In negatieve zin is het een Vinex-wijk en slaapstad. In

positieve zin kan je het zien als een goed samenhangende stedelijke omgeving met Alkmaar als oude stad, Heerhugowaard als moderne stad en Langedijk als cultuurhistorische plaats met een slagenlandschap. En die drie bij elkaar vormen een stedelijke regio in de kop van Noord-Holland als een soort haltermodel een belangrijke economische drager van dit systeem kunnen worden. Noord-Holland-Noord krimpt bijna, terwijl Amsterdam de grootste groeiregio is in Nederland. Zou je nu niet soort haltermodel kunnen verzinnen waarbij de regio Alkmaar de noordelijke gebieden met 'human capital' bedient. Zou dezelfde regio ook niet met een snelle verbinding met Amsterdam een woonmilieu bieden waar degenen die niet in Amsterdam kunnen leven ook op kunnen terugvallen. Dat model wordt de komende maanden heel langzaam bestuurlijk gebracht. En dan niet vanuit het principe van we gaan aanwijzen waar we gaan bouwen. Nee, als model waar we het met zijn allen over eens zullen zijn. En daar waar de een sceptisch is of je de overloop wel genoeg kunt 'branden' om het echt te kunnen ontwikkelen, hebben wij voldoende vertrouwen dat er wel ontwikkeld wordt. Dat blijkt bijvoorbeeld uit Broekhorn waar Bouwfonds een wijk uit de grond stampt.

### **Hoe verhoudt een uitleglocatie als de Draai zich tot het principe van knooppuntontwikkeling?**

Je moet daar drie fasen in onderkennen. De eerste loopt van de jaren '60 tot de Vinex, waarin de HAL-regio een taakstelling kreeg op het gebied van woningbouw. In een groeiende markt hebben we dat enorm makkelijk kunnen ontwikkelen. Dat heeft ons ook wel een beetje in een zetel geholpen. Dat is 40 jaar goed gegaan. De Draai komt uit de post-Vinex periode. Mensen trekken vanuit Noord-Holland-Noord naar de stedelijke gebieden als onze regio, maar ook Hoorn. Dat hebben we regionaal met de provincie afgesproken. De vraag is wat daarna gaat gebeuren. Blijf je doorgroeien en aanbodgericht bouwen met heel veel risico voor de gemeente in die ontwikkeling. Dat denk ik niet. Ik denk dat je als gemeente heel snel moet kunnen reageren op een initiatief van marktpartijen om in een bepaalde behoefte voorzien. Dat lukt alleen maar als je als gemeente een goed beeld hebt wat je kunt aanbieden in het hele netwerk. De wijkgedachte die wel te vinden is in de Vinex, waarbij allerlei voorzieningen binnen een stad moesten worden gerealiseerd. Die autonome ontwikkeling is allang niet meer de manier waarop mensen wonen, werken en recreëren. We zijn een netwerksamenleving. Termen als 'daily urban system' beginnen nu te landen in de gemeenteraad. Ik denk dat de helft van de wijk Stad van de Zon werkt in de regio Amsterdam. Dus hoezo moeten we een complete stad proberen te zijn, inclusief advocatenkantoren en financieel centrum en een soort Schiphol. Dat slaat natuurlijk nergens op. Pas recent begint binnen onze gemeenteraad een begrip te komen dat we onderdeel moeten zijn van de metropoolregio Amsterdam. Dat is wel heel erg leuk.

### **Ik ga even terug naar de 'incentives' die je als gemeente moet bieden voor knooppuntontwikkeling. Hoe creëer je die?**

We kunnen ons planologisch instrumentarium inzetten om ontwikkelingen te vergemakkelijken. Daar heeft de provincie ook een belangrijke rol in als het gaat om beleid voor kantoren en detailhandel. Ik geloof dat Paul Chorus het 'markgericht plannen' noemt. Met de omgevingswet kunnen we dat optimaal inrichten. Ik kan met voorstellen dat het principe van TOD een basis voor een visie op deze hele corridor, waarmee je ontwikkelingen op knooppunten makkelijker maakt dan op andere plekken. Dat je eigenlijk allerlei beleidsblokkades wegneemt en een ander afwegingskader biedt dan op andere locaties. Dan gaat de markt kiezen op welke locaties het interessant is om te ontwikkelen. Ik kan met voorstellen dat de milieurestricties waarmee Zaanstad worstelt deels kunnen worden weggenomen, zodat het interessant wordt om wel in milieuzones te kunnen ontwikkelen. Als ontwikkelaar moet je langjarig kunnen terugvallen op een overheid die betrouwbaar is en dat concept uitdraagt. Ook kunnen we nog meer faciliteren. Dus niet alleen planologisch goed inrichten, maar ook het ambtelijk apparaat zo inrichten dat je ontwikkelende partijen aan de hand kunt meenemen. Daarbij kun je verbindingen leggen tussen formele partijen in gebiedsontwikkeling en informele partijen. Als ik nu met eindgebruikers in gesprek ben over kleine stapjes in gebiedsontwikkeling, vorm ik ook een verbinding met het hogere schaalniveau van de corridor als concept. Dat is ook een heel specifieke rol die je als gemeente kunt innemen.

### **Nu las ik dat in de uitleglocatie de Draai appartementen worden gerealiseerd, terwijl in Broekhorn geen appartementen te vinden zijn. Hoe valt dat te rijmen met de dichtheid die vanuit TOD gewenst is?**

Beleidsmakers, strategen, planologen kunnen wel elke maand in Pakhuis de Zwijger bij elkaar komen en dergelijke uitspraken doen, maar de werkelijkheid is anders. Er zijn juridische afspraken tussen provincie, gemeente en Bouwfonds gemaakt over de manier waarop bijvoorbeeld Broekhorn wordt ontwikkeld. Je kunt je concept wel heel belangrijk vinden en denken dat je bestaande afspraken en systemen omver kunt werpen. Dat gaat niet gebeuren. Je zit in een transitie die misschien wel 15-20 jaar duurt. De Draai ligt dan misschien wel buiten die 1200 meter invloedssfeer van het station, maar die afstand is ook maar gebaseerd op een

bepaalde context van bijvoorbeeld een stad als Amsterdam, Rotterdam of Den Haag. Voor 90% van de stations in Nederland gaat die specifiek afstand niet op. Het vortransport van Heerhugowaard blijkt gebaseerd te zijn op de fiets. En wat is een reële fietsafstand in de totale 'commute'. Dat is 10 minuten, ook volgens NS. Dan komt heel de Draai ineens binnen de invloedssfeer van het station Heerhugowaard. Het is maar net hoe je het 'framed' en organiseert. Daarmee is de Draai nuttig binnen de TOD-gedachte. Ik ben wel met je eens dat de Broekhorn, wat echt op een steenworp afstand ligt, wel in hele lage dichtheden ontwikkeld. Maar nogmaals, gemeente, provincie, Bouwfonds hebben dat wel met elkaar afgesproken. Dat is de juridische werkelijkheid die nu geldt. De markt vult het wel in. Het is een van de bestlopende projecten in de regio. Je kunt je afvragen of de markt zich in de volgende fases van Broekhorn niet gaat roeren en toch iets wil gaan doen met Maak Plaats. En dan wordt het weer interessant in de juridische werkelijkheid. Want wat als Bouwfonds, wat eigenlijk oneerbiedig gezegd alleen gewend is rijwoningen en tweekappers te maken, de huidige hele lage dichtheden in Broekhorn op die manier gaat verdichten? Als de gemeente daarmee instemt, dan creëren we een concurrent voor onze eigen woonwijk de Draai, waar we zelf financieel risico lopen.

### **Wat is daar nu dan het programma?**

Het zijn daar nu veel rijwoning en tweekapper, dus wel een redelijke dichtheid. Maar uiteindelijk kom je in een fase waarin het grote vrijstaande villas betreft van 700-800 m<sup>2</sup>. Dat is heel erg mooi, maar het is onzeker of daar vraag naar is. Dat zullen we zien als dat in de ontwikkeling gaat. Dan kun je je afvragen waarom je dergelijke woningen plant op 400-500 meter van een station Heerhugowaard. In principe ben ik er wel voor om te verdichten, maar je moet oppassen dat je geen concurrent creëert binnen al je andere afspraken die er in de regio zijn voor andere woonwijken.

### **Heb je zicht op dergelijke conflicterende projecten behalve de Draai?**

Ja, in Langedijk. In Alkmaar, Vroonermeer Noord ook. Dat is ook een grote uitbreidingswijk met bepaalde woontypologie die ook nog een vervolg is van een de Vinex. Als Broekhorn meer verdicht wordt en een kopie wordt voor dat soort wijken dan creëer je zoveel aanbod dat het helemaal kan stilvallen. De vraag is hoe je slim kan omgaan met juridische contracten, door bijvoorbeeld de ontwikkeling in pauze zetten. Met Kiezen en Delen zou je ook wel die verdichtingsslag kunnen doen op het moment dat er echt vraag naar is. Maar dat is als beleidsmaker, als provincie ook makkelijk te bedenken, maar ergens moet daarvoor de rekening worden betaald voor de verliezen en de rentekosten in de exploitatie. Als Bouwfonds, met aandeelhouders die willen cashen, ga je echt niet 20 jaar wachten totdat de mogelijkheid tot verdichting zich wel voordoet. Je gaat ontwikkelen en winst maken. En als gemeente en provincie kan je ook Bouwfonds niet uitkopen, want overal hangt een prijskaartje aan.

### **Hoe verhoudt de integratie van het Stadshart met het Stationsgebied zich tot TOD?**

Ons stationsgebied heeft een groot probleem qua kwaliteit van met name de openbare ruimte. Het is in de jaren '90 volgezet met woningen in hoge dichtheden. Er is weinig verloop in die woningen, dus schijnbaar woont het wel fijn. Daar kunnen we investeren in openbare ruimte door groot onderhoud. Er zit ook een scholenboulevard. Er wordt heel veel gewerkt. En met het ziekenhuis komt er ook nog eens een heel grote functie bij. Als je de agenda spoor van de MRA bekijken, dan zie je hoeveel bezoekers dit stationsgebied van Heerhugowaard is. Niet allen per trein, maar ook daarbuiten. Het is echt een gebied met veel ontmoetingmomenten. Daar hoort ons Stadshart bij. Ondanks wat leegstand is Middenwaard een heel goed bovenregionaal winkelcentrum, overigens helemaal gericht op de auto. Dat systeem conflicteert op zich met TOD, want dan zou je zeggen dat je met de trein naar Heerhugowaard komt en naar het winkelcentrum toeloopt. Je moet het vooral hebben van het stationsgebied als werkgebied. Die mensen, die ontmoetingsmomenten moet je ook creëren in het Stadshart. Dat moet gaan leven en gebruikt worden voor allerlei andere activiteiten. Die stedelijke gebieden kunnen veel meer met elkaar geïntegreerd worden. Daarvoor is een logische openbare ruimte nodig. Kwaliteit is nodig. Sommige bouwclaims moeten ingevuld worden. Dit gebied is nog niet af. Dat is voor ons de komende jaren de uitdaging. We hebben ook als concept een boulevard van Lichaam en Geest geïntroduceerd, waarin het Ziekenhuis, de Scholenboulevard, met daar middenin het station. Het station is ook het middelpunt van Langedijk en Heerhugowaard. Die grote plus is onze stedelijke zone. Dat is ook wel monofunctioneel ontworpen als bedrijventerrein, maar daar krijgen nu ook andere stedelijke voorzieningen een plekje. Op Beverland bijvoorbeeld zitten nu ook tandartsen, kinderopvang, fysiotherapie, oogcentrum Noord-Holland-Noord, een hightech oogcentrum, fitness. De stad legt gewoon een claim op wat ooit een bedrijventerrein was. Dat inventariseren we nu ook met de Stec-groep. Die multifunctionaliteit tussen station en stadshart moeten we ook faciliteren. Mijn taak is om initiatieven binnen het gebied een stap verder te brengen. Ik denk dat het zo organiseren van multifunctionaliteit

bijdraagt aan het functioneren van de stedelijke knoop en zorgt voor een bruisende stad die het netwerk ontmoet en vice versa.

(Het gesprek richt zich op het ontwerp van het stationsgebied uit de 'Onder Weg' publicatie:)

Een voorstel dat in de vrije ontwerpogave wordt geschetst is de Zuidtangent als parkway, net als de Highline in New York. Realiteit is dat de Zuidtangent een van de belangrijkste inprikkers is vanaf de N242 de stad in met 25.000 tot 30.000 auto en de levensader voor ons Stadshart. Hoe je het ook went of keert er rijden altijd veel auto's. Die moet je onder het spoor doorkrijgen, maar je creëert er ook nog eens enorme barrière als je er een logisch openbaar gebied wil maken naar het Stadshart. Dat is een enorme stedenbouwkundige uitdaging. Bij het stationsgebied gaat het wel lukken door het inbrengen van structuur en groen. Net als in Rotterdam is het openbaar gebied in Heerhugowaard de resultant van de gebouwen die zijn neergezet. Er is niet nagedacht over de openbare ruimte. In Rotterdam zijn ze dat nu in één structuur aan het ontwerpen en dan zie je wat je ervoor terugkrijgt. Ook in Heerhugowaard moeten we dat doen, maar je loopt altijd tegen de Zuidtangent. Enerzijds moet je doorstroming voor de auto behouden, anderzijds moet je een langzaamverkeersnetwerk verbeteren. Dat staat haaks op elkaar. Het principe wat we nu laten landen is dat je vanaf de provinciale weg ongelijkvloers de stad in komt en daar een bord ziet waarop iets staat als 'Welkom in Stadhart Heerhugowaard'. Dat concept moet je in een 'slow-pace' komen, waar je echt onthaasten het gevoel hebt dat je in een stedelijke omgeving terecht komt. Als je op de Coolingsingel in Rotterdam rijdt wordt je als automobilist afgewaardeerd tot één van de gebruikers van de openbare ruimte. Datzelfde moet gebeuren voor de Zuidtangent. Je zou voor de voetganger een soort Yellow Brick Road, een logisch looproute moeten creëren.

Wat wel leuk is voor mij als gebiedsontwikkelaar is dat we hier hoogbouw uit de jaren '90 hebben, met voldoende kwaliteit in de openbare ruimte. Het stationsplein is ons eigendom, daar kunnen we weer ouderwets de markt opgaan en met een grondexploitatie gebruiken om de openbare ruimte te ontwikkelen. In dit kwadrant is het hoogheemraadschap geland, maar daartegenover ligt het World Trade Centre, wat we op dit moment met APPM Urbanizator een broedplaats van te maken. Als je het concept verandert dan vindt de vastgoedinvesteerder het ook interessant. Achter het stationsgebied ligt ons oudste industriegebied. Dat is economisch grotendeels afgeschreven, maar heeft wel 40-50 eigenaren. Het is één kakofonie aan functies, waardoor het functioneert, maar het heeft een schilletje wat er niet uit ziet. Samen met de provincie investeren we in een nieuwe industriestraat met nieuwe bomen. Daar moeten we als gemeente niet actief gaan verwerven. Laat de markt dat zelf maar doen. Daarbij hebben we verderop een nieuwe fietsbrug gerealiseerd die ook Langedijk met een heel fraaie fietsroute met het station verbindt. Daarmee haal je de fietser van de Zuidtangent af en kan je hier je fietsen stallen. Op een aantal plekken vullen we nog wat bouwclaims in, maar we gaan geen grote risico's op ons nemen voor de transformatie van andere gebieden, ook al hebben die in principe prioriteit. Je ziet wel dat de particuliere investeerders wel kijken naar de gemeenten en wachten totdat we de ondertunneling hebben aangelegd. Want daardoor stijgt het hele gebied in waarde omdat je de verkeersstromen optimaliseert.

### **Zoeken jullie samenwerking met Alkmaar?**

Nauwelijks. Niet.

### **En de HAL regio?**

In onze regio is de samenwerking wel aanwezig in de regio Alkmaar. Maar tegelijkertijd zien Heerhugowaard en Alkmaar elkaar in politieke zin vaak als concurrenten. Goed voorbeeld is het ziekenhuis. Midden in de stad Alkmaar zit het Medisch Centrum Alkmaar. Dat verhuist naar Heerhugowaard op een onwijs logische plek in economische zin. Het biedt ruimte voor uitbreiding, parkeren, uitstekende bereikbaarheid per OV en via de weg. Maar daarbij is zoveel emotie komen kijken. We hebben als het ware tegen elkaar opgebokst. Het lijkt wel alsof het de bestuurlijke relaties heeft verstoord. Daardoor zijn we niet zo goed meer in staat om te zien wat er echt toe doet in stedelijke ontwikkeling. Een ziekenhuis is een marktpartij. Die gaat op de beste plek zitten, in dit geval op 40 meter van de gemeente Alkmaar. Het lijkt wel alsof wij elkaars bloed politiek-bestuurlijk soms wel kunnen drinken. In Alkmaar komt ook een nieuwe bioscoop. Dat trekt de bioscoop in Heerhugowaard leeg. Daar kunnen we wel heel moeilijk over doen, maar uiteindelijk gaat het om de stedeling in de regio Alkmaar die naar het Ziekenhuis in Heerhugowaard gaat, de bioscoop in Alkmaar bezoekt, overdekt kan winkelen in Heerhugowaard en kan gaan zitten op het Waagplein in Alkmaar. Zo werkt dat systeem. Politiek-bestuurlijk kunnen we die keuzes nog niet goed op elkaar afstemmen, zodat het goed rendeert. Eigenlijk zou Alkmaar de ontwikkeling van het stationsgebied moeten ondersteunen. Want als Heerhugowaard beter in het zadel komt te zitten profiteert ook station Alkmaar door een betere ligging in het

netwerk. Wij hebben geen gezamenlijke politieke strategie om dat uit te werken. We spreken het wel uit en werken elkaar ook niet echt tegen, maar het gaat ook niet zoals in Brabantstad. Daar profiteert heel de regio Eindhoven van allerlei activiteiten.

### **Gaat dat nog komen in deze regio?**

Ja, dat gaat wel komen. Alkmaar is samengegaan met Graft de Rijp. De gemeente Langedijk staat onder curatele van de provincie en zal samen moeten met Heerhugowaard. Geef het een paar jaar en dan is het één stadsregio. Dan krijg je meer bestuurlijke slagkracht, ook in het zoeken van de podia en je lobby's. Het probleem van TOD vanuit het mobiliteitsperspectief is dat wel dat Alkmaar en Heerhugowaard als zwaartepunt in het haltermodel eigenlijk zo goed mogelijk met Amsterdam zou moeten zijn verbonden. Maar zo snel mogelijk met de intercity naar Amsterdam betekent wel dat je eigenlijk in Castricum en Heiloo niet meer zou moeten halteren. Het wegnemen van de intercitystatus is daar een politieke doodzonde. Op het moment dat onze wethouder zich daarvoor in de gemeenteraad uitsprak, kreeg de wethouder van Castricum een motie van wantrouwen voor de kiezen. Maar goed, dat is dan het principe van Kiezen en Delen. Wat is nu voor het systeem het belangrijkste. We zijn er dus niet helemaal over uit met zijn allen hoe dit systeem zou moeten functioneren.

### **U noemde net het haltermodel. Nu is de corridor sterk georiënteerd op Amsterdam. Probeert Heerhugowaard de 'halter' meer in balans krijgen?**

Het probleem is dat je ziet dat kennis macht is. Ondanks de intentieovereenkomst wordt kennis tussen partijen nog niet gedeeld. Nog niet tussen gemeenten, tussen provincie en gemeenten, maar zeker niet tussen spoorpartijen en gemeenten. Er wordt altijd gezegd dat Heerhugowaard moet werken aan 'tegenspits', zodat NS meer investeringscapaciteit krijgt. Wij hadden ook altijd dat idee, maar uit eigen onderzoek blijkt dat de verdeling van reizigersstromen veel gelijkmatiger is dan gedacht. Bijna 50-50. Nu we er onderzoek naar doen blijkt Heerhugowaard een belangrijke bestemming is door de dag heen. Dat komt vooral door onderwijs en het nieuwe werken. Je ziet dat de tegenspits best redelijk bediend wordt in Heerhugowaard. Het vanuit de juiste cijfers de juiste modellen gebruiken is iets wat in Stedenbaan veel beter ontwikkeld is dan op deze lijn. Veel partijen houden nog de kaarten voor de borst. Dat is jammer, maar komt uiteindelijk wel op gang. Toerisme biedt wel een echte kans voor deze regio. Amsterdam zelf wordt overspoeld met toeristen. Die kan je niet huisvesten in de stad zelf. Toerisme emancipeert ook, in met name Aziatische landen, door nu veel langer op een plek te verblijven en echt te begrijpen hoe een bepaalde plek echt werkt. Noord-Holland heeft het hoogste aantal buitenlandse overnachtingen van Nederland. Groter zelf dan het gezamenlijke aantal overnachtingen in alle ander provincies bij elkaar. Amsterdam is zichzelf nu meer aan het promoten met het buitengebied om de toeristen de stad uit te krijgen. Zandvoort heet als Amsterdam at Sea. Bataviastad in Lelystad heet nu Amsterdam Fashion Outlet. Ook wij kunnen daar iets mee doen. Nu stapt iedereen in Amsterdam vanuit het cruiseschip of een gearrangeerd reis op de bus om naar de Zaanse Schans. Zou je dat niet 'stationshoppend' kunnen doen? Alkmaar is eigenlijk Amsterdam in het klein. De Zes Wielen in Alkmaar is net zo'n mooie Molenloop als de Zaanse Schans. Zou je daar met slimme 'wayfinding' geen mooi toeristisch concept of arrangement te maken. Wij zijn daar nog niet zo slim in als Amsterdam. Eigenlijk zouden we een bid moeten doen aan The Amsterdam Tourist Board.

Het risico is wel dat we elkaar hiermee te lang ambtelijk lekker blijven maken.

### **Hoe bepaal je als gemeente waar behoefte naar is? Hoe maak je dat inzichtelijk?**

Dat gaat weer over de intrinsieke kwaliteit van de knooppunten. De perceptie die er op de knopen is. Ik denk dat de gemiddelde Amsterdammer over Heerhugowaard denkt als een dorpje ergens onbereikbaar in het Noorden van Noord-Holland, waar iedereen bij wijze van spreken in een vrijstaande boerderij woont. Als dat ook de perceptie is van de markt is op wat hier mogelijk is, dan klopt die perceptie niet. Met Stad van de Zon hebben we een enorm hoge dichtheid gerealiseerd die niet zou misstaan langs de IJ-oever. In het stationsgebied hebben we de allerhoogste dichtheid van de hele Zaancorridor, na Sloterdijk. Al is dat hier in wonen. Je moet als knooppunt moet je wel goed uitdragen wat je te bieden hebt. In ons geval zijn we dus niet een slaapstad met alleen maar grondgebonden woningen. We hebben juist een diversiteit aan woonmilieus. Wat eraan schort is dat we het verhaal niet weten over te brengen. Er kan hier ontwikkeld worden in verschillende woningtypen in relatief grote vrijheid. Je moet marktpartijen verleiden met de mogelijkheden van de corridor. En je moet stedelingen trekken die liever in Amsterdam hadden willen wonen, het in Zaandam niet kunnen vinden, maar voor relatief weinig geld met veel kwaliteit in Alkmaar of Heerhugowaard willen wonen. Maar je moet dat ongelofelijke goed branden. Dat is ook waar 'identity matching' van

knooppunten in de corridor op inzet. Ik zou hier eigenlijk 20 foto's moeten hebben liggen van de verschillende woningtypen en de leefkwaliteit die we kunnen bieden met alle voorzieningen die we hier hebben. Dat verhaal moeten we veel beter weten te vertellen. Dan kan je een alternatief zijn voor wonen in andere stedelijke omgevingen. Al moet je niet de illusie hebben dat je kunt opboksen tegen alle woonattracties in Amsterdam en alle kwaliteiten daar. Want daar woon je voor 3 ton op 60 m<sup>2</sup>, met een lifestyle die veel meer op zoek gaat naar de woonattracties daaromheen. Dan heb je schijnbaar geen balkon of tuin meer nodig. Daar moet je niet op concurreren.

In TOD zit wel een heel sterke maakbaarheidgedachte. Een soort van systeemdenken. Het is allemaal best wel technocratisch. Je hebt het zelf ook over programma en over mobiliteitssystemen, waar we het minder over hebben gehad. Wat als je TOD als systeem nu even vergeet. En de Land-use transport feedback cycle achterwege laat. Wat als TOD nu over een paar jaar een lifestyle is, waarbij mensen heel bewust kiezen voor het wonen een specifieke plek met bijpassende bereikbaarheid. Dan laat je mensen de vrije keuze. Richt het netwerk goed in en vertel goed wat je te bieden hebt op die knopen. Als je die 'quality of life' organiseert binnen al die verschillende knopen, dan ben als Amsterdam ook in internationaal perspectief een heel goede concurrentiepositie aan het bieden. Volgens mij alleen Kopenhagen, maar die stad heeft niet het economische zwaargewicht dat Amsterdam wel heeft. London kan dit niet bieden.

**Als je een dergelijke lifestyle mogelijk wil maken moeten wel alle schakels in het verhaal kloppen. Dan komt het netwerk / het systeem via de achterdeur weer binnen toch?**

We zien een enorme trek naar één van onze onderwijsinstellingen. Je ziet dat kinderen de tweede generatie elektrische fiets van moeder gebruiken om ook vanuit kleine dorpjes als bijvoorbeeld Ursem en Hensbroek naar Heerhugowaard te komen. Gezinnen kunnen dus gewoon landelijk blijven wonen omdat ze een grotere actieradius hebben. Daar zit al een shift in het denken. Die dorpen zijn echt niet aan het krimpen, maar zoeken hun voorzieningen bewust in de regio Alkmaar. We hebben hier nu een hele politiek discussie of we het geld willen vrijmaken om een dergelijke school hypermodern neer te zetten. Als je wilt bijdragen aan de corridor en gezinnen aan je wilt binden, dan moet je juist zorgen voor onwijs goede scholen. Met dat perspectief op de corridor moet je morgen al een nieuw schoolgebouw neerzetten bij ons station. Ik denk dat we echt op leefstijl en identiteit moeten sturen. Als je dat doet hoeft je het ook minder te hebben over heel enge cijfertjes, programma's, enzovoort. We zien nu ook wel dat eigendom veel minder belangrijk wordt in de toekomst. Misschien wordt vrije tijd ook wel een onderscheidend vermogen in onze nieuwe economie. Misschien wordt een dagje wielrennen met vrienden wel belangrijker dan jezelf over de kop werken in een 70-urige werkweek in Amsterdam. Dan is je productiviteit misschien wel hoger met een vrije dag waarin je lekker recreëert in het landelijk gebied. Die quality of life kan je in veel andere metropolitane gebieden echt niet meer vinden. Dat is het USP van onze Noordvleugel Schiphol.

**Zijn er nog dingen die we onbesproken hebben gelaten, maar wel belangrijk zijn wat u betreft?**

Er zit een verschil tussen mij als planoloog met visie op de wereld en als projectmanager. Dat is even kijken hoe je dat onderzoekstechnisch wil interpreteren. Dat is meer mening en visie. Als gebiedsontwikkelaar ben ik een opportunist en af en toe ook hypocriet. Ik heb mijn job om gebiedsontwikkeling op te starten. Maar ik ben ooit geschoold als regionaal planner, dus ik heb ook wel een mening over hoe de wereld eruit ziet.

Ik ben zelf aan het afstuderen in Rotterdam. Mijn onderzoek lijkt heel erg op het jouwe. Ik ben aan het onderzoeken voor de Stedenbaan en de Zaancorridor hoe de maakbaarheidsgedachte, de top-down sturing in TOD zich verhoudt tot de realiteit van gebiedsontwikkeling nu. Die is veel meer bottom-up is en gaat over het leggen van formele en informele verbindingen. Daarbij onderzoek ik de rol van de gemeente. Dan zul je op Stedenbaan zien dat gemeenten niet in de samenwerking zitten, maar dat de gemeenten het wel moet doen. Volgens mij is de gemeente de professionele partij die de verbinding kan leggen tussen een strategie zoals Maak Plaats en om individuele eindgebruikers, initiatieven een stap verder te helpen en te koppelen aan die strategie. Als gemeente moet je de intrinsieke waarde, de identiteit die er is in een knooppunt te koppelen aan een identiteit die gewenst is vanuit een metropolitane visie. Ik hanteer de stelling dat de gemeente daarin een belangrijke rol in heeft. Ik denk dat het raakvlakken heeft met mijn scriptie.

**Ik onderzoek dus of er sprake is van complementariteit of concurrentie tussen knooppunten. Ik kijk hoe de corridor al dan niet een samenhangend geheel kan worden door de keuzes in ruimtelijke programmering. In de gesprekken die ik tot nu toe heb gehad merk ik dat al die keuzes wel op elkaar**

**inwerken, dat daar ook een zekere kennis en besef van is bij de betrokkenen, maar dat het niet heel concreet te maken is.**

Ik kan wel wat voorbeelden noemen die je er tussen de regel uit kan halen. We gaan natuurlijk in politiek-bestuurlijke zin voor een zachte landing. De provincie Noord-Holland als actieve gebiedsontwikkelaar heeft de afgelopen jaren wel wat fouten gemaakt. In Heerhugowaard hebben ze geprobeerd de Broekhorn te ontwikkelen en daar de N242 uit te bekostigen. Ze hebben het Wieringerrandmeer als gebiedsontwikkeling gehad, wat ongeveer zo gaat als Blauwe Stad als in Groningen. Die gedachte dat je de markt kan maken blijkt net als in Groningen in een illusie. De provincie als actieve gebiedsontwikkelaar in een groeiemarkt is de afgelopen 10 jaar een beetje een fiasco geworden. De rijksoverheid zegt dan: centraal wat moet, decentraal wat kan. Er komt van alles naar de gemeenten toe, omdat zij het dichtst bij de burger staat. We hebben de discussie gehad over de superprovincie met Noord-Holland, Utrecht en Flevoland. De provincie staat een beetje onder druk als democratisch instituut. Een superprovincie sluit veel beter aan bij de feitelijke metropolitane ontwikkeling en geeft ook de bestuurlijke slagkracht die vereist is in Europees verband. Mijn idee is dat GS met de Zaanccorridor probeert een soort bestuurlijke erfenis achter te laten, maar wel heel voorzichtig. Want de provincie durft niet zo sturend op te treden als in het verleden. Want Maak Plaats is grondig academisch voorbereid. De provincie probeert een nieuw soort sturingsfilosofie in planologie los te laten, waarbij de autonomie van gemeenten als gebiedsontwikkelaar in stand blijft. Maar dan weten ze dat gemeenten gaan concurreren met elkaar. Dat is gewoon zo. Dus is er een heel zachte bestuurlijke landing georganiseerd. Dat is Kiezen en Delen. De wethouders hebben gezegd dat ze voor Kiezen en Delen willen gaan. Maar denk je nu echt dat als er hier in Heerhugowaard een Chinese investeerder komt die een wolkenkrabberhotel neer wil zetten, dat wij als Heerhugowaard gaan zeggen 'weet je wat, misschien kan dat nu beter in Zaanstad'. Als ik daarmee de grond van mijn stationsgebied kan verkopen en zo de gebiedsontwikkeling kan versnellen, dan doe ik dat natuurlijk nooit. Dan heb je nog de politieke context van de gemeente zelf. De verantwoordelijkheden die B&W heeft richting de gemeenteraad is iets waar de provincie niet over heeft nagedacht. De provincie heeft een intentieovereenkomst met alle colleges afgesloten. De colleges hebben echter niet het mandaat om gebiedsontwikkeling te organiseren. Dat ligt bij de gemeenteraad. Dus bij echt grote dingen zal de gemeenteraad beslissen. Dat is een heel interessante. Heerhugowaard is volgens mij de enige gemeente waarbij de raad een motie heeft aangenomen op eigen initiatief, waarbij gezegd wordt dat B&W er zorgt voor moet dragen dat Heerhugowaard aanhaakt op de Zaanccorridor. Ik denk dat als in andere gemeenteraadsstukken nergens het woord Zaanccorridor tegenkomt. En in Zaanstad zijn ze nu bezig met een onderdoorgang, van de Guisweg. Daar is ook recentelijk besluitvorming over geweest, waarin voor het eerst het woord Zaanccorridor terugkomt. Wie vertegenwoordigt nu eigenlijk de Zaanccorridor. Wat is de democratische legitimiteit. Geen idee. Dus dan kom je weer bij de afweging wat lokale identiteit is en waar de gemeenteraad op stuurt, dat is de gebiedsontwikkeling die iets moet betekenen voor Heerhugowaard.

Wie ruilt met wie uit. De ene wethouder ruimtelijke ordening, want die moet verantwoording afleggen aan de gemeenteraad. Gaat de wethouder van Heerhugowaard uitleggen dat een megawoontoren eerst in Zaandam zou moeten om dat de bestuurders dat onderling hebben afgesproken? Ik denk dat die wethouder hier een motie van wantrouwen krijgt. Die gemeenteraden zouden eigenlijk met elkaar een intergemeentelijke structuurvisie moeten vaststellen, samen met de provincie, waarbij je dit met elkaar afspreekt. Dan hebben die wethouders het mandaat om op die corridor ondernemertje te spelen. Tot dat moment klopt het mandaat en de democratische legitimiteit ook niet. Mijn collega's bij de provincie doen daar heel ingewikkeld over, maar die zijn ook geen gebiedsontwikkelaar.

Wat ook wel een interessant is bij kiezen en delen is dat de provincie zelf ook wel boter op haar hoofd heeft. Castricum bijvoorbeeld dat is een knoop in duinen, waar Landal Green Parcs zich heeft gemeld. Ze willen daar een nieuw park aanleggen. Dat is een soort hap uit de duinen, in een gebied dat op dit moment nogal rommelig is. In de provinciale structuurvisie en verordening ligt dat buiten bestaand bebouwd gebied. Als je buiten dat BBG wilt bouwen moet je van goede huize komen. Dan moet je bij de ARO betogen waarom dat zou moeten. Maar eigenlijk kan dat niet. Castricum zit in de situatie waar op 10 meter van het station buiten het BBG ligt. Dat zou vanuit het oogpunt van internationalisering en toerisme heel gaaf kunnen zijn in Castricum. Maar het kan niet omdat het centrale beleid van de provincie pertinent staat dat je daar niet mag bouwen. In het knooppuntbeleid wordt het juist aangemoedigd om zo de identiteit van de knoop te versterken. De provincie heeft zelf ook nog wat werk te doen om blokkades in het sectorale beleid of te heffen en te integreren tot één coherent verhaal. Dat geldt ook voor de woonvisies. In de huidige woonvisie staat dat er aan wonen in Heerhugowaard geen behoefte is. Daar is volgens mij een rekenfout gemaakt omdat de hele

oppervlakte van Heerhugowaard is gedeeld door het aantal woningen. Dan krijg je woningen in een hele lage dichtheid. De conclusie was dat daar geen behoefte is. Als je knooppuntenbeleid belangrijk wil maken, zal je ook in je sectorale woonbeleid ook nadrukkelijk de knooppunten moeten gaan noemen. En hanteer je dan de 1200 meter cirkel, de 300 meter cirkel of de 10 minuten cirkel. Al die institutionele blokkades heeft Wendy Tan netjes opgenoemd. Dit zijn in Noord-Holland een paar van de mooiste. Op zich is er ook wel een soort realisme waar Leonie Jansen-Janssen op hamert. Bedien je nu ook wel een markt. Wat wij zeggen in het haltermodel is dat Amsterdam nu gewoon 'hot' is. Dat krijgt enorme dichtheden rondom de IJ-oeveren en richting station Amstel en Sloterdijk. Uiteindelijk gaat die schaa sprong naar Zaandam wel plaatsvinden, daar hikte we de afgelopen 10 jaar al tegenaan. Je ging niet in Zaandam wonen als je niet in Amsterdam wonen, dan ging je maar naar Purmerend. Zaandam begint nu ook de gevolgen van de groei van Amsterdam te ondervinden. Die compacte stad die ontstaat wel. Dan pas zul je zien dat de regio Heerhugowaard/Alkmaar aan bod komt. Dat is volgens mij wat we met elkaar moeten uitdragen. Dat betekent wel dat Krommenie-Assendelft waar je nog uitleg kan realiseren, een directe concurrent is van onze uitleggebieden. Bij Kiezen en Delen is het de vraag welk gebied je nu als eerste laat ontwikkelen.

### **Dan kom je toch weer terug op de afstemming van het programma, van fasering? Kun je wel vertrouwen op een stukje zelforganiserend vermogen?**

De systeemwereld botst ontzettend met een meer adaptieve manier van plannen. Dat komt omdat het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heel veel decentraliseert qua gebiedsontwikkeling. Maar het ministerie gaat wel over investeringen over het spoor. Dit lijntje ligt er al 140 jaar. Daar moet je nog gigantisch in investeren. Er is een dilemma waar iedereen mee zit. Het is een kip-ei probleem. Moet je nu eerst investeren in de hoofdinfrastructuur en organiseren we daarmee dat we planningsadaptief dat we ontwikkeling kunnen laten landen. Of moeten we de investeringen laten afhangen van de marktontwikkelingen. Dan zeggen wij: zonder investeringen in de hoofdinfrastructuur, in het spoor, is het niet aannemelijk dat er nog heel veel extra groei gaat plaatsvinden in deze regio. Dat is een heel lastige om te doorbreken.

### **De financiële middelen zitten toch in het BO-MIRT?**

Alles is terug te voeren tot het BO-MIRT. Als je het concept weet over te brengen tot het ministerie dan wordt je besproken in het BO-MIRT. Almere is bijvoorbeeld de enige gemeente die een rijksstructuurvisie heeft gekregen om als dubbelstad van Amsterdam. Dat hebben ze alleen nooit waar kunnen maken. Het beleggersvertrouwen is weg, de groei is helemaal ingestort. Maar in die rijksstructuurvisie staat wel dat er voor miljarden een lijntje van Amsterdam naar Almere moet worden aangelegd. Nu is daar inmiddels een prestatieverplichting aan gekoppeld van 26.000 woningen, wil er weer een discussie worden opgestart om een IJ-verbinding naar Amsterdam te maken. Onze regio zegt dat diezelfde miljarden gestopt kunnen worden in een bestaand lijntje. Op allerlei plekken kan je je overloop organiseren. Daarmee zijn wij ook wel weer een concurrent van Almere. Dan heb je het wel weer op een andere schaal. Dat speelt zich allemaal af in het politieke rondom Amsterdam. Moet je je wel helemaal blindstaren op het systeem PHS naar Amsterdam Centraal. Terwijl het Daily Urban System meer gericht is op de Zuidas, Schiphol. Dat systeemdenken dat is wel een hele lastige in TOD. Dat zorgt voor allemaal schotten en beleidsblokkades waar je echt doorheen moet.

De theoretische basis die ik gebruik om te beschrijven hoe gebiedsontwikkeling nieuwe stijl is, is 'capacity building' van Adams. Daaruit kan je afleiden wat de rol van de gemeente zou moeten zijn in gebiedsontwikkeling. Daaruit kan je afleiden hoe je als gemeenten, als planners, marktgericht zou moeten handelen. Dat is mijn kritiek wel op de Zaancorridor, van TOD. We moeten weg uit die Pakhuis-de-Zwijgerkamertjes. We moeten niet te bescheiden te zijn in onze rol als planners om ook de ambitie te kunnen hebben om met genoeg marktkennis die markt een beetje te kunnen sturen. Ik kan tig keer zeggen dat we adaptief moeten plannen en de toekomst niet meer valt te voorspellen. Maar kom op, we hebben hier in Nederland een rijke historie op het gebied van ruimtelijke ordening. De Vinex was een van de meest succesvolle periode waarin we de woningnood hebben opgelost. En omdat de groei eruit is en de markt anders is, zouden we niet meer kunnen plannen. Daar geloof ik niets van. Als we als planners marktgericht zouden kunnen plannen, dan kunnen we er ook meer uithalen.

Ik heb ook met Stijn van de Walle en Edwin van Uum gesproken. Wat zij ook zeggen is dat het succes van Stedenbaan de afgelopen jaren is niet gekomen vanuit het ruimtelijke programma, maar juist door te investeren in wat er al was. Het verbeteren van de ketenmobiliteit bijvoorbeeld. Dat heeft geleid tot een betere businesscase. Niet omdat daar zoveel ontwikkeld werd. Overall in die Zuidvleugel zijn snelweglocaties



nog steeds ontwikkeld. Je moet je niet opzadelen met allemaal zware opgaven en cijfers, maar haal dat maar uit het systeem van ProRail en NS.

## 8. INTERVIEW RINGBYSAMARBEJDET

Name: Anja Kraag  
Function: Projectmanager Ringbysamarbejdet  
Place: By telephone  
Date: 13th of July 2015, 10:30-11:00 hours

*Note: Summary of the conversation since the audio recording was lost.*

Loop City report in 2010 shows diversity in idea's for urban development for each municipality. Lyngby for example has a university + science businesses, which creates a synergy. These ideas are further specified in an analysis for the economic development potential. Example of a municipality that is strong in logistics. It shows differences in the bid-rents that roughly decline from north to south. There is a natural diversification of potentials due to this. There is a growing awareness among the municipalities that there needs to be diversification of the land use. While it can be discussed more easily than say five years ago, it still remains a sensitive issue. The 10 municipalities have their own political dynamics that make restrictions in urban development not very likely. The analysis shows strengths and weaknesses of each municipality, which may lead to more specific differentiation, but probably more in terms of encouraging certain land uses than restriction in types of land use. Anja Kraag states that it is also not very likely that restrictions will be imposed from the city state region level. The municipalities would have to agree on restrictions themselves. Investors up to this moment say they are interested, but it is still 6 years to the realization of the light rail. So concrete action is not yet taken on that part.

## 9. INTERVIEW HVIDOVRE KOMMUNE

Name: Jens Schelde  
Function: City planner  
Place: By telephone  
Date: 22<sup>nd</sup> of July 2015, 10:30-11:30 hours

### **Introduction**

I started with referred to my e-mail of July 17th 2015, where I introduced myself and the purpose of my research. I asked and received permission for recording the interview. Furthermore I explained a transcript of the interview is sent for feedback.

### **Could you tell me something about your position in Hvidovre?**

I am a city planner.

### **How are you involved in the LOOP city?**

I have been the person in this municipality who had connection to the main group on technical level. The reason Hvidovre municipality is involved is because there originally were two routes for the light rail. Today there is only one from Ishøj to Lundtofte. The second string was not supported by the State government. That trajectory is dropped until the economical feasibility can be proved. Today I do not believe the second trajectory from Glostrup to Avedøre Holme will be built at all. Our politician will rather opt for a tram that comes from Copenhagen city out to our municipality, to our hospital. That is the main hospital for the people in the Copenhagen area. It has 7000 visitors every day, and 4000-5000 employees. Therefore I don't think on technical or political level that the second trajectory will be realized at all. We are still participating in the main light rail from Ishøj to Lundtofte, and we pay 1 million Kroner to this project even though there is not one millimetre within the borders of our municipality. We do it in some kind of solidarity with the other municipalities.

### **So you are stating that it won't be realized in the original form?**

That is my view, my opinion. We will rather go for another trajectory coming from the Copenhagen city area to our hospital. And then maybe further out to connect with the light rail.

### **I read something about a Ringstedbanen. That is something different right?**

That is completely different. It's a high speed railway line that has one stop in Copenhagen and next in Mid-Sealand in Køge and connects to the national rail system. There is no stop in Hvidovre. It is meant to solve capacity problems in the Copenhagen area. The string we are talking about in Loop City concerns daily public transportation between home and work.

### **The tramline that may be developed is different from the high speed rail and the light rail?**

Yes.

### **I viewed the 2010 Loop City vision...**

Loop City was a kind of fantasy project to show a perspective of Copenhagen in 50 years. If you have seen the small movie and seen the pictures in the report, you know it is fantasy. It won't come true in all its building and stuff. The main idea of making a ring city in the region of Copenhagen and Malmö is quite good though. But it will not be developed in the way it is sketched in the report.

### **So I could call it a document for inspiration**

Yes, exactly.

### **Is the idea for the industrial leisure park that would be located in Avedøre Holme still valid?**

Not the leisure park. It is an industrial area and will remain as such. No one of the owners in the area wants to change that. It was again inspiration how things may change if you wish thing to change in that period. At the moment no one of the owners or politicians wants to go in that direction. We just made a new plan for our municipality in which it is still reserved for heavy industrial functions. That could be transportation companies, busses and stuff like that.

**The current function remains and is strengthened?**

The companies and their union are very afraid of changing the area to housing. For that would conflict with environmental laws and may harm the interests or development possibilities of the companies. They do not want any change in that direction.

**Back to what you mentioned about the cooperation for the light rail. What are the thoughts behind paying a contribution out of solidarity?**

It sounds a little bit strange. I have also asked our politicians about this commitment. But there is a commitment between the 10 municipalities and the capital region to support there will be some kind of light rail to Hvidovre. But how and when is unknown. In this agreement between the 10 municipalities there is also put up 50 million Kroner to make a rapid bus transportation connection. This connection would stretch from Glostrup station via our municipality to Avedøre Holme, this huge industrial area. These 50 million Kroner will be used some day. Then the public transportation will be much better from that part of the area. Still many people that work at Avedøre Holme come from Copenhagen city. That is one for the main argument for not making the light rail connection to Avedøre Holme.

**So that is taken over by a bus line?**

The main idea of Loop City to connect Avedøre Holme to Amager is for many people a splendid idea, for it would make a ring system in the greater Copenhagen region. If people would have the money it would be done, but there would be a distance between Avedøre Holme to Amager at which there is only nature and no activities that generate travel. It is simply too expensive to build that kind of public transportation and a bridge over the border between Amager and Sealand.

**The reason your municipality is still committed is the bus rapid transit?**

That is one part. And also because the light rail and some other form of public transportation offers opportunities for companies and people to come work in our municipality.

**Could you tell something about the consequences for the urban development?**

The Avedøre Holme measures 425 hectares, which makes it the biggest industrial area of Denmark. It is meant for companies that had to relocate from the centre of Copenhagen. But often these companies moved out further to Jutland or Eastern Europe or the Far East. From being planned for industrial production it is mostly used for transportation and stock of goods. Of course there is some production. There is for instance a bread factory and a high specialized for things that are used in the production for food. Our politicians would like to attract technical and highly specialized activities though.

**Some kind of energy concept was also part of the Loop city plan, right?**

Yes, we have the huge power plant in the area that recently built a large modern silo. They are now changing production from coal, oil and gas to biomass.

**Most of your area is already built up area if I am not mistaken?**

Yes, we have very little space left. We do have an idea for leisure parks and amusement. But the owners are not ready for it yet. And our politicians do not want to create unrest.

**Are you striving for increasing the density for residential, commercial buildings in the other parts of your municipality, for example around your hospital?**

If you ask me we should built higher and more intensive family housing and apartments. Our politicians are very, very much afraid of high buildings. Every form of private housing more than 5 storeys is considered high-rise. They do not want too many people because it creates problem with traffic, parking and nuisance. That is what they say at the moment. But that may change with new councils. At the moment they are however very conservative.

**So there is no strategy for increasing density or mix or anything the like?**

No, only at the small scale.

**I have a map at front of me with existing stations. What is the situation there?**

We have 5 stations. Those bring the opportunity to build closer and higher at those central station areas. Our law of city planning say that areas around stations should be used more intensive than other areas. Within 1000 metres the usage should be more intense, so higher, to increase the use of public transportation.

**How does that match with the attitude of the politicians you just explained?**

Very bad. They do not want to build it. We even had a project in which an investor wanted to build high-rise housing of 25-30 storeys that was stopped by the politicians. They don't dare to. And of course it is their choice on behalf of the public of the municipality. But on the other hand they need the money to support the ageing population, which is a worldwide problem. People need more medical treatment and support that needs to be provided.

**Is there demand for that kind of housing too?**

Yes, we need smaller types of housing for elderly people too, such as apartments with a balcony. Elderly people like to get rid of the large houses that they cannot maintain. If we do not build close in 5-7 storeys, we do not have the opportunity to fulfil these needs.

**How do you know this demand?**

We know about demographic ageing for sure. It is a trend. And for every municipality in the Copenhagen area. There is a huge amount of people moving to Copenhagen. Every month 1000 people come in. They need apartments and houses, but these are expensive. For those people that cannot afford to live in Copenhagen city, there need to be alternatives further out the city. It should be possible to make that kind of city life outside of Copenhagen city too. The municipalities around Copenhagen city must, and also mostly want to, take some part of the cake. But this municipality right now does not want to attract more residents.

**Is there any other way in which try to differentiate between other municipalities in the greater Copenhagen area?**

No really, no. We have this discussion with our politician almost daily. We try to find out how they want their municipality to be in 25-50 years. They won't see the perspective that is going on and the trends that are going on in the other municipalities. And if they are satisfied with how it is today and do not want change, that is their decision. But I think that in 10 to 15 years people may wonder why things did not happen in our municipality like they did in other municipalities. I have to say that there is less vision among our politicians. That is how I see it. They will probably say themselves that they have visions. But I think they do not reach much further than 5 years.

**Is it also something that you can see in other municipalities?**

I think our municipality is very different from the rest. Of course there is some vision, but if you take the surrounding municipalities such as Glostrup and Gladsaxe, those have much more long term vision.

**Is there any type of vision for your municipality?**

The main development plan they have at the moment is for the area around our city hall. It is located in between two stations, Hvidovre station and Friheden station, where you have all the shops and supermarkets and other commercial functions. And then we have the administrative centre in the middle of the municipality. And there are some areas around the city hall and our new library, which can be developed. I think it could be easily 50.000 m<sup>2</sup>. That is the main urban planning visionary we have at the moment. In some 2-3 years we will have a plan that everybody can see. I don't know what could be exactly build. At least 30.000 m<sup>2</sup>, but in my opinion it could be double. In that way you could build residences with a fantastic view over the Copenhagen area if you go up to 6 to 7 storeys. Those kinds of residences could be easily sold.

**Is there a link with public transport at that location?**

That is a problem, unless you make a tram. It could be a string that could connect into Copenhagen. But it is not researched enough yet.

**You are part of the light rail. How do you cooperate at the moment? Is there apart from your participation some kind of collaboration at the moment?**

We had to discuss with the neighbouring municipalities how the bus transportation should be done. Many of these western municipalities have been since a long time been dominated by social democrats. Therefore there is some kind of brotherhood among the municipalities. They feel the need to stick together to assure

development in these areas is going on. In that view you have to see our participation with the partnership. We collaborate in many things, but on a small level.

**Your municipality too is dominated by social-democrats?**

Not totally, but they are still the biggest party. And the mayor is from the Social-democrats. Since the 1910-1920 up to 10 years ago they had the majority alone in the municipality board. These days they have to cooperate with some other parties. The last election they only had the mayor because of the Danish People's Party (?). That doesn't mean that the Social-democrats have free reign.

**What is would you say the impact of the light rail in the for your own municipality?**

It might have a slight effect. But we are not missing out. In my opinion the (municipality?) and Gladsaxe municipalities that really get the profits. They have the visions of making the residential and commercial functions around the trajectory. They will really gain on this project. No doubt about it. Some in Glostrup and (municipality?) municipality and then less and less further south. About 5 municipalities will really gain on it. The rest would have some, but not much gain from it. Hvidovre has less.

**Okay, they gain, but do you lose?**

I don't think we lose. But we don't get these developments in our municipality as the others do. We will stay as we are and that is good. We have a nice municipality and people are probably happy to live here.

**If it would have been up to you, what would have been your approach to the light rail project?**

I don't know. Our municipality could have said that we would only be in the project if the second string would be included in the project. If not, they could have easily moved out. And we could have the same profit of it as today. Still it is also a grand attitude that they show by staying in the project and making a small contribution to it.

**Hvidovre does not have a strategy to intensify the use at station areas. Are there sanctions connected to not intensifying the 1000 metre catchment areas around stations?**

No, these sanctions only apply when a huge function is built outside of the 1000 metre area. A huge congress centre for example should be placed inside the 1000 metres. Of course we have the hospital, which is not within the 1000 metres. They are even expanding it for 1-3 billion Kroner. But they do not have to conform to the rules. Only large regional functions have to be placed in the catchment area. It does not apply to function with a more local character. In the old Fingerplan we are located in the palm of the hand. Therefore we can build more than you can in the fingers.

## 10. INTERVIEW GLADSAXE KOMMUNE

Name: Anne Hertz Dahlgren  
Function: City planner  
Place: By telephone  
Date: 4th of August 2015, 11:00-12:00 hours

### **Introduction**

I started with referred to my e-mail of July 17th 2015, where I introduced myself and the purpose of my research. I asked and received permission for recording the interview. Furthermore I explained a transcript of the interview is sent for feedback.

### **What is your position in Gladsaxe municipality?**

I have only been employed in Gladsaxe for 2 months. Before that I was in Herlev for 8 years. I'm working as an urban planner. In Herlev I worked on municipality plans, local plans and a lot of Environmental Impact Assessments for large projects, but not with the light rail. Of course I was involved sideways with the light rail when I was working in Herlev. So I don't know of the all the details, but of course we have been working with the light rail for many years. In Gladsaxe I recently joined the Ringbysamarbejdet and I will be involved much more.

### **What is your general impression of the light rail now that your joined the cooperation?**

There are not really any surprises yet. Well maybe how little the politicians know of the light rail, actually. Of course they know of it, but not very much in detail. As an official you have to be very concrete and detailed when you inform the politicians.

### **Why?**

Well, in the end it is the politicians who make the decisions about the light rail. And they have to stand up for the decisions that they make.

### **Does it apply to both the mobility and the urban development components of the light rail initiative?**

You know, it is still early days. We still have an environmental report that has been released for comments, a period of public hearing. As an official you are closer to the process than you are as a politician. But it also has to do with the fact that it is still very early in the process

### **It is not yet very tangible? There is nothing realized yet if I'm not mistaking?**

On paper yes but in real life, No, not at all. In fact the government will create a new law for the light rail this autumn. until that law is assigned the light rail is not completely adopted yet. We still have this last phase to go through. They haven't started building anything yet. It is still just planning.

### **What is your perception on the potential on the light rail as TOD concept?**

Well, at first the purpose of the light rail was as a solution to the transport problem in the capital. There were too many traffic jams. But it didn't take long before it became clear that the traffic derived from the urban developments would result in the same amount of traffic. So the purpose shifted in character. It started as a mean to reduce traffic, but turned into a development model to attract economic growth. At first it was a side effect that you would gain development potential from the light rail the main goal was reducing traffic. That is no longer the main goal. It increases traffic but the impact of the light rail will cause several people to leave the car and take the light rail instead which smoothes the situation. It has become a development project for the municipalities to gain wealth and growth. But that wasn't the original idea. Traffic jams were bad for the housing and for the businesses reducing traffic would make the areas more interesting for new businesses and new inhabitants.

### **That also includes the additional traffic caused by the developments in for example the Loop City document?**

We have this station area policy where we can increase the urban density and the amount of high-rise buildings at a distance of 600 m. from each station. That creates the possibility for large amounts of developments. Even though we get the light rail, the estimated figures for the traffic is that in the end the amount of cars will be the same as today.

**What is the view of Gladsaxe on urban development within the municipality? Are choices being made for urban development towards the future light rail?**

A few years ago they made this overall plan for the new areas which on an overall plan determined the urban density and use in the new nearby station areas. One year ago we got the right to actually start building in these areas. Until that time the government did not allow us to build anything, only to plan for it. They had to wait for the planning of the light rail, to be sure that it would be realized. So now we can actually start building in these areas. We have investors also coming now that want to build. At first all of the municipalities had mostly planned for businesses. But the amount of business development was too much. The government didn't agree with it. In the Regional Plan for 2013 the government commented that there was an imbalance in the outlay of land for residential and commercial use. Therefore, they suggested the municipalities to collaborate on strategy and rules of order for the development areas. Locally in Gladsaxe Ringby the intention is no longer just to develop for commercial use but also for residential use.

Now a lot of municipalities have agreed to make residential developments as well. In Gladsaxe we plan for 2-3 larger areas for residential use. They are all former areas for commercial use that will be transformed. Most of the areas will not be transformed but we will allow higher densities so that the existing businesses can expand. When you own a piece of land, the urban density affects the tax level. The higher more you are allowed to build the more taxes you have to pay.

**Why is that?**

The Danish law is structured in such a way that when you can gain more from the land you own, you pay higher taxes. But it is not until you make the local plan. Right now we have this one area where we are going to interview all the businesses there. We will ask them what they really want and if they have plans to expand. That way we try to plan for the right urban density and in the right pace. We try to coordinate some of the developments so we can improve sustainability. Besides that we also aim to improve the road structure.

**Those areas are in the vicinity of the new light rail?**

Yes, but it is not like we are creating new areas for businesses. It's mostly transforming them into higher urban density. And some areas we will transform from commercial use to residential use. Because the amount of square metres is already sufficient in the region. You cannot keep raising the amount. Well, you can for a short period, but only if you also really improve the quality of the area. Otherwise you would end up with a lot of empty square metres.

**The overall plan first allowed much more room for businesses, right? Can you explain that more? Are municipalities 'corrected'?**

No they are corrected but the government has suggested the municipalities to collaborate on strategy and rules of order for the development areas. In the strategic plans for 2013 the municipalities had to make these rules of order for the development areas. I think the balance between residential and commercial use has become more realistic.

**Was it enforced by the Capital region for example?**

Somehow yes

**The documentation on the light rail development also states that 74% of the developments should consist of housing. Is that correct?**

It might be what Loop City suggests, but it is not what the municipalities started off with. That was mostly areas for businesses. I think that is because they might gain more from businesses than from residential areas. On the short term it requires less additional investments in schools, kindergartens and other investment that comes with residential developments. These things have to be paid for by the municipalities, not investors. If you mostly gain new businesses you can more or less keep from investing yourself if that is what you want. Herlev municipality for example does not have the economy or investment capacity like Gladsaxe. They have to await investors and the market. They are not able to go out and make larger investments themselves to kick-start the planning. In Gladsaxe they have the economy to kick-start some of the developments.

**What is your perspective on the Loop City document?**



It is a vision. It helps to lift the project to a higher level for all the parties. It helped to get the government interested in the project. But we don't use Loop City as a direct plan for the development. It is too ambitious, too experimental and too modern for most municipalities.

**In Loop City Herlev is called the Health Centre and the Gladsaxe the Education City. Are these unique characteristics of the municipalities in some way reality?**

No, not really.

**Why not?**

Well, I know more of it in Herlev. Of course we have the hospital, but you can't just go out and say that health businesses have to be located in Herlev. You could aim for it, but it would take a lot of effort from the municipality and some investments too. I don't think Herlev has the staff or the economy to do that. They mostly let the market rule and wait for investors. I think it is a bit the same in Gladsaxe. It is actually the same in most municipalities. I don't think anyone has really used them as a guiding vision. Well, Lyngby perhaps. They have really worked on that. I live in Lyngby so I know some of what is going on there as well. I think they have worked with this brand even before Loop City, what makes it easier for them. One of the largest universities in the country is located there. And there are already some large businesses that want to invest. It is also the main centre for shopping in the northern region. They have started a department just to work with the knowledge and education concept. They may be the only municipality that really did something with it.

**It is interesting, because Loop City shows quite explicit differentiation in identity or character for each municipality in this way...**

The municipalities haven't really carried the idea of differentiation. Might become a problem that there is no differentiation and all the municipalities more or less want the same. To attract more companies, not necessarily a special branch of companies. It might be about the fight to survive. And because all the cities are somehow are fighting to survive they care more about the amount of investors than of the type of investors. I know in Herlev we worked on a vision. They have made a written vision for the municipality for the first time ever, but it is might be too late for the light rail process. All the municipalities would have gained from having a specific identity from the beginning. I don't know a lot about the cities in the south but to my knowledge no one has really taken on the identities from Loop City.

**What about differentiation in housing? Loop City does not really focus on that, but ultimately it should make up the largest portion of the urban development.**

Within the municipalities you will find differentiation in the areas connected to the areas along the different stations. But still because we have these rules about increasing the urban density in areas nearby the stations.. It will be in high densities and high-rise buildings. Especially therefore there is a need for leisure areas. But you don't gain anything from making areas for leisure. It will be beneficial for your high-rise areas, and it might attract inhabitants with higher incomes, but only on the long run. And once again, this requires investments from the municipalities. You would rather build high-rise flats in high densities, because you gain more from it. The same goes for businesses. Have you heard about the green and blue areas?

**Yes I have, if you are talking about the green wedges from the Fingerplan.**

All the municipalities should make these green and blue belts and preferably coordinate them. Especially if you are talking about blue belts you have to coordinate it. Because water flows from one municipality to another. And it is very good that the government has demanded it, but it is very difficult. They can't be carried out if they are not coordinated. The government was supposed to present a case for the coordinated work last year so that the municipalities could cooperate it in their strategic plans. But they never did, probably because it is very difficult to figure out how to coordinate it. And municipalities want these green and blue belts, but they don't know how to get them started. If you think about the commercial areas, the larger part of the areas. The land is owned privately by different companies. So you have to make them invest in climate change and in green and blue belts. You have to make them understand that it is important. In the end it will benefit their identity and reputation as well as for their workers. But it takes many hours of work to get all these companies interested. If they don't want to donate some of their land to do it, then municipalities have to go out and buy the land to create it themselves. It takes a lot of planning and is potentially very expensive. The government has demanded them, but I think it will come to realization on a very small scale in the end.

**You are part of the light rail cooperation. What is then the aim of the cooperating partners?**

The coordinated work in this organization is a small department. Until a few months ago with only one employee, now they are two. They will try to increase coordination and try to help with different issues that are common for all municipalities, but I doubt that they are working on the differentiation matter. It is early days. There might still be changes. I think there might also be a higher level of coordination between municipalities in future. It is just a very difficult field and it takes time. The new department, which is located in here in Gladsaxe, has only got two employees. There will be changes, but not in differentiation. I haven't heard anyone talk about that. I think it is still something to decide within your own municipality.

**Could Gladsaxe municipality choose to freely build 200 luxury apartments for example?**

To do that you would have to make a local plan for the project. You would have to make a public consultation for it, which makes sure that all the authorities get the plan. All the municipalities in the region of Copenhagen can veto the plan.

**Can another municipality block the local plan?**

Not just for any reason. It has to be a planning reason. It could be because it will reduce the possibility for the other municipality to realize the same type of development. Of course if everyone would veto each other's plan it is good for no one. It rarely happens. I witnessed it once in Herlev when we were developing a new shopping centre. A few of the other municipalities said that it would affect their shopping areas. Instead of a veto it ended up with a negotiation in which Herlev could still develop the shopping centre, but with a reduction of the city's total shopping area. So you presage a veto by commenting the plan and then you start negotiating. If you cannot come to an agreement the government will step in and help in the negotiations. It doesn't happen very often, but you have the opportunity. And of course the government itself has the opportunity to veto a plan. Until 7-8 years ago we had a regional authority. They looked to all these issues. They asked the question: Is this really good for the region or only for this municipality?

**What about the Hovedstad Region. That still exists right?**

Yes, but they do not have the authority anymore. It is a regional guiding centre. They still have some authority in health issues, but not in planning. Since it is only just 7 years ago, the municipalities have not really come to the point where they have managed to take on the responsibility for the regional planning. I think everyone is aiming for it, but it takes a long time for them to do this together. This light rail project might help them to learn how to coordinate. But there it is not yet a tradition for it. That is of course why it is so difficult for them to do it.

I think this thing about coordinating strongly depends on the different economies. That makes it even more difficult. Gladsaxe for example is more able and willing to go out and approach investors, whereas Herlev has to await investors. This makes it difficult for them to coordinate. They are not necessarily in the same pace.

**Does that also apply to the Lyngby municipality?**

They might be one of the municipalities that is far ahead. But the overall situation is that you cannot expect all the municipalities to be on the same pace. They have to be with the light rail, but not with the related developments. The rights they receive from the government are the same of course, but whether they act on them is individually.

**We lost connection. What were you saying about the municipality and strategic plan?**

Every 4 years we have to make a municipality plan and a strategic plan that is two years offset. We have this constant cycle every second year that we have to update one or the other plan. The strategic plan is where you can introduce new subjects, new projects that you would like to realize in the municipality plan.

**They are both spatial plans?**

Yes, they are.

**What kind of time perspective do they use?**

The strategic plan looks to the next municipality plan. The municipality plan looks into the future. The strategic plan only states what should be adopted in the next municipality plan. But you make a plan for 12 years, and then every 4 year you can make a totally new plan or update it.

**There are also the local plans that are legally binding right?**

Yes.

**Bluntly stated who do you think gains and losses with regard to the light rail development?**

There might be winners and losers, but we don't know that yet. I think it is an issue that we all try to relate to, but we don't know which tools to use to avoid that. Preferably all municipalities should be winners in this project. But with planning you never really know. Since the development planning is not on an overall level, there might be winners and losers.