

Centrum- en knooppuntontwikkeling ontrafeld

.....
Aanbevelingen van de UitvoeringsAlliantie
Centrum- en knooppuntontwikkeling





Centrum- en knooppuntontwikkeling ontrafeld

.....

Aanbevelingen van de UitvoeringsAlliantie
Centrum- en knooppuntontwikkeling

11 februari 2010

“Wie deze knoop losmaakt, zal meester over de gehele wereld worden.”

Het orakel over de Gordiaanse knoop, een schier onontwarbare knoop, die voorkomt in de Griekse mythologie.

Colofon

Organisatie:

Alliantieleider: Eric van Winsen, Bouwfonds Ontwikkeling
Inhoudelijk procesmanagement: Bert Klarus, Movares
Begeleiding ministerie VROM: Bertus Cornelissen, deelprojectleider 'Allianties voor uitvoering' Randstad 2040
Organisatie werksessies: Hanjo Scheltens, Movares

Alliantieleden:

Bouwfonds Ontwikkeling: Eric van Winsen, directeur Regio Zuid-West
ANWB: Jaap Renkema, programmamanager Public Affairs
Programmabureau Stedenbaan: Lodewijk Lacroix, programmadirecteur
NSPoort: Barend Kuenen, directeur Asset Development
Bouwend Nederland: Bob Gieskens, regiomanager
Movares: Leon van Warmerdam, regio directeur zuidwest
Enno Zuidema Stedebouw: Enno Zuidema, Simon Dona

Vertegenwoordigers ministeries:

Ministerie VROM: Henk Ovink, directeur Nationale Ruimtelijke Ordening, Frans Timmerman, senior beleidsadviseur en Thomas Buijs, plaatsvervangend projectleider Structuurvisie Randstad 2040
Ministerie van VenW: Eric Bezem, manager Regionale bereikbaarheid en Frans Trooster, senior beleidsadviseur

Geraadpleegde experts:

Friso de Zeeuw, Bouwfonds Ontwikkeling
Joost Schrijnen, programmadirecteur Deltaraad, Universiteit Delft
Bert van Wee, Universiteit Delft
Eric Verroen, Twijnstra Gudde
Karst Geurs, Universiteit Twente
Ton Venhoeven, Rijksbouwmeester infrastructuur

Productie:

Vormgeving en verbeelding: Enno Zuidema Stedebouw
Eindredactie: Bert Klarus, Movares

Contact:

Eric van Winsen, Bouwfonds Ontwikkeling: e.winsen@bouwfonds.nl
015-2680840
Bert Klarus, Movares: bert.klarus@movares.nl
06-20967867
Simon Dona, Enno Zuidema Stedebouw: simon@ezstedebouw.nl
010-4048289

Inhoud

| | |
|---------------------------------------------------------------|----|
| Aanbestedingsbrief | 7 |
| 1.0 Aanbevelingen | 9 |
| 2.0 De UitvoeringsAlliantie Centrum- en knooppuntontwikkeling | 11 |
| 3.0 Waarom centrum- en knooppuntontwikkeling? | 15 |
| 4.0 Bevindingen | 19 |
| 5.0 Succesfactoren voor centrum- en knooppuntontwikkeling | 27 |
| 6.0 Overwegingen | 35 |
| 7.0 Aanbevelingen met toelichting | 39 |
| | |
| Bijlagen | 53 |
| I. Eindverslag Nazomersessies 2009 | 54 |
| II. Agenda Nazomersessies 2009 | 81 |

Minister,

Goed bereikbare centrum- en knooppunten vormen de dragers van het toekomstig stedelijk systeem van de Randstad. Ze dragen bij aan de economische vitaliteit en ruimtelijke kwaliteit van het Randstedelijk netwerk. Deze locaties komen echter niet vanzelf van de grond. Een gezamenlijke inspanning van overheid, markt en maatschappelijke organisaties is noodzakelijk om de opgave op de agenda's te krijgen en stappen naar realisatie te maken.

We vallen maar even met de deur in huis. Bovenstaande is de overallconclusie die we als Alliantie hebben gemaakt na een jaar van praten, onderzoeken en vooral ons oor te luister te leggen. Eind januari 2009 kregen we de opdracht als Alliantie om de centrum- en knooppuntontwikkeling nader te bestuderen. Een uitdaging die we met beide handen hebben aangegrepen omdat we partijen zijn die graag hun verantwoordelijkheid nemen in het dynamische Nederland. Letterlijk, en figuurlijk.

Weerbarstig is de materie. Dat wisten we. Het onderwerp is een kwestie van over grenzen van beleidsterreinen heen kijken, toekomstige trends naar voren halen, woorden gebruiken over een onderwerp waarvan de taal nog niet is uitgevonden. Lastig ja, maar niet onontwaaarbaar.

Het voor u liggende advies is echter net zo min weerbarstig als vaag. Aan de slag, zo luidt de conclusie. We beginnen dit stuk dan ook met een opsomming van de aanbevelingen. Helder en krachtig. Ze worden in hoofdstuk zeven toegelicht.

Met dit advies heeft de UitvoeringsAlliantie Centrum- en knooppuntontwikkeling een eerste stap gezet naar 2040. En een knoop doorgehakt.

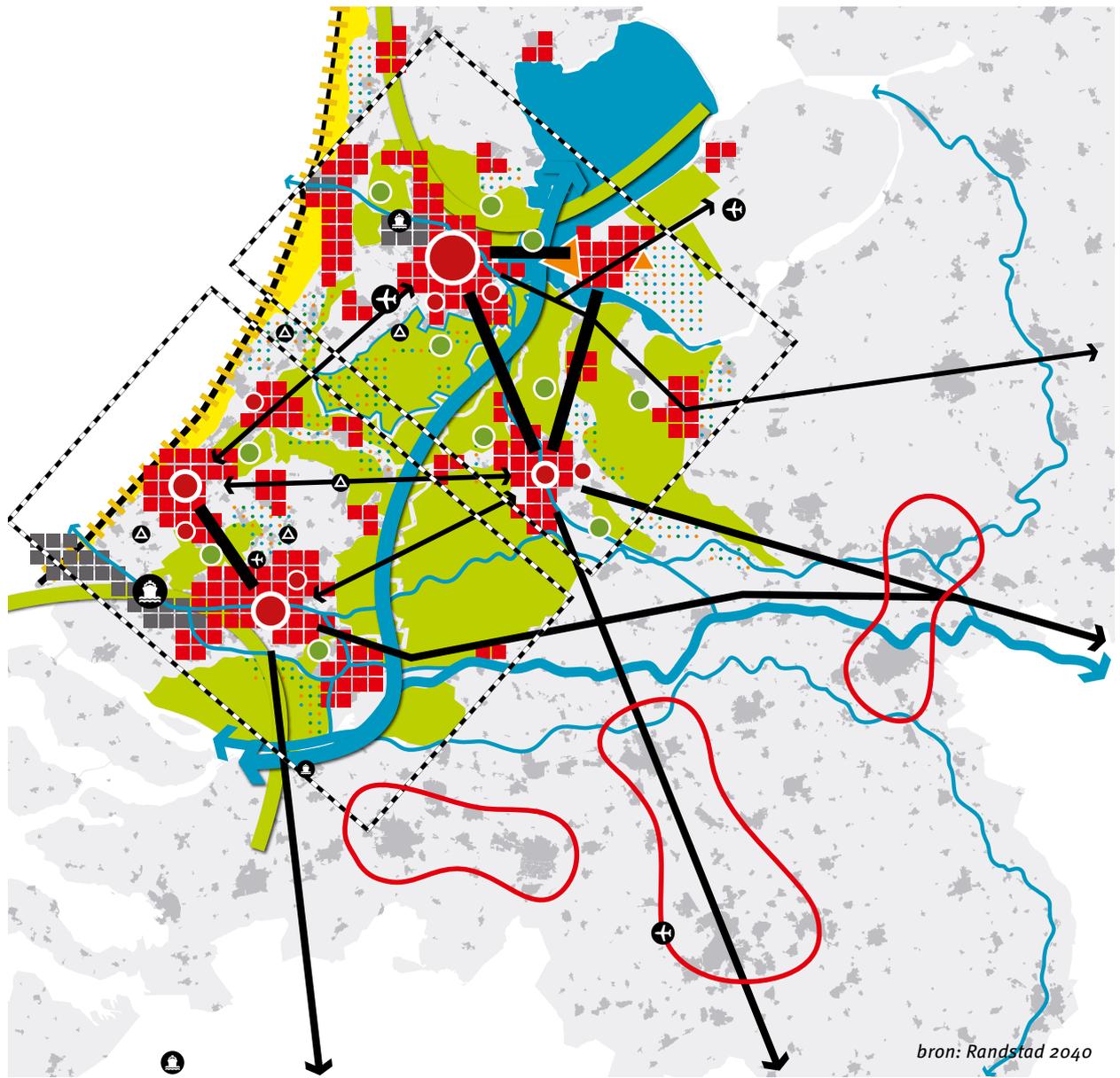
De volgende is aan u.

'Wie deze knoop losmaakt, zal meester over de gehele wereld worden.'

Het zijn de woorden van het orakel dat het verhaal over de Gordiaanse knoop begeleidt. Wat ons betreft houden we het bij Nederland. En blijven we met z'n allen daarover meester.

Namens de Alliantieleden,

**Eric van Winsen,
Alliantieleider Centrum- en knooppuntontwikkeling**



Ruimtelijke ontwikkelingsvisie voor de Randstad uit de Structuurvisie Randstad 2040

1.0

Aanbevelingen

De UitvoeringsAlliantie Centrum- en knooppuntontwikkeling doet de volgende aanbevelingen:

Minister,

- maak centrum- en knooppuntontwikkeling onderdeel van de gebiedsagenda's;
- agendeer de start van een MIRT-onderzoek om de opgave scherp te definiëren, zowel naar de inhoudelijke context als de procesmatige en instrumentele;
- concludeer gezamenlijk met de regio's op basis van het MIRT-onderzoek voor welke centrum- en knooppunten gezamenlijke afspraken worden gemaakt over de definitieve agendering of het starten van een separaat ontwikkelingsprogramma voor hoogdynamische stedelijke nevencentra.

Decentrale overheden en (vertegenwoordigende partijen van de) markt:

- maak concrete projectafspraken met elkaar over verantwoordelijkheden en (financiële) inzet;
- ga in overleg met elkaar over de ontwikkeling van nieuwe samenwerkingsvormen voor langdurige gebiedsontwikkelingen met een hoog risicoprofiel specifiek voor centrum- en knooppunten;
- onderzoek op welke wijze de vraag van de gebruikers beter kan worden benut bij het ontwerpen van nieuwe centrum- en knooppunten;
- experimenteer met de rol van het ruimtelijk ontwerp bij strategische planvorming;
- zoek naar nieuwe mogelijkheden om flexibele afspraken te maken voor de lange termijn met betrekking tot flexibiliteit in gebruik en economische haalbaarheid
- wissel kennis uit over benchmarkonderzoek met het oog op buitenlandse voorbeelden (bijvoorbeeld Tokio en Stockholm) en betrek ook andere allianties bij dit uitwisselen van kennis.



Ligging van de Randstad t.o.v. andere stedelijke regio's in Europa

2.0

De UitvoeringsAlliantie Centrum- en knooppuntontwikkeling

Het kabinet heeft met het vaststellen van de Structuurvisie Randstad 2040 een krachtig signaal afgegeven. In de toekomst moet de Randstad zich ontwikkelen tot een duurzame en internationaal concurrerende Europese topregio. Eén van de leidende principes is dat de krachtige, aantrekkelijke en duurzame steden in de Randstad goed bereikbaar moeten zijn over de weg en met het openbaar vervoer. De ontwikkeling van (nieuwe) gebieden voor centrum- en knooppuntontwikkeling speelt hierbij naar de mening van het kabinet een belangrijke rol.

*“Op het schaalniveau van de stedelijke regio’s en de noordelijke en zuidelijke Randstad kiest het kabinet voor een sterkere verknoping van het autosysteem en het openbaar vervoersysteem in combinatie met verdichting en centrumvorming.”
(uit: Structuurvisie Randstad 2040)*

Om de langetermijnvisie van het kabinet uit de Structuurvisie Randstad 2040 om te zetten in uitvoering is een aantal uitvoeringsallianties opgestart. In deze allianties werken rijk, regionale overheden, marktpartijen en maatschappelijke organisaties, belangrijke keuzes van het kabinet uit de visie uit tot uitvoeringsstrategieën.

Centrum- en knooppuntontwikkeling heeft als taak een uitvoeringsstrategie op te zetten voor de ontwikkeling van voor de Randstad en de regio’s belangrijke centrum- en knooppunten met daaraan gekoppeld een actieprogramma voor de komende jaren. De minister vraagt daarbij met name om concrete aanbevelingen voor de ontwikkeling van belangrijke centrumknoten die na 2020 met kracht ter hand kunnen worden genomen door daartoe geëigende partijen.

De Alliantie bestaat uit vertegenwoordigers van Bouwfonds Ontwikkeling, NSPoort, ANWB, programmabureau Stedenbaan, Bouwend Nederland en Movares. De Alliantie staat onder leiding van Eric van Winsen, directeur Bouwfonds Ontwikkeling Regio Zuid-West. Vertegenwoordigers van de ministeries VROM en Verkeer en Waterstaat hebben de Alliantie met raad en daad bijgestaan.



Ligging van de pilotlocaties in de Randstad

De deelnemers aan de Alliantie zijn diverse keren bij elkaar geweest om de opgave scherp te krijgen. Belangrijke vragen die daar bij aan de orde zijn geweest zijn:

- wat zijn centrum- en knooppuntontwikkelingen?
- wat is de betekenis van deze gebieden voor de stad en voor de mobiliteit?
- welke partijen spelen een rol?
- hoe vindt de ontwikkeling nu plaats en hoe vond die in het verleden plaats?
- zijn er waardevolle buitenlandse beleids- en ontwikkelingsstrategieën (benchmark)?

Vervolgens zijn vier werksessies georganiseerd op locatie bij een ontwikkeling van een centrum- en knooppunt waar gesproken is met de direct verantwoordelijk projectleiders en medewerkers. Uit deze sessies is waardevolle informatie verkregen over de succes- en faalfactoren voor centrum- en knooppuntontwikkeling.¹

Het conceptadvies is voorgelegd aan een aantal experts.² Bij de opstelling van het definitieve advies is dankbaar gebruik gemaakt van de opmerkingen van deze mensen.

De discussies in de alliantiebijeenkomsten en de werksessies op locatie kunnen worden gerubriceerd naar drie hoofdvragen. Deze centrale vragen vormen de kapstok voor dit advies.

- *Welke betekenis kan worden toegekend aan centrum- en knooppuntontwikkeling als strategie ter verwezenlijking van de ambities van de Structuurvisie Randstad 2040?*
- *Wat zijn de succesfactoren om te komen tot een effectieve en doelmatige ontwikkeling van centrumknopen (bestuurlijk, financieel, instrumenteel, inhoudelijk, et cetera)?*
- *Hoe kan op een praktische wijze uitvoering worden gegeven aan een selectie van voor de Randstadregio's belangrijke centrum- en knooppunten en wat is nodig om tot een succesvolle uitvoering te komen?*

¹ De werksessies hebben plaatsgevonden in Den Haag (Binckhorst), Utrecht (A12 zone en Hoograven), Rotterdam (Stadionpark) en Amsterdam (Duivendrecht).

² Reactie op het conceptadvies is ontvangen van Bert van Wee, Joost Schrijnen, Eric Verroen, Karst Geurs, Friso de Zeeuw en Ton Venhoeven.

*sport als specifieke identiteit
inzetten voor de omgeving*



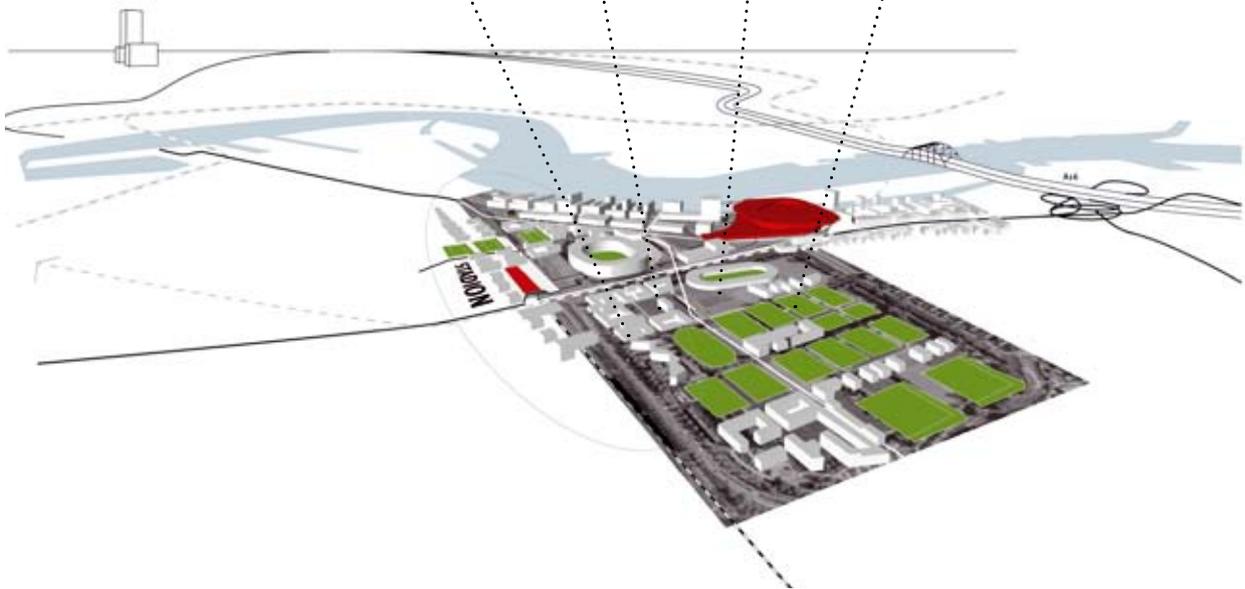
*inzetten op maatschappelijke relevantie
van de centrumknoop
(betekenis geven voor omgeving)*



Kuip is boegbeeld op randstad-niveau



*nieuwe allianties smeden:
maatschappelijke organisaties als
oprichter*



Eén van de vier pilotlocaties: Rotterdam Stadionpark

3.0

Waarom centrum- en knooppuntontwikkeling?

De samenleving wordt steeds mobieler. Het dagelijks leven omvat een steeds grotere verscheidenheid aan activiteiten op steeds meer locaties. Mobiliteit maakt dit gedrag mogelijk. In het kielzog van de toenemende beweeglijkheid verandert ook het stedelijk systeem. De grenzen van het systeem vervagen en maken plaats voor een patroon van gespreide activiteiten en dynamische verbanden. De netwerkstad ontwikkelt zich. De traditionele brandpunten van stedelijkheid, de pleinen en straten van de stad, moeten hun dominantie delen met nieuwe brandpunten die voortkomen uit de 'beweeglijke stad'.

Diversiteit en uitwisseling maken steden aantrekkelijk voor mensen, want het zijn plekken die een grote keuzevrijheid aan leefstijlen bieden en waar ruimte is om nieuwe, eigen leefstijlen te ontwikkelen. Steden zijn ook aantrekkelijk voor bedrijven. Het zijn plekken van verregaande processen van economische specialisatie en integratie en van talloze afzetmarkten. Plekken waar stedelijke diversiteit en uitwisseling in de 'beweeglijke stad' gevonden worden, zullen steeds vaker die plekken zijn waar grote stromen mensen, goederen en informatie samenkomen. Op deze mobiliteitsmilieus³ komen de ruimtelijk gefragmenteerde leefstijlen en bedrijfsprocessen van de stad fysiek bij elkaar. Deze plekken zijn de toekomstige centrum- en knooppunten van de Randstad.

³ Bertolini, L., De planologie van de mobiliteit, Amsterdam, 2009

Naast de 'klassieke' centra van steden met de centrale vervoersknooppunten, zijn er aan de randen van de stedelijke systemen inmiddels nieuwe multimodale knopen ontstaan als reactie op de beweeglijke stad. Multimodaal wil in dit verband zeggen dat ze goed ontsloten zijn door openbaar vervoer, maar vooral ook voor de auto. Voorbeelden zijn: Amsterdam Bijlmer-Arena en Sloterdijk, Rotterdam-Alexander, Utrecht-De Uithof. Deze nieuwe centra zijn ontstaan door de vraag naar goed bereikbare plekken. Centrum- en knooppunten is daarbij een wat ongelukkige dubbelterm. De bedoelde knooppunten liggen namelijk niet in de traditionele stadscentra en het zijn niet alleen vervoersknooppunten. Het zijn multimodale nevencentra; multifunctionele gebieden met een hoogwaardig stedelijk verblijfsklimaat, met een duidelijke eigen identiteit en een bovenregionale, Randstedelijke uitstraling. Hiermee onderscheiden de centrum- en knooppunten zich van transferknopen. Dit type knooppunt richt zich vooral op het accommoderen van de op- of overstapmogelijkheid. Een goed voorbeeld is station Veenendaal-de Klomp, maar er zijn vele andere voorbeelden van goed bereikbare kleinere openbaar vervoersknooppunten.

Multimodale, hoogstedelijke nevencentra leveren een belangrijke bijdrage aan de economische vitaliteit van de stad en de ruimtelijke kwaliteit van het stedelijk netwerk op Randstedelijk of bovenregionaal niveau.

Over de betekenis en de ontwikkeling van de multimodale, hoogstedelijke nevencentra gaat dit advies. Het zijn juist deze centrum- en knooppunten die een belangrijke bijdrage leveren aan de economische vitaliteit van de stad en de ruimtelijke kwaliteit van het stedelijk netwerk op Randstedelijk of bovenregionaal niveau. Er zijn voldoende aanwijzingen dat in de nabije toekomst nieuwe nevencentra zullen ontstaan rondom kennis/campus concentraties, beurs- en congresvoorzieningen, entertainment concentraties en central-business-achtige gebieden. Veelal zal het gaan om de herontwikkeling van bestaande nevencentra waar de multimodale bereikbaarheid wordt verbeterd. Daarmee zullen ook de ontwikkelingskansen worden vergroot. Maar het is zeker niet uitgesloten dat nieuwe maatschappelijke trends zullen leiden tot een vraag naar nieuwe nevencentra.

De doorontwikkeling van bestaande of ontwikkeling van nieuwe multimodale, hoogdynamische nevent centra is terecht één van de speerpunten van beleid in de Structuurvisie Randstad 2040. Door gericht te sturen op de ontwikkeling van knooppunten van verstedelijking en mobiliteit kan de kwaliteit van de reeds gebouwde, bestaande omgeving verder worden verhoogd. Ook kan het recente uitdijen van stedelijke woon-, werk- en leefmilieus worden gecompenseerd met een nieuw type stedelijk milieu dat de sociale en economische kracht van de regio als stedelijk systeem bij elkaar kan houden. De Alliantie veronderstelt dat per stedelijke regio in de periode tot 2040 een beperkt aantal ‘nieuwe’ centrumknopen ontwikkeld kan worden, naast de nu aanwezige traditionele knooppunten in de stadscentra. De vraag naar stedelijke functies op goed bereikbare locaties is groeiende maar niet eindeloos. Een gerichte sturing is noodzakelijk om omvangrijke private investeringen in vastgoedontwikkelingen te laten aansluiten op publieke investeringen in de infrastructuur van de Randstad.

De Alliantie constateert dat er juist op dit punt een andere opstelling in de Nederlandse ruimtelijke ordeningspraktijk moet ontstaan. Op het gebied van de afstemming van ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit (lees vervoer) hebben we in Nederland een weinig dirigistische traditie. Om de steden in de Randstad op een duurzame wijze bereikbaar te houden en de stad als economisch en sociaal systeem beter te kunnen laten functioneren zijn op dit punt heldere (bestuurlijke) keuzes noodzakelijk.

Gezien de aard van de opgave en de betrokken partijen ziet de Alliantie een rol weggelegd in het MIRT-besluitvormingsproces. Daarnaast ziet de Alliantie een belangrijke rol voor marktpartijen en vertegenwoordigende organisaties van gebruikers om het gedachtegoed op de juiste agenda's te krijgen en tot uitvoering over te gaan.

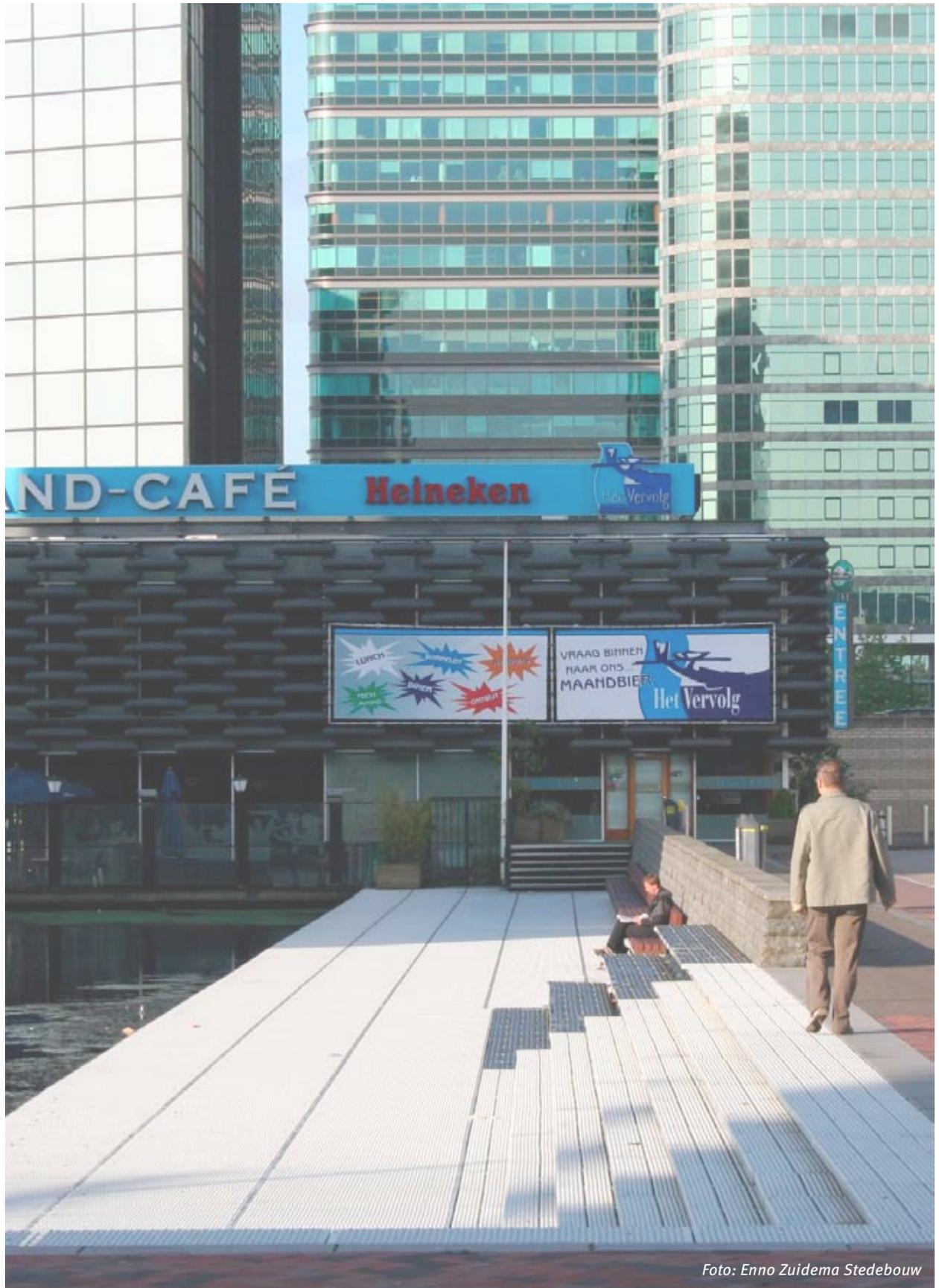


Foto: Enno Zuidema Stedebouw

4.0

Bevindingen

De Alliantie Centrum- en knooppuntontwikkeling komt op basis van haar beraadslagingen en de werksessies tot de volgende bevindingen:

Centrum- en knooppunten zijn geen transferpunten

De Alliantie merkt op dat zowel in de Noord- als in de Zuidvleugel reeds veel (beleids)aandacht voor centrum- en knooppuntontwikkeling is. Centrum- en knooppunten worden echter veelal sec gezien vanuit de mobiliteitszijde en nog onvoldoende vanuit de rol die zij vervullen in het functioneren van de sociaal-economische structuur van de stad en de (metropolitaanse) regio. De nadruk op de verkeers- en vervoersaspecten is er de oorzaak van dat in de meeste regio's een breed scala aan knooppunten op de beleidsagenda's staat. Op zich is dat geen probleem. In een netwerksamenleving die sterk afhankelijk is van verplaatsingsmogelijkheden zijn knooppunten van essentieel belang. Knooppunten worden in dat licht gezien als transferpunten, een plek waar je door middel van een overstap tijdelijk verblijft om verder te kunnen reizen. Het zijn de schakels van een keten. Knooppunten zijn in die zin veel minder gebieden die door de aard van de aanwezige functies voor grote groepen mensen uit de betreffende regio een belangrijke functie vervullen in het dagelijkse of wekelijkse activiteitenpatroon (werken en bezoeken van stedelijke of regionale voorzieningen).



Foto's: Enno Zuidema Stedebouw

Tokio, centrumontwikkeling Shimbashi

Centrum- en knooppunt wordt sterker door bundeling van functies

Als alle (vervoers-)knooppunten ook worden gezien als de primaire vestigingsplek voor centrumfuncties gaat concurrentie tussen locaties ontstaan. In de werksessies is daarvoor de term ‘knoopkannibalisme’ geïntroduceerd. In de praktijk blijkt namelijk dat locatieontwikkelingen op knooppunten binnen een regio sterk met elkaar kunnen concurreren. Door de Alliantie is dit onder meer geconstateerd bij de plannen voor zowel de Binckhorst (Den Haag) als Stadionpark (Rotterdam). Die concurrentie heeft enerzijds te maken met het beperkt aanwezig zijn van een vraag naar vestigingsplekken voor stedelijke en regionale functies (grotere kantoren, hoger onderwijs, gezondheidszorg, stedelijke en regionale retail en leisure en in Den Haag bijvoorbeeld internationale instellingen) en een stedelijke georiënteerde woningmarkt (appartementen). **Om voldoende vraag en massa naar vastgoed bij de knooppunten te organiseren is het van belang dat de stad en de regio voor de functies waar dat bij past kiest voor bundeling bij enkele centrum- en knooppunten in plaats van spreiding over een veelheid van knooppunten in het stedelijk gebied.**

Vraag van gebruikers geeft meerwaarde aan ontwikkeling centrum- en knooppunt

De huidige economische crisis en de daarmee gepaard gaande terugval naar specifieke vastgoedproducten (bijvoorbeeld kantoren) op centrum- en knooppuntlocaties maakt dit probleem nu extra manifest. Waar tot voor kort de potentiële ontwikkeling van een veelheid aan centrum- en knooppunten of andere stedelijke locaties in de lucht kon worden gehouden, lijken nu alleen de meest kansrijke over te blijven. **De interesse van marktpartijen om in de huidige situatie te investeren wordt nu en zal ook in de toekomst veel meer worden gedreven door de vraag van gebruikers: de ondernemers in de stad, de inwoners en het stadsbestuur zelf.** Die knooppunten die zowel in maatschappelijke als in economische zin de meeste meerwaarde kunnen genereren, zullen op termijn kunnen worden ontwikkeld als succesvolle centrum- en knooppunten.

Benchmarkonderzoek Tokio en Stockholm

De Alliantie heeft een benchmark onderzoek verricht naar knooppuntontwikkeling in andere landen. Elk van de onderzochte regio's heeft zijn eigen strategieën en instrumenten voor een succesvolle ontwikkeling van centrum- en knooppunten. Tokio en Stockholm zijn beide sprekende voorbeelden. Het zijn ook twee uitersten. In Tokio speelt de markt de belangrijkste rol en treedt de overheid faciliterend op. In Stockholm is de stadsontwikkeling vooral een zaak van de overheid.

De prefectuur van **Tokio** stelt zoneringsplannen vast waarbij rondom OV-knooppunten hogere dichtheden zijn toegestaan dan elders. Daarmee wordt centrumvorming rondom OV-knooppunten rechtstreeks gestuurd door de overheid. Door middel van het toekennen van extra bebouwingsmogelijkheden en belastingvoordelen probeert de overheid private investeringen uit te lokken in de knooppuntgebieden. Belangrijke centrum- en knooppunten in de stad hebben zelfs een eigen profiel. In Tokio spelen

private spoorwegbedrijven een belangrijke rol bij centrum- en knooppuntontwikkeling. De spoorwegexploitant heeft een levenslange concessie en kan daarom een lange termijn strategie inzetten. Die strategie is erop gericht om langs de eigen spoorlijn zoveel mogelijk gebieden te ontwikkelen. Rondom de stations investeert men in vastgoed om goede stationsgebieden te maken en vooral ook in retail om extra inkomsten te kunnen genereren. Omdat reizen met het OV een onderdeel van het dagelijkse leven is voor het merendeel van de inwoners van Tokio, zijn private spoorwegbedrijven zich gaan afficheren als 'lifestyle developers'.

In **Stockholm** heeft de overheid een jarenlang beleid gevoerd op de ontwikkeling van zelfstandige New Towns. De centra van deze satellietsteden werden gebouwd rondom het OV. Onderdeel van de lange termijn regionale ontwikkelingsvisie is een OV stimulerend beleid, onder andere door het beperken van de prijzen van het openbaar vervoer. Daarentegen is een restrictief beleid voor de auto gevoerd, door het hanteren van hoge belastingen, hoge parkeertarieven en recent ook de invoering van de 'congestion charge'. Naast woningen is ook telkens een stimuleringsbeleid gevoerd om werkgelegenheid in de nieuwe steden aan te trekken, veelal door het aanbieden van belastingvoordelen. De overheid in Stockholm kon deze sterke sturing in de ruimtelijke ordening volhouden omdat ze het grootste deel van de gronden in bezit had en ook nog eens het grootste deel van de woningbouwopgave zelf kon realiseren. Het lange termijn beleid heeft geresulteerd in de ontwikkeling van diverse regionale centra die complementair zijn aan het stadscentrum. Het woon-werkverkeer tussen stadscentrum en regionale centra is goed in balans: slechts 55 procent reist in de richting van het stadscentrum tegen 45 procent naar de regionale nevencentra.

Acupunctuur in de hoofdstructuur

Tijdens het inhoudelijk proces van de Alliantie is door de VROM-raad het advies "Acupunctuur in de hoofdstructuur" uitgebracht.⁴ Dit advies heeft sterke verwantschap met het onderwerp van de Alliantie. Het heeft daardoor mede een rol gespeeld in de discussies. De raad ziet multimodale knooppunten (knooppunten die zowel goed ontsloten zijn door het hoofdautowegennet als het hoofdspoornet) en hun directe omgeving als essentiële kristallisatiepunten voor verstedelijking. Op dit moment worden volgens de VROM-raad die multimodale knooppunten onvoldoende benut.

⁴ VROM-raad, Acupunctuur in de hoofdstructuur, naar een betere verknoping van verstedelijking en mobiliteit, maart 2009

De VROM-raad lijkt er van uit te gaan dat perfecte vervoersknooppunten ook een perfecte plek zijn voor de ontwikkeling van stedelijke en regionale voorzieningen en een stedelijk woonprogramma. In de praktijk blijkt dat lang niet altijd het geval te zijn. In veel gevallen bepalen de ligging van de locatie in de stad en de kansen om een aantrekkelijke omgeving te maken (bijvoorbeeld aan het water) veel vaker de ontwikkelingspotentie dan de (bestaande) ontsluiting van de locatie. De marktwaarde van een locatie (=de bereidheid van partijen om te investeren in de locatie) moet op orde zijn. Bereikbaarheid is daarbij een van de voorwaarden. Het is overigens goed denkbaar dat in de toekomst bereikbaarheid een belangrijker criterium wordt. De invoering van een kilometerprijs of de stijging van brandstofprijzen zullen bijvoorbeeld kunnen bijdragen aan herijking van mobiliteits- en ruimtelijk keuzegedrag van bewoners en bedrijven.

Volgens de VROM-raad heeft het rijk een belangrijke verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling van de kristallisatiepunten, naast en in samenhang met de verantwoordelijkheden van de steden en de regio's. Het rijk moet duidelijk maken welke (nieuw te ontwikkelen) knooppunten van (inter-)nationaal belang zijn en aangeven binnen welke randvoorwaarden de decentrale overheden de ontwikkeling hiervan moeten oppakken. De Alliantie ondersteunt dit advies van de VROM-raad, maar vraagt stelt dat de regie niet volledig bij het rijk kan worden gelegd en ziet een gedeelde verantwoordelijkheid voor rijk en regio's (inclusief steden).



Foto: Enno Zuidema Stedebouw

Het regievraagstuk onbeantwoord

Geconstateerd wordt dat regio's op veel fronten bezig zijn met vervoersknopen. Het blijkt dat in het publieke domein (nationaal-regionaal-lokaal) centrum- en knooppuntontwikkeling nog geen vaste plek op de agenda heeft verworven, laat staan dat de verschillende beleidsagenda's op dit punt naadloos op elkaar aansluiten. **Er bestaat geen heldere definitie die breed gedragen wordt. Dit maakt het lastig om een goed inhoudelijk debat met alle verschillende stakeholders te kunnen voeren.**

Na een heldere, eenduidige definiëring, is een gezamenlijke beleefde vorm van het belang van de opgave cruciaal alvorens een duidelijk beeld van de lange termijn doelstellingen geformuleerd kan worden. Pas daarna is het regievraagstuk van het proces om tot uitvoering te komen aan de orde.

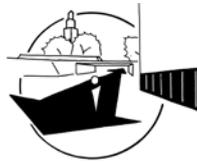
Om de betekenis van de opgave voor publieke en private zijde breed ondersteund te krijgen, is een taak voor het rijk weggelegd. Een gericht communicatietraject is onderdeel van dit proces. Ga met de regio's in gesprek en bepaal samen regionale centrum- en knooppuntprojecten (analoog aan bijvoorbeeld sleutelprojecten). **De Alliantie constateert dat de belangstelling van belanghebbenden in centrum- en knooppunten op dit moment meer gebaseerd is op pragmatische, korte termijn argumenten (genereren bestuurlijke aandacht, financiële incentives) dan op een werkelijk beleefde betekenis van de opgave.**

In de Zuidvleugel van de Randstad heeft het programma Stedenbaan de rol de opgaven op het gebied van stedelijke knooppuntontwikkeling en de bereikbaarheid te verbinden. Het onderwerp staat op de agenda. Het programma stuurt echter in het ruimtelijk domein op kwantiteit en niet op kwaliteit. Ook op Zuidvleugelniveau moet de discussie over de ontwikkeling van centrum- en knooppunten nog starten.

Hoewel het instrument 'gebiedsagenda's' zich in de praktijk nog moet bewijzen, is het wel het bestuurlijke instrument waarmee centrum- en knooppuntontwikkeling op Randstadniveau geagendeerd kan worden. Hier spreken rijk en regio's zich gezamenlijk uit over het belang dat wordt gehecht aan en de verantwoordelijkheid die partijen willen nemen bij programma's en projecten in het ruimtelijk-fysieke domein. **De Alliantie is dan ook van mening dat het instrument gebiedsagenda moet worden gebruikt voor de discussie over centrum- en knooppuntontwikkeling in de Randstad.**



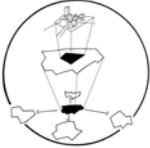
zorg voor urgentie in de 'mindset' van alle bestuurslagen



verbinden van lokale kwaliteiten



nieuwe allianties smeden: maatschappelijke organisaties als opdrachtgever



knoop moet verschillende schaalniveau's met elkaar verbinden



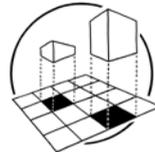
ontwikkel specifiek profiel



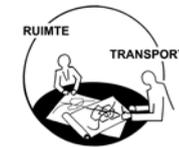
bestuurlijk samenwerken tussen gemeenten



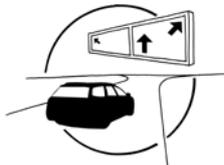
inzetten op maatschappelijke relevantie van de centrumknoop (betekenis geven voor omgeving)



regievoering: langdurig sturen op kwaliteit in plaats van blauwdruk



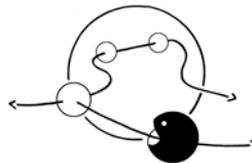
onderzoek de opgave integraal en niet sectoraal



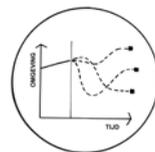
verbinden van vervoer met verblijf



placemaking: tijdelijke programma's aantrekken



ontwikkel pas als er echt urgentie is (voorkom knoop-kannibalisme)



zorg voor bijsturing in de visievorming bij veranderende omstandigheden



verblijfskwaliteit door menselijke maat en gebruikswaarde

5.0

Succesfactoren voor centrum- en knooppuntontwikkeling

Op 10, 17 en 24 september en op 1 oktober 2009 hebben werksessies plaatsgevonden waarbij leden van de alliantie in gesprek zijn gegaan met betrokken partijen in het veld van centrum- en knooppuntontwikkeling. Doel van de sessies was om de succesfactoren voor ontwikkeling van centrumknopen te achterhalen. De Alliantie heeft vier pilotlocaties uitgekozen: Den Haag Binckhorst, Utrecht Hooggraven/A12-zone, Rotterdam Stadionpark en Amsterdam Duivendrecht. Voor de goede orde wordt hier nogmaals vermeld dat de pilotlocaties alleen ten doel hadden om de Alliantie van de noodzakelijke informatie te voorzien. De locaties hebben geen bijzondere status.

De discussies met de bij de pilotlocaties betrokken partijen zijn zeer waardevol geweest om inzicht te krijgen in de meer algemene aanpak van de hedendaagse gebiedsontwikkeling op stedelijke locaties. Misschien is dat ook wel de belangrijkste conclusie van de sessies. Op de betreffende locaties was men vooral bezig met een in meer of mindere mate succesvolle aanpak van een omvangrijke gebiedsontwikkeling, maar was het gedachtegoed waarom de ontwikkeling van centrum- en knooppunten juist belangrijk is nauwelijks aanwezig. Dat neemt niet weg dat de meer algemene lessen die uit de werksessies naar voren kwamen gebruikt kunnen worden voor het vormgeven van een strategie voor de ontwikkeling van centrum- en knooppunten. De algemene lessen zijn gerubriceerd onder de kopjes: Urgentie van de opgave, Ontwikkelingsstrategie, en Proces en partijen.



Foto: Enno Zuidema Stedebouw

Urgentie van de opgave

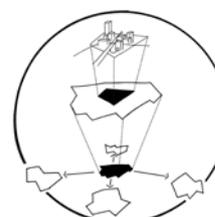
Ontwikkel pas als er echt urgentie is

De urgentie van het ontwikkelen van centrum- en knooppunten is niet eenvoudig te duiden, zoals bijvoorbeeld de veiligheid tegen overstromingen dat wel is. De urgentie van centrum- en knooppunten zit volgens de Alliantie veel meer in de mindset van bestuurders en professionals. Het moet doordringen dat de stedelijke ontwikkeling om andere keuzes vraagt. Het proces waarin de gezamenlijk gedragen urgentie ontstaat is nog onvoldoende scherp. Voor centrumknopen met regionaal of Randstedelijk belang is de urgentievorming een gezamenlijke opgave voor gemeente, regio en rijk. Dit aspect zal nadrukkelijk aan de orde moeten komen in de voorgestelde gesprekken van rijk en regio om te voorkomen dat partijen op elkaar gaan wachten.



Meerwaarde op regio- en Randstadniveau

Een succesvol centrum- en knooppunt is niet alleen onderdeel van het schaalniveau van de stad, maar is ook een knoop in het netwerk van de regio en de Randstad. Op dit niveau moet het centrum- en knooppunt een meerwaarde hebben. Het verbinden van deze schaalniveaus biedt nieuw potentieel voor voorzieningen en openbaar vervoer enerzijds en kansen voor de stad en haar bewoners anderzijds.



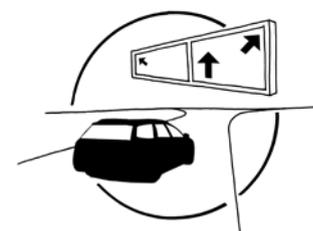
Inzetten op maatschappelijke relevantie van het centrum- en knooppunt (betekenis voor omgeving)

Een succesvol centrum- en knooppunt heeft een maatschappelijke relevantie voor de omgeving. Deze maatschappelijke verbinding biedt vele kansen: het creëert draagvlak, het draagt bij aan de specifieke kwaliteiten en het unieke profiel van de locatie. Wanneer een duidelijke verbinding tussen de knoop en de maatschappelijke relevantie wordt gemaakt is het ook duidelijk welke actoren en welke processen bij de totstandkoming van de knoop een rol kunnen en moeten spelen.



Verbinden van vervoer met verblijf

Multimodale bereikbaarheid (auto en openbaar vervoer) en stedelijke verdichting zijn kenmerken van het centrum- en knooppunt. Een goede verbinding tussen deze onderdelen is essentieel. De pit van het centrum- en knooppunt is een plek waar deze vervoersstromen samenkomen. Wanneer deze plek ook betekenis krijgt als werk- of verblijfsplek ontstaat een sterk herkenningspunt voor het centrumgebied. De verbinding tussen infrastructuur en ruimte en de ruimtelijke kwaliteit die daar wordt gemaakt is bepalend voor de aantrekkingskracht van de knoop. Bovendien is de verbinding van verblijf met bereikbaarheid een combinatie die beantwoord aan de behoeften van de toekomst.

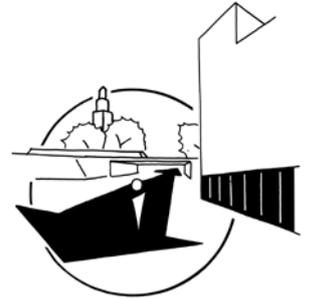


Ontwikkelingsstrategie

Selectie van een knoop

Bij de selectie van de knoop en de regie over de ontwikkeling staat één vraag centraal: waar kan een centrum- en knooppunt worden ontwikkeld dat:

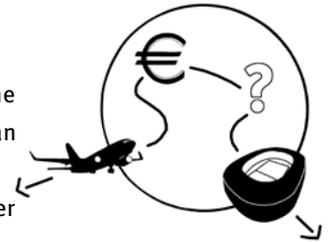
- veel mensen bij elkaar brengt als resultaat van een goede ligging in het netwerk van wegen en openbaar vervoer;
- een hoge verblijfskwaliteit heeft;
- een verdichting van stedelijke functies kan verdragen;
- de juiste ruimtelijke condities kent – ligging, karakteristiek, structuur – waardoor een stedelijk of regionaal centrummilieu kan ontstaan?



Ambitie, knoopwaarde en plaatswaarde naar een balans

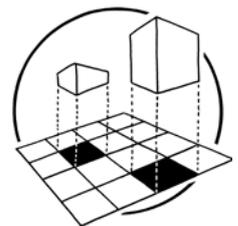
Vanuit de ambitie voor de ontwikkeling van de knoop moet een ontwikkelstrategie worden gevormd waarin op weg naar de ambitie oog is voor de balans tussen de knoopwaarde en de plaatswaarde. Dit betekent dat:

- het eindbeeld van de knoopwaarde en de plaatswaarde moeten aansluiten bij de ambitie. Als de ambitie is dat de knoop waarde heeft op Randstadniveau dienen het ruimtelijke programma, de openbaar vervoer- en de autobereikbaarheid hierbij aan te sluiten; hetzelfde geldt op regionaal of gemeentelijk niveau;
- in de ontwikkelstrategie moeten knoopwaarde en plaatswaarde naar elkaar kunnen groeien. Het ruimtelijk programma zal zich veelal niet sneller ontwikkelen dan de verbetering van de bereikbaarheid mogelijk maakt. Maar ook het omgekeerde is het geval: te snel realiseren van kostbare bereikbaarheidsvoorzieningen zorgt voor risico's in de exploitatie van het openbaar vervoer.



Regievoering, langdurig sturen op kwaliteit in plaats van blauwdruk

Centrumknoten liggen vaak in bestaand stedelijk gebied. Dit zijn per definitie moeilijke ontwikkelingsopgaven: veel grondeigenaren en veel verschillende gebruikers. Dit maakt het ontwikkelen van een plan als blauwdruk enorm kostbaar en complex. Een proces dat uitgaat van een plan als 'totaalontwikkeling' blijkt bij centrumknoten dan ook geen succesvolle strategie. Bovendien is de ontwikkeling van centrum- en knooppunten een voortdurend proces. Centrum- en knooppunten zijn, om in de toekomst te blijven voldoen aan de veranderende behoeften, nooit af. Voor centrum- en knooppunten wordt daarom voorgesteld langdurig te sturen op kwaliteit in plaats van te sturen op een eindbeeld. Hiermee verschuift de rol van het ontwerp: van blauwdruk naar ontwerp van het proces.



Placemaking: tijdelijke programma's en gidsfuncties

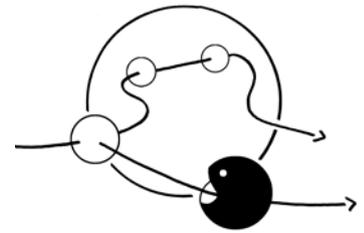
Tijdelijke programma's helpen om een gebied bekendheid te geven. Wanneer de tijdelijke functies wat betreft gebruik en doelgroep aansluiten bij de gewenste identiteit van het gebied of wanneer zij een fase in de gebiedsontwikkeling vertegenwoordigen die past bij dat moment (bijvoorbeeld: pionieren), werken tijdelijke functies ondersteunend aan de ontwikkeling van centrumknopen. Mogelijk dat tijdelijke functies uitgroeien tot permanente kwaliteiten die het profiel van de knoop bepalen. Een formele accommodatie van die functies moet dan worden gezocht binnen het centrum- en knooppunt.



Om het ontwikkelingsproces een belangrijke duw in de goede richting te geven kunnen gidsfuncties zeer relevant zijn. Gidsfuncties zijn stedelijke programma's die door keuzes in het publieke domein een aanjaagfunctie in de gebiedsontwikkeling vervullen. Primair gaat het daarbij meestal om publieke voorzieningen.

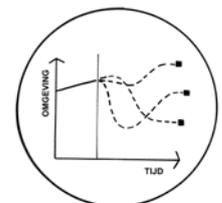
Ontwikkel een specifiek en programmatisch profiel (voorkom knooppkannibalisme)

Een specifiek en programmatisch profiel zorgt voor houvast en voor herkenbaarheid. Daarmee krijgt het centrum- en knooppunt een eigen identiteit die kan worden ingezet als ordenend principe in het netwerk van knopen. Een sterk netwerk, en daarmee dus ook sterke knopen, dragen bij aan de waarde. Dat betekent dat de projectleiding hier een bijdrage aan moet leveren; wanneer een programma zich aandient dat beter in een andere knoop past moet daar naar worden gestreefd ten behoeve van het specifieke profiel van het centrum- en knooppunt en de netwerkqualiteit. Stad en regio hebben hierin een sturende rol. Concurrentie tussen centrum- en knooppunten of tussen het centrum- en knooppunt en andere stedelijke centra of gebieden is funest voor de ontwikkeling. Een dankbaar middel bij de vorming van een eigen profiel is een icoon of een eigen merk.



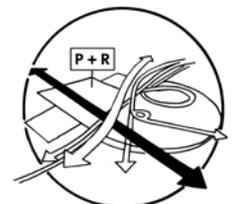
Flexibiliteit in ontwikkeling

De horizon van gebiedsontwikkeling is breed. Bij de ontwikkeling van centrumknopen is daarom een grote mate van flexibiliteit gedurende de ontwikkeling van de knoop van groot belang. De visie op de knoop is bij aanvang van de ontwikkeling leidend, maar moet ruimte bieden om in te kunnen spelen op de voortdurende veranderingen die in de omgeving zullen optreden.



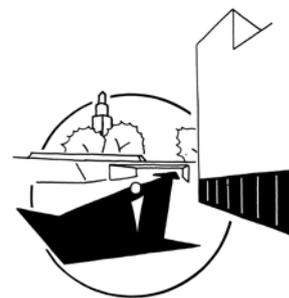
Multimodaal op alle schaalniveaus

Uitwisseling tussen verschillende vervoerssystemen is een voorwaarde voor het functioneren van een centrum- en knooppunt. Dit geldt op de meest uiteenlopende schaalniveaus. Bereikbaarheid met fiets en voor voetgangers draagt bij aan de leefbaarheid van de plek. Bereikbaarheid voor de auto op regionale en nationale schaal en openbaar vervoer per trein, bus, metro en tram dragen bij aan de uitwisselingsmogelijkheden en daarmee ook aan de ontmoetingmogelijkheden.



Betrekken van lokale kwaliteiten

Een bijdrage aan het succes van het centrum- en knooppunt is de relatie met de omgeving. Met name bij het ontwikkelen van het raamwerk en profiel, en de regiovoering en placemaking, is het betrekken van de reeds aanwezige lokale kwaliteiten onderdeel van het succes. Ook als deze buiten de directe plangrenzen van het centrum- en knooppunt liggen. Lokale kwaliteiten maken ontwikkelingen locatiespecifiek. Zo ontstaat een knoop met gebiedseigen kenmerken. Het verbinden kan op uiteenlopende manieren: via routing en openbare ruimte, in het stedenbouwkundige ontwerp van het raamwerk of door te anticiperen met programmaonderdelen.



Verblijfskwaliteit

Het is makkelijker om mensen te vervoeren dan om mensen te laten (ver-)blijven. De grote opgave ligt in het ontwikkelen van een milieu dat voor veel mensen van waarde is, waar ze graag willen verblijven, kijken, staan, wachten, genieten, zich opladen, ontmoeten, leren, ontspannen en zich inspannen. Uit de ontwikkeling van huidige centrumknoten blijkt dat dit om aandacht vraagt van alle betrokken partijen en om de inzet van specifieke kennis en kunde in het ruimtelijk ontwerp. Centrale begrippen in gebieden met een hoge verblijfswaarde zijn ‘menselijke maat’ en ‘het gebruik centraal’. Voor de nieuwe en toekomstige centrum- en knooppunten helpt het om lering te trekken uit de internationale vergelijking, uit de sleutelprojecten (grote stations) en uit de succesverhalen van de pilotprojecten.



Proces en partijen

Betrek lokale partijen

Door de reeds aanwezige partijen in het potentiële centrum- en knooppunt te mobiliseren in de ontwikkeling van de centrum- en knooppunten kunnen kostbare processen van draagvlak- of grondverwerving deels worden vermeden. De ontwikkeling wordt daarmee een proces van ‘ontstaan’ in plaats van één van sloop en nieuwbouw. Daarnaast is een bottom-up ontwikkeling een mogelijkheid om gebiedseigen kenmerken en kwaliteiten (fysiek en sociaal) in te zetten bij de specifieke kwaliteit (het profiel) van de knoop.



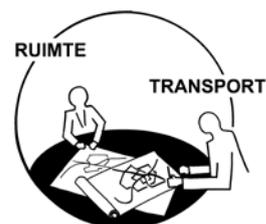
Samenwerking tussen stadsdelen, gemeenten, regio's en maatschappelijke organisaties

Knopen liggen nogal eens op grenzen tussen stadsdelen, bestuurlijke of beheereenheden. Afstemming en samenwerking bij de totstandkoming van de ambitie en het profiel van het centrum- en knooppunt tussen betrokken bestuursorganen is daarbij cruciaal. Opvallend, en daarom reden dit hier expliciet te noemen, is dat bestuurlijke samenwerking nog niet vanzelfsprekend is. Het ontwikkelingsproces zal door alle betrokken partijen op een open en inventieve manier tegemoet moeten worden getreden. Hierbij opereren de overheid en marktpartijen niet meer op een traditionele manier. Gezocht moet worden naar nieuwe allianties waarbij ook maatschappelijke instellingen (scholen, sport, buurtvertegenwoordigers) en bedrijfsleven worden betrokken.



Gebiedsagenda's en MIRT onderzoek als kans

Met de in ontwikkeling zijnde gebiedsagenda's en het MIRT ontstaat de kans om in gesprek tussen rijk en regio tot een gezamenlijke inzet te komen. De praktijk op dit moment is dat de gebiedsagenda nog moeten groeien. Op alle schaalniveaus neemt de Alliantie waar dat de sectoren verkeer en ruimte nog kansen laten liggen elkaar te versterken en de krachten te bundelen. Maar natuurlijk is vermelding in de gebiedsagenda's alleen niet genoeg: het moet leiden tot concrete afspraken en acties. De gebiedsagenda's zouden een rol kunnen hebben in de onderlinge afstemming en de prioritering van de infrastructuurinvesteringen op corridor of stedelijk netwerkniveau. Maar zoals eerder aangegeven: de programmasturing is een kwestie die in een latere fase van de implementatie van knooppuntontwikkeling aan de orde is. Om invulling te kunnen geven aan het ontwikkelen van een doorleefde urgentie en aan scherper zicht op de noodzakelijke bijdragen van de betrokken partijen ziet de Alliantie als start meer in de uitvoering van een MIRT-onderzoek Randstadknooppunten. Het MIRT-onderzoek is geïntroduceerd om ruimtelijke opgaven zoals de ontwikkeling van centrum- en knooppunten scherper te krijgen.⁵ Er kan met het onderzoek prima aansluiting worden gezocht bij bestaande onderzoeken die reeds zijn uitgevoerd in het kader van het Stedenbaanproject en reeds lopende initiatieven van universiteiten en de Vereniging Deltametropool. Tot het uitvoeren van een MIRT-onderzoek wordt besloten in het bestuurlijk overleg MIRT.



⁵ Brief aan Tweede Kamer, MIRT spelregelkader, d.d. 18 december 2009



Foto: Enno Zuidema Stedebouw

6.0

Overwegingen

Voordat de Alliantie haar aanbevelingen presenteert wil ze eerst de aandacht vestigen op een aantal kwesties die in de discussie bij de totstandkoming van de aanbevelingen een rol hebben gespeeld.

Juiste mindset, nieuwe keuzes

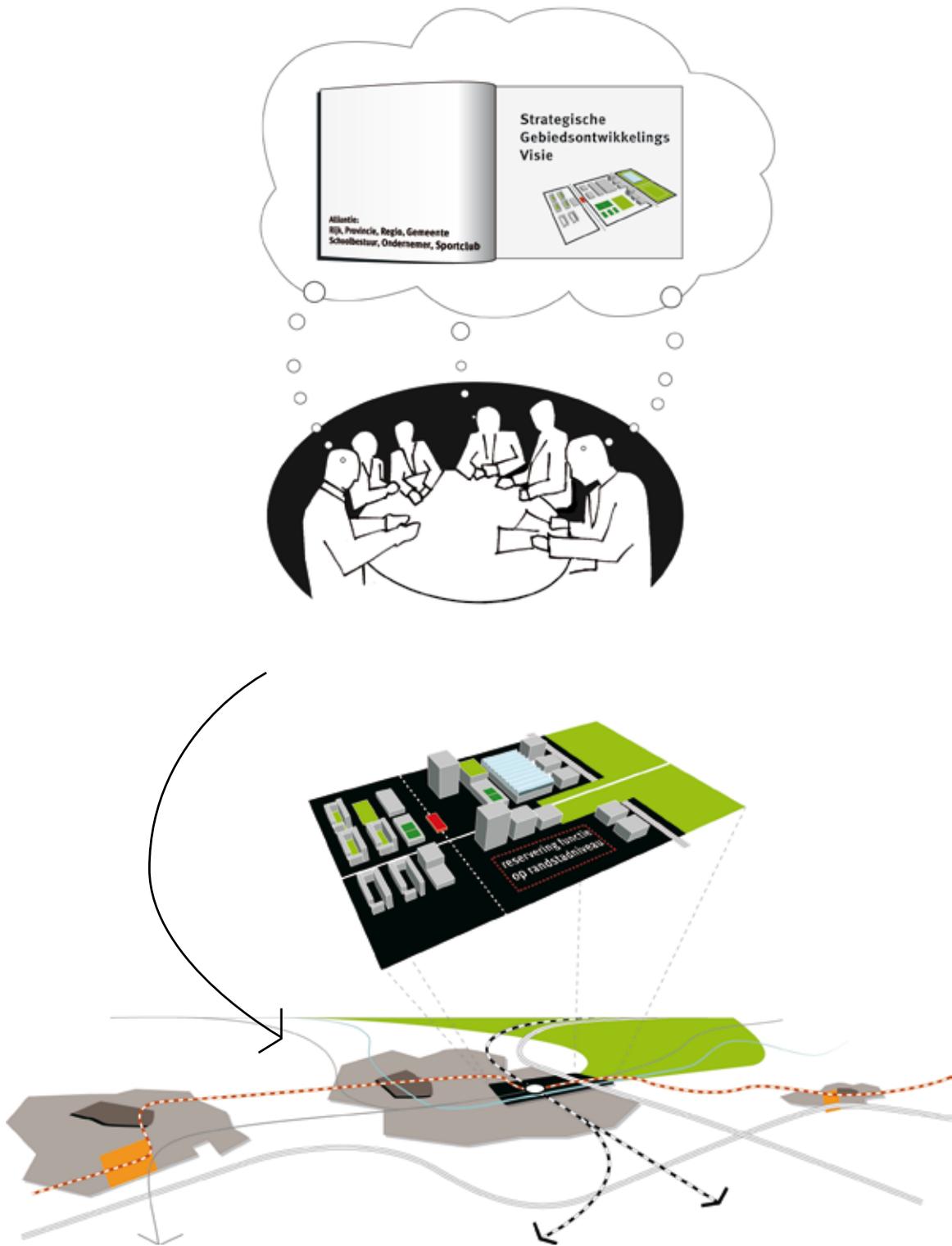
Naar de mening van de Alliantie wordt het belang van de opgave door betrokken partijen nog onvoldoende herkend en staat dus niet op de agenda. De conclusie zou kunnen worden getrokken dat de ontwikkeling van centrum- en knooppunten niet belangrijk is voor de ruimtelijke ordening in de Randstad. Dit is beslist geen juiste conclusie. De urgentie zit volgens de Alliantie veel meer in de 'mindset' van bestuurders en professionals. Het moet nu doordringen dat de stedelijke ontwikkeling om nieuwe keuzes vraagt.

Kijken over grenzen beleidsterreinen

Hierbij is het onderscheid tussen de beleidsterreinen van verkeer en vervoer en ruimtelijke ordening (RO) relevant. Bij het project Stedenbaan is het opvallend dat het projectbestuurders motiveert als het als een OV-concept wordt neergezet (waarbij de rol van RO is om reizigers te regelen), maar dat de waarde aan de RO-zijde minder vanzelfsprekend is. Hierbij zal ongetwijfeld spelen dat er voor het verbeteren van de OV-as in de Zuidvleugel geen echt alternatief is, maar voor de knooppuntontwikkeling wel (Scheveningen, Kijkduin, As Leiden-Katwijk, Stadshavens et cetera). Hoe zorgen we dat het urgentiegevoel OV en RO meer gelijk gaat schakelen? De argumentatie daarvoor zal vooral uit het ruimtelijk-economische domein moeten komen.

Rol en regie

Het blijft onduidelijk in welke bestuurlijke en maatschappelijke werkelijkheid het advies moet landen. De Alliantie pleit voor regionale regie, maar hoe werkt dat? De regio's hebben geen RO-bevoegdheden en de provincies – in ieder geval Zuid-Holland – trekken zich vanuit een discussie over provinciaal belang terug uit de steden. Wie is dan de regisseur op netwerk- of corridorniveau? Ligt hier binnen de bestuurlijke verhoudingen in Nederland een rol voor het rijk?



Schets planproces knooppontontwikkeling: een gezamenlijk opgestelde visie is nodig voor een integrale knooppontontwikkeling

Actuele vraag, toekomstige behoefte

Een tweede werkelijkheid is in hoeverre het verstedelijkingsbeleid (verdichting binnen de stad rondom knooppunten) aansluit bij de bredere perceptie dat huishoudens primair een grondgebonden huis met een tuin willen. Dit betekent dat gemakkelijk het beeld ontstaat dat bij knooppunten wordt gebouwd voor de huishoudens van straks, en niet voor de huishoudens van nu. Dat is in een markt die wordt bepaald door de actuele vraag een interessant dilemma.

Ontwikkeling van middelen

Het rijk heeft haar ambities vastgesteld in de Structuurvisie Randstad 2040. Dat is vooralsnog slechts geduldig papier. Als de concrete inzet van rijksinstrumentarium zich niet meer gaat richten op knooppuntontwikkeling blijft de visie een papieren tijger. Om de uitvoering een stap verder te brengen moet gebruik worden gemaakt van het beschikbare instrumentarium zoals de verstedelijkingsafspraken, Stad en Milieu programma, opname van projecten in het MIRT, aansturing van de spoorsector en andere vervoerders op een manier die de ontwikkeling van centrum- en knooppunten meer faciliteert (via de concessies), oplossen van problemen met externe veiligheid en geluidhinder langs het spoor en hoofdwegen, et cetera.

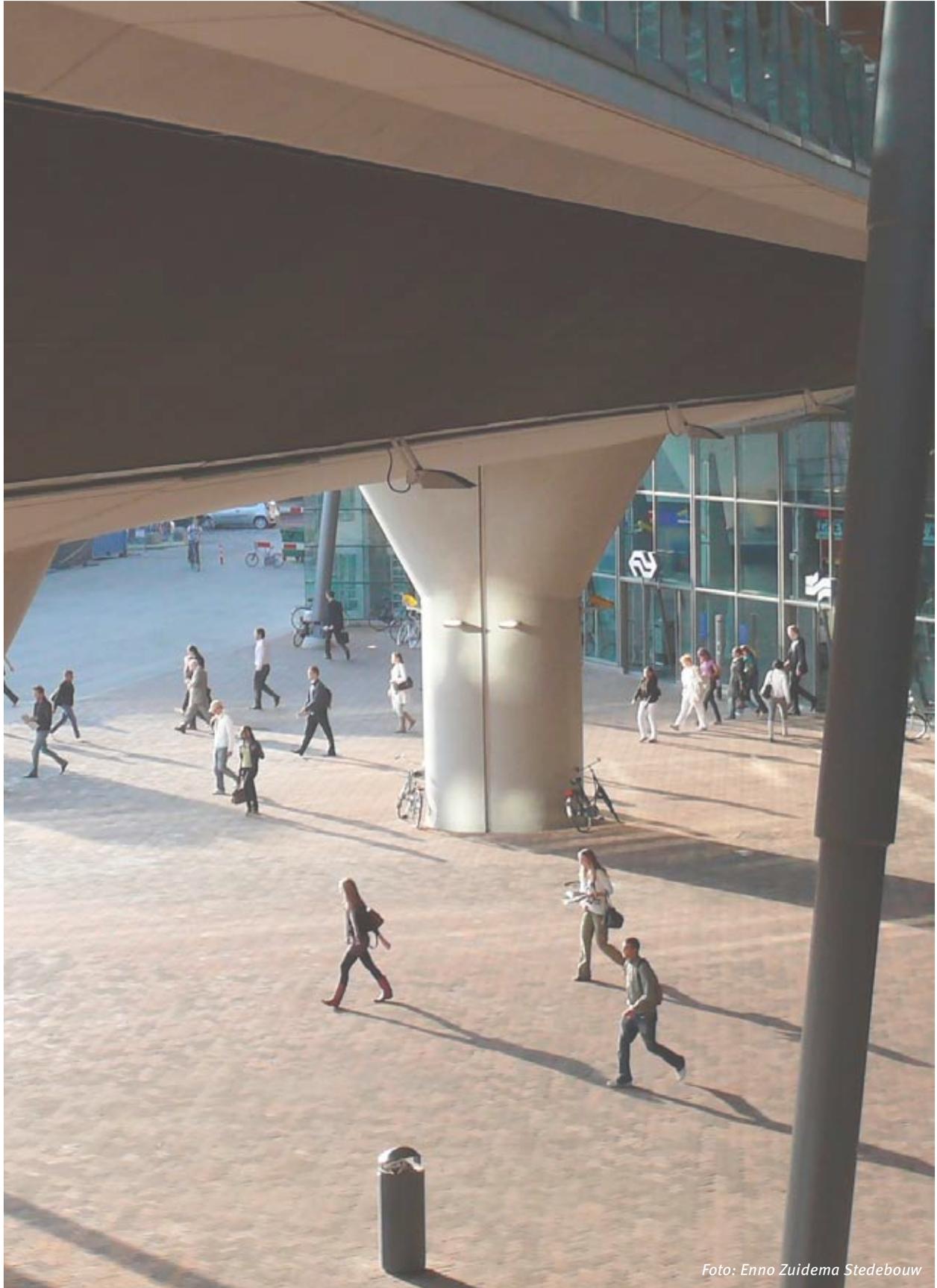


Foto: Enno Zuidema Stedebouw

7.0

Aanbevelingen met toelichting

Op grond van haar beraadslagingen en de informatie opgehaald in de werksessies komt de Alliantie Centrum- en knooppuntontwikkeling tot de volgende aanbevelingen:

Minister,

- maak centrum- en knooppuntontwikkeling onderdeel van de gebiedsagenda's;
- agendeer de start van een MIRT-onderzoek om de opgave scherp te definiëren, zowel naar de inhoudelijke context als de procesmatige en instrumentele;
- concludeer gezamenlijk met de regio's op basis van het MIRT-onderzoek voor welke centrum- en knooppunten gezamenlijke afspraken worden gemaakt over de definitieve agendering of het starten van een separaat ontwikkelingsprogramma voor hoogdynamische stedelijke nevencentra.

Decentrale overheden en (vertegenwoordigende partijen van de) markt,

- maak concrete projectafspraken met elkaar over verantwoordelijkheden en (financiële) inzet;
- ga in overleg met elkaar over de ontwikkeling van nieuwe samenwerkingsvormen voor langdurige gebiedsontwikkelingen met een hoog risicoprofiel specifiek voor centrum- en knooppunten;
- onderzoek op welke wijze de vraag van de gebruikers beter kan worden benut bij het ontwerpen van nieuwe centrum- en knooppunten;
- experimenteer met de rol van het ruimtelijk ontwerp bij strategische planvorming;
- zoek naar nieuwe mogelijkheden om flexibele afspraken te maken voor de lange termijn met betrekking tot flexibiliteit in gebruik en economische haalbaarheid.
- wissel kennis uit over benchmarkonderzoek met het oog op buitenlandse voorbeelden (Tokio en Stockholm) en betrek ook andere allianties bij dit uitwisselen van kennis.

Maak de betekenis van de opgave scherp en herkenbaar

De ontwikkeling van nieuwe centrum- en knooppunten, plekken waar mensen, goederen en informatie samenkomen en waar het stedelijk uitwisselingsproces kan blijven plaatsvinden, is belangrijk voor het functioneren van het regionaal stedelijk systeem (van de beweeglijke stad). Dit belang wordt nog niet altijd herkend door betrokken overheidspartijen (regio's en steden) en heeft ook nog onvoldoende aandacht gekregen in de Structuurvisie Randstad 2040. Om de betekenis van de ontwikkeling van centrum- en knooppunten herkenbaar te maken en de opgave voor mede-overheden goed scherp te definiëren is een voortrekkersrol weggelegd voor het rijk. De Alliantie stelt voor dat het rijk samen met de decentrale overheden, marktpartijen (ontwikkelaars en vervoerders) en maatschappelijke organisaties een MIRT- onderzoek centrum- en knooppuntontwikkeling uitvoert. De vraagstelling in het onderzoek zou moeten zijn:

- onderzoek knooppunten in de Randstad (of op vleugelniveau) die door hun potentiële ligging in de hoofdwegen- en hoofd railstructuur en hun ligging in de regionaal stedelijke structuur in potentie kunnen uitgroeien tot centrum- en knooppunten van Randstadwaarde.
- onderzoek op welke wijze de betrokken partijen nationaal en decentraal via generiek dan wel specifiek beleid en instrumentarium de ontwikkeling van deze centrum- en knooppuntlocaties kunnen faciliteren en zorgen dat de institutionele kaders impliciet gaan sturen naar knooppuntontwikkeling (geef invulling aan de 'onzichtbare hand van de markt'). Neem hierbij de adviezen van de Stuurgroep onorthodoxe maatregelen verstedelijking mee. 6
- concludeer op basis van het MIRT-onderzoek welke Randstadknooppunten onderdeel worden van de gebiedsagenda's zodat concrete gezamenlijke afspraken tussen rijk, regio en markt over de ontwikkeling van de knooppunten kunnen worden gemaakt.

⁶ Op dit moment worden door de Stuurgroep onorthodoxe maatregelen verstedelijking, die door de Randstadregio's en het rijk is ingesteld, de mogelijkheden geïnventariseerd om de ontwikkeling van woningbouwlocaties, zonder rijksgeld, mogelijk te maken. Dat gebeurt projectgericht omdat elk gebied zijn eigen specifieke problemen kent en daarmee maatwerk in oplossingen vraagt. Op basis van de eerste bevindingen wordt bezien welke, op gebieden toegesneden, maatregelen zinvol zijn om nader te concretiseren richting toepassing. Daarover wordt vervolgens in het bestuurlijk overleg van het MIRT in het voorjaar 2010 gerapporteerd. Bij de huidige brede inventarisatie wordt naar alle beïnvloedbare aspecten gekeken welke effect kunnen hebben op de exploitatie bij een (binnenstedelijke) gebiedsontwikkeling. Maatregelen kunnen betrekking hebben op o.a. kostenreducties of -verdeling, opbrengstverhoging en andersoortige rijksbijdragen dan een financiële (bijvoorbeeld door middel van rijksgronden - vastgoed, wet- en regelgeving) verdeling, opbrengstverhoging en andersoortige rijksbijdragen dan een financiële (bijvoorbeeld door middel van rijksgronden -vastgoed, wet- en regelgeving).

- Het rijk formuleert met behulp van de resultaten van het onderzoek het belang van de waarde van centrum- en knooppuntontwikkeling naar een meer praktisch hanteerbaar beleidsprogramma voor regionale en stedelijke overheden voor de ontwikkeling centrum- en knooppunten (onderdeel van de gebiedsagenda's). Voor het opstellen van het programma wordt voorgesteld allianties van overheden, markt, wetenschap en maatschappij per regio (of vleugel) samen te stellen. De nieuwe allianties krijgen de opdracht een (generieke) beleidsagenda en een uitvoeringsprogramma op te stellen voor centrum- en knooppuntontwikkeling.
- Met het beleidsprogramma in de hand dient het rijk de dialoog aan te gaan met regio's en steden en met maatschappelijke organisaties en markt om tot een ontwikkelingsprogramma te komen dat concrete afspraken bevat over de inzet door rijk, regio en markt voor de centrum- en knooppuntontwikkeling.

Rijk maakt afspraken met regio's/steden

Het rijk maakt met de regio's afspraken over een ontwikkelingsprogramma voor centrum- en knooppunten. Bij het samenstellen van de ontwikkelingsagenda zijn de volgende punten van belang:

- afspraken over de ontwikkeling van Randstadknooppunten worden gemaakt met behulp van de bovengenoemde MIRT-onderzoek(en) eventueel gevolgd door een verkenning;
- regio's/provincies en steden maken een selectie van kansrijke centrum- en knooppunten uit het onderzoek voor de periode tot 2020 en voor de periode daarna. Per centrum- en knooppunt wordt een uniek profiel gedefinieerd, afhankelijk van de plek in het Randstedelijke netwerk en de plek in de ruimtelijk-economische structuur van de regio;
- regio's/provincies maken afspraken met steden over prioritering van stedelijke programma's en voorkomen knooppunktkannibalisme;
- het rijk faciliteert het proces en de inhoudelijke aansturing. Een gezamenlijke werkgroep van rijk, regio en marktpartijen werkt uit via welke inzet van (rijks-) instrumentarium centrum- en knooppuntontwikkeling beter ondersteund kan worden. Hierbij kan worden gedacht aan aanpassing regelgeving, ontwikkeling subsidiewijzer, consumentenonderzoek, et cetera.

Ontwikkel nieuwe samenwerkingsvormen

Samenwerken gaat over verbinden. Het samenbrengen van functies, disciplines, partijen, belangen en geldstromen. Door de kredietcrisis treden er verschuivingen op in de rolverdeling tussen markt en overheid. De grotere terughoudendheid om risicodragend te investeren door de markt vraagt een grotere en actievere rol van de overheid. Juist nu is het zaak om geen contact te verliezen.

De afgelopen jaren werden twee samenwerkingsmodellen vaak toegepast.

- Ten eerste het joint-venturemodel. Gemeente en marktpartijen zijn beide risicodragend in een grondexploitatie en participeren soms in de opstalexplotatie. Bij complexe, langdurige, grotere opgaven is de joint-venture geschikt gebleken juist door de bundeling van publieke en private kennis.
- Ten tweede het concessiemodel. Dit blijkt een aantrekkelijke samenwerkingsvorm als de overheid weinig risico wil lopen of onvoldoende juiste kennis of capaciteit in huis heeft. Het is vooral geschikt voor relatief eenvoudiger ontwikkelingen daar waar bijvoorbeeld woningbouw domineert en minder voor complexe, langdurige ontwikkeling als centrum- en knooppuntontwikkeling.

In de actuele marktomstandigheden zijn inmiddels nieuwe samenwerkingsmodellen aan het ontstaan. Friso de Zeeuw noemt de volgende drie waarbij risicoverdeling tussen markt en overheid is aangepast aan de huidige marktomstandigheden.⁷

- *Bouwclaim nieuwe stijl*: Marktpartijen brengen eerder verworven grondposities in bij de gemeente maar blijven wel betrokken bij de programmering, planvorming en de business case van het totale gebied of de gehele locatie.
- *Joint-venture light*: Hierbij is sprake van een gemeenschappelijke publiek-private rechtspersoon met taken gericht op programmering, planvorming en businesscase op masterplan voor een groter, complex gebied met een lange doorlooptijd. De samenwerking met de marktpartij(en) is niet vrijblijvend: de marktpartij is co-producent en betaalt een evenredig deel van de plan- en proceskosten. Daartegenover staat dat de marktpartij een deelgebied tegen marktconforme condities mag realiseren. Andere delen kunnen worden getenderd. De centrum- en knooppuntontwikkeling maakt zo gebruik van kennis en kunde van de markt en de marktpartijen lopen minder risico en hebben minder vermogensbeslag.
- *Alliantiemodel*: Overheid en markt werken hier in aanleg volgens de klassieke taakverdeling. Ook hier wordt synergie in programmering, planvorming en businesscase benut. Publieke en private deelnemers brengen risico's en verdienpotenties in beeld en wijzen die toe. Daarvoor in aanmerking komende risico's en potentiële voordelen worden gedeeld. Dit werkt via een (risico)fonds.

⁷ Friso de Zeeuw, De engel uit graniet, perspectief voor gebiedsontwikkeling in tijden van crisis, 2009

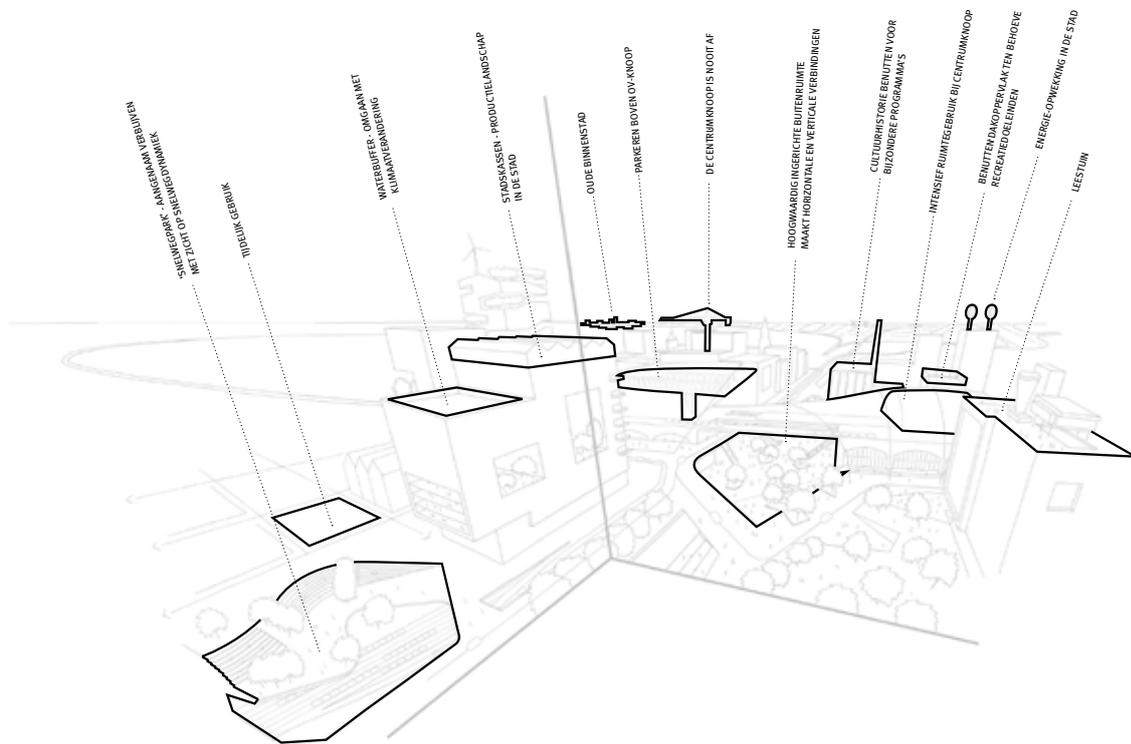
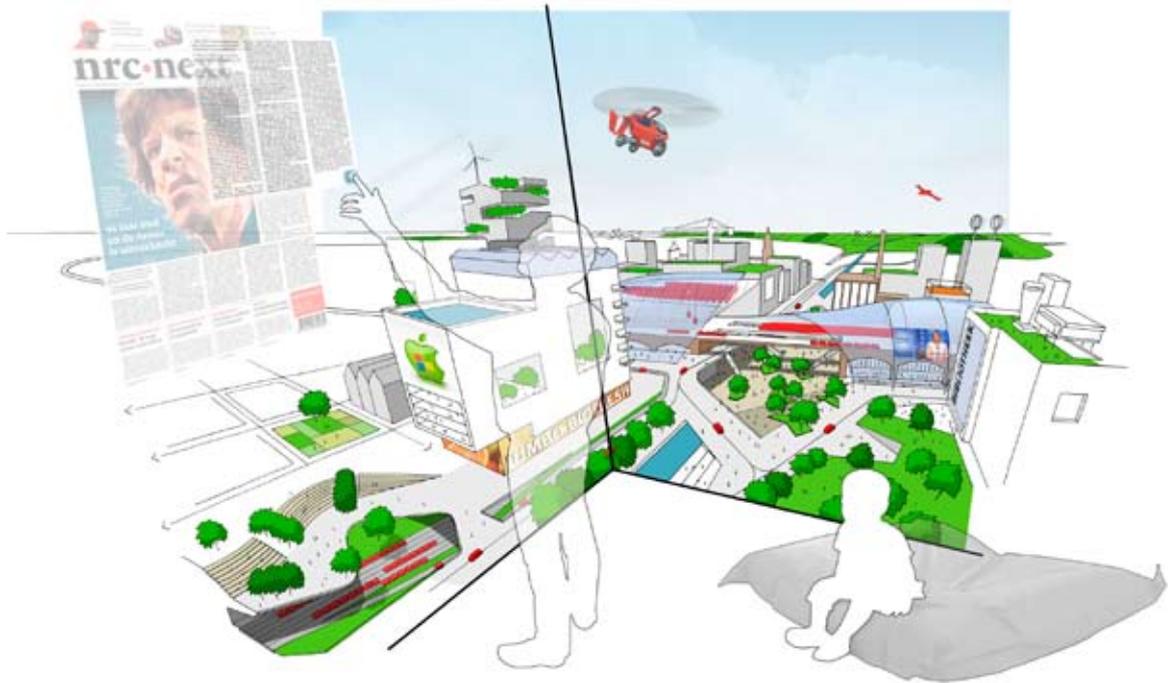
Deze drie nieuwe modellen kenmerken zich door het blijvend profiteren van kennis en kunde van de markt, maar minder door risico en vermogensbeslag voor de marktpartijen en meer betrokkenheid van de overheid. In centrum- en knooppuntontwikkeling zullen marktpartijen relatief weinig grondposities in handen hebben. Hierom liggen de joint-venture light en het alliantiemodel meer voor de hand.

De Alliantie is van mening dat het verder uitwerken van alternatieve samenwerkingsvormen zeer wezenlijk is voor het arrangeren van succesvolle centrum- en knooppuntontwikkeling.

Stel de gebruiker centraal

Bij het arrangeren van een succesvolle centrum- en knooppuntontwikkeling moet naar de mening van de Alliantie niet alleen gekeken worden naar de samenwerking tussen de ontwikkelende marktpartijen en de overheid. Wellicht nog belangrijker is het om aansluiting te zoeken bij maatschappelijke organisaties en vooral groepen gebruikers. Daarbij gaat het er vooral om beter zicht te krijgen op de vraag naar specifieke omgevingskwaliteiten en vastgoedproducten. De meest uitgesproken vorm daarvan is het individueel of gezamenlijk particulier opdrachtgeverschap. Marktpartij en gebruikers werken hier samen aan het eindproduct. Onderzocht kan worden in hoeverre deze werkwijze ook bij gebiedsontwikkelingen toegepast kan worden.

Centrum- en knooppunten zijn het domein van vele verschillende gebruikersgroepen. Dat zijn bijvoorbeeld vervoerders en reizigers, weggebruikers, vastgoedeigenaren en –gebruikers en ontwikkelaars van nieuw vastgoed. Samen met deze groepen en hun vertegenwoordigende organisaties moet worden gezocht naar de maatschappelijk gedragen programma's en ruimtelijke kwaliteiten voor de ontwikkeling van de toekomstige centrum- en knooppunten.



Perspectief van een centrumknoop 2040

De rol van het ruimtelijk ontwerp moet duidelijk worden geformuleerd

De Alliantie ziet voor het ruimtelijk ontwerp twee rollen bij de ontwikkeling van centrumknopen:

1. het faciliteren van het ontwikkelproces;
2. het ontwikkelen van een hoge verblijfskwaliteit.

Ad 1. het faciliteren van het ontwikkelproces

Het ontwikkelen van centrumknopen is een zaak van lange adem en van veel kleine en grote stappen. Het ontwerp van infrastructuur en ruimte moeten daarop aansluiten. Het ruimtelijk ontwerp kan dat proces faciliteren door continu te onderzoeken welke kansen er zijn voor het verbinden van belangen met elkaar. De ontwerpende discipline wordt daarmee gebruikt om meer dan alleen een wenkend perspectief te schetsen voor het centrum- en knooppunt. Het ontwerp kan een rol spelen bij het verkrijgen van draagvlak en het opstellen van de businesscase en investeringsprogramma's. De ontwerpende discipline kan daarmee een verrijkende rol vervullen als onderdeel van de processturing. De blauwdrukplanning wordt vervangen door een bottom-up benadering waarbij veel meer wordt uitgegaan van de kracht van de plek en de initiatieven van lokale partijen. Omdat de centrumknopen over het algemeen een zeer lange ontwikkelingstijd kennen is juist de procesbenadering uitermate geschikt:

- experimenteer met en leer van de ontwerpende discipline in een procesrol;
- experimenteer met flexibiliteit en tijdelijkheid.

Ad 2. het ontwikkelen van een hoge verblijfskwaliteit

Het ruimtelijk ontwerp moet bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit van centrumknopen. Daarbij gaat het om het ontwikkelen van passende en vindingrijke oplossingen in alle fasen van een project. Het ruimtelijk ontwerp richt zich op:

- de kwaliteit en betekenis van het gebied zelf en van het centrum- en knooppunt op stedelijk of regionaal niveau;
- de vorm, organisatie en verblijfskwaliteit van het infrastructurele knooppunt;
- het verblijfsklimaat: de bijzondere omgeving om in te leren, ontmoeten, werken en recreëren.



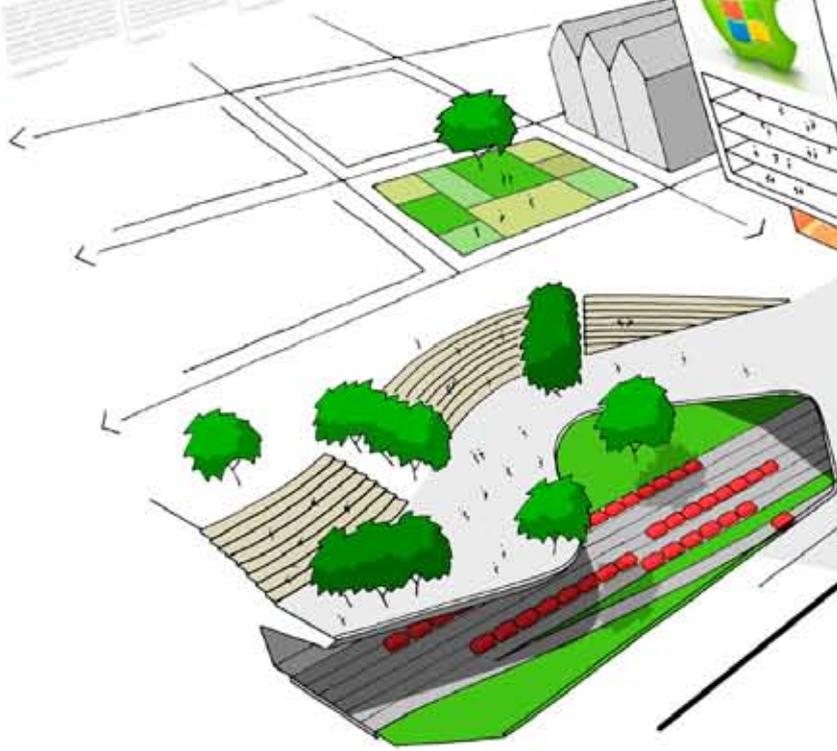
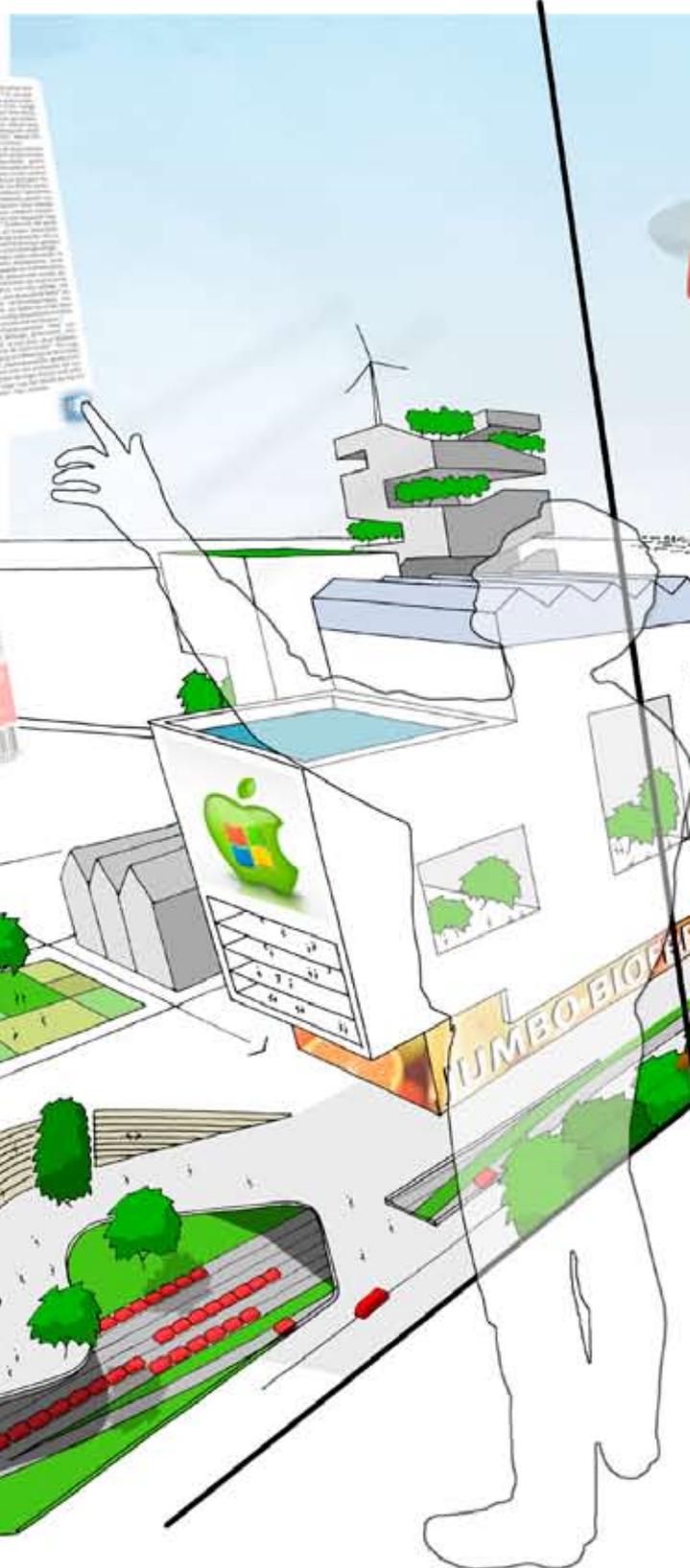
Foto: Enno Zuidema Stedebouw

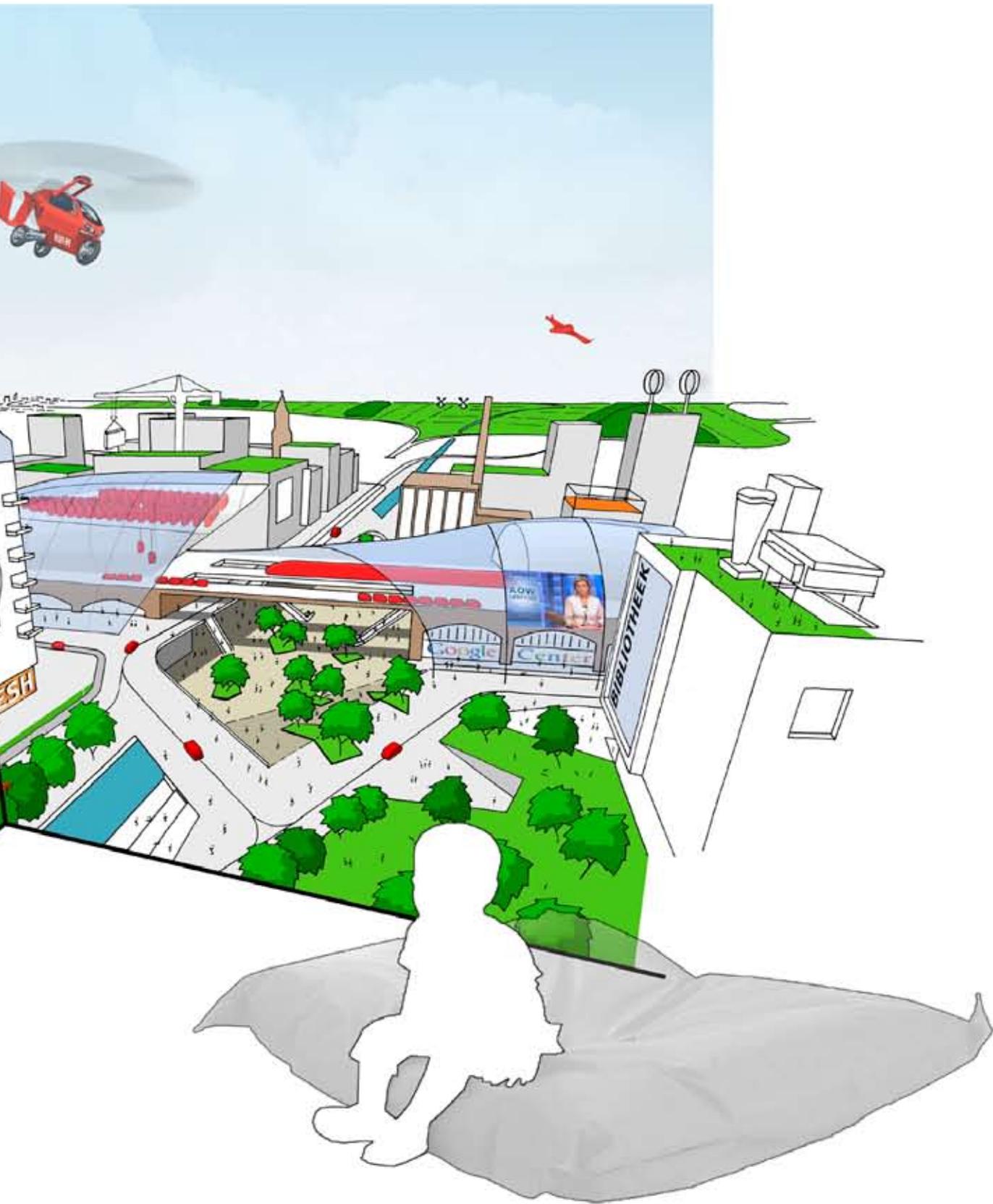
Ontwikkel met onzekerheden

Centrum- en knooppuntontwikkeling is een langdurig proces, kent naast markt en overheid vele actoren, is kapitaalsintensief en combineert integraal vastgoedontwikkeling, langzaam verkeer, automobilititeit en openbaar vervoer. Dat houdt in dat de vragen geen eenvoudig antwoord en enkelvoudige oplossing kennen. Het denken in een blauwdruk is per definitie onmogelijk. Veel meer is het adaptievermogen en de flexibiliteit van cruciaal belang voor succesvolle centrum- en knooppuntontwikkeling. Dit geldt niet alleen voor het programma, maar ook voor de samenwerkingsvormen en financieringsstrategieën.

Echter: de halfwaardetijd van kennis neemt steeds verder af. De dynamiek in maatschappelijke en technische ontwikkelingen is dermate groot dat we hiermee serieus rekening moeten houden bij centrum- en knooppuntontwikkeling. Daarom moeten ook de planologisch-juridische kaders zoals vastgelegd in bestemmingsplannen meer flexibiliteit bieden dan nu mogelijk is, waarin ook nadrukkelijker ruimte wordt geboden voor tijdelijke bestemmingen. Ook de toets van economische haalbaarheid moet in verband met de economische dynamiek een meer flexibele insteek krijgen. Niet alles wat nu onhaalbaar lijkt, zal in de toekomst onhaalbaar zijn.

Centrum- en knooppunten die de condities incorporeren waarbinnen deze dynamiek tot stand kan komen hebben de grootste kans om te slagen. De ervaring leert dat investering in omgevingskwaliteit en in relatief efficiënte bereikbaarheidsmaatregelen een basis schept om met korte termijnmaatregelen een ontwikkelproces te initiëren.





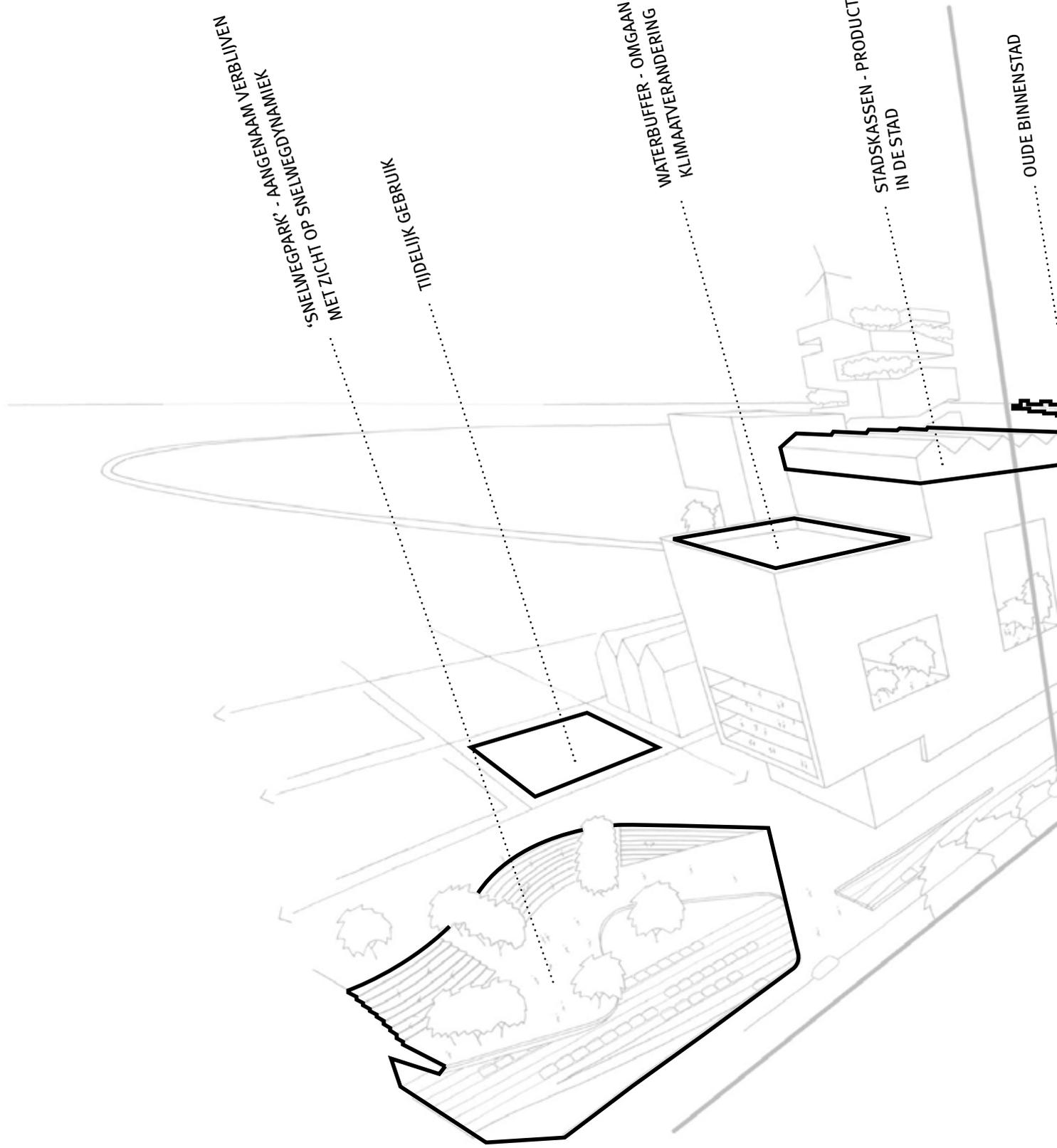
NEEMEN
'SNIJENEGPARK' - - - - -
METZICHT OP SENEIENEGPARK
WATERBUFFER - OMGAAN MET
KLIMAATVERANDERING

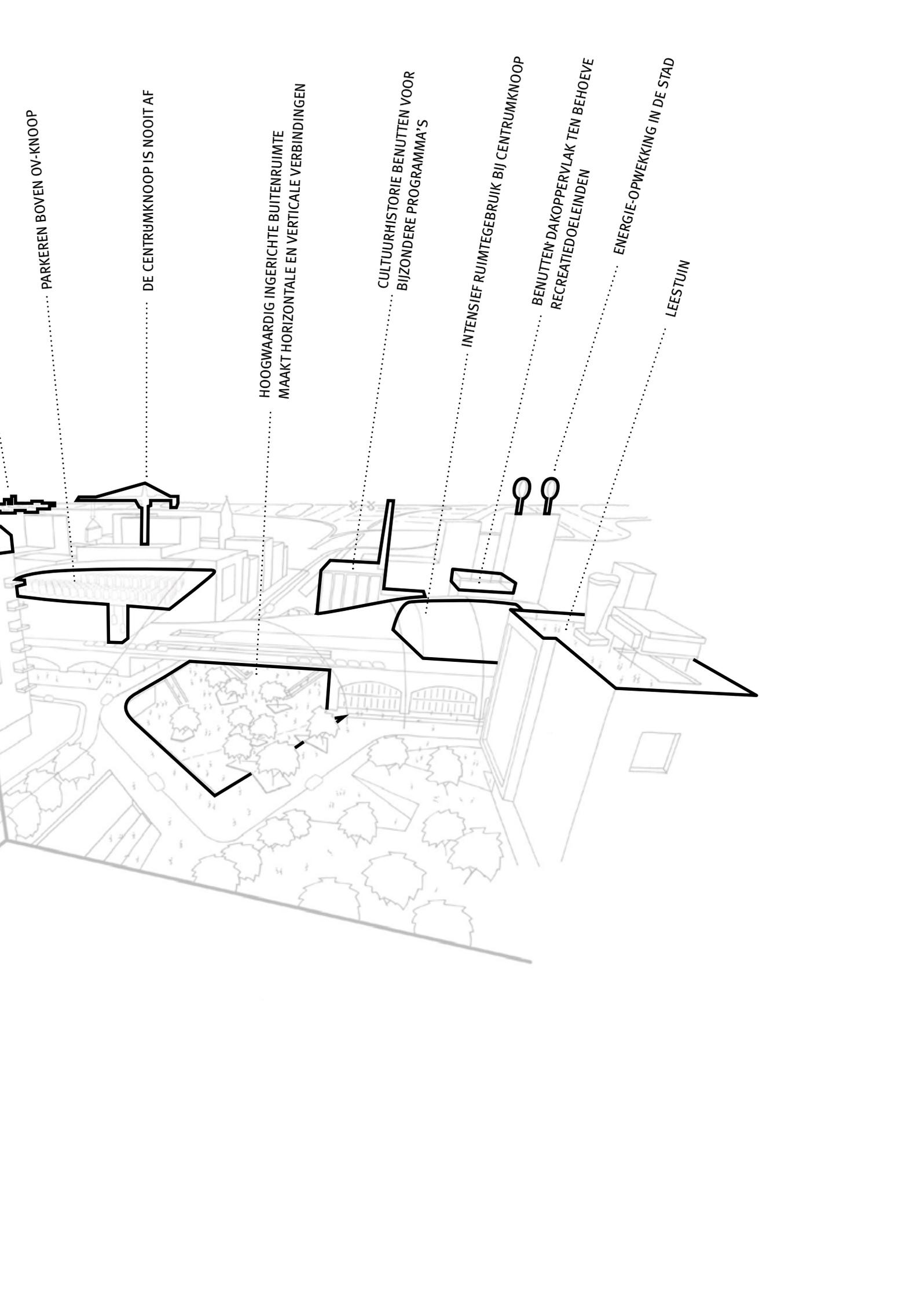
TUIDELIJK GEBRUIK

WATERBUFFER - OMGAAN MET
KLIMAATVERANDERING

STADSKASSEN - PRODUCTIELANDSCHAP
IN DE STAD

OUDE BINNENSTAD





PARKEREN BOVEN OV-KNOOP

DE CENTRUMKNOOP IS NOOIT AF

HOOGWAARDIG INGERICHTE BUITENRUIMTE
MAAKT HORIZONTALE EN VERTICALE VERBINDINGEN

CULTUURHISTORIE BENUTTEN VOOR
BIJZONDERE PROGRAMMA'S

INTENSIEF RUIMTEGEBRUIK BIJ CENTRUMKNOOP

BENUTTEN DAKOPPERVLAK TEN BEHOEVE
RECREATIE DOELEN

ENERGIE-OPWEKKING IN DE STAD

LEESTUIN

Bijlagen

- I. Eindverslag Nazomersessies 2009 UitvoeringsAlliantie
Centrum- en knooppuntontwikkeling
- II. Agenda Nazomersessies 2009 UitvoeringsAlliantie
Centrum- en Knooppuntontwikkeling

I. Eindverslag Nazomersessies 2009 Uitvoeringsalliantie Centrum- en knooppuntontwikkeling

Inleiding

Op 10, 17 en 24 september en 1 oktober 2009 hebben de Nazomersessies van de Uitvoeringsalliantie Centrum- en Knooppuntontwikkeling plaatsgevonden. In deze Nazomersessies wilde de Alliantie met zoveel mogelijk betrokken partijen in het veld de mogelijkheden en onmogelijkheden van centrum- en knooppuntontwikkeling bespreken. Daartoe heeft de Alliantie vier pilotlocaties benoemd, te weten, Den Haag Binckhorst, Utrecht Hoograven/A12-zone, Rotterdam Stadionpark en Amsterdam Duivendrecht. Doel van de sessies was inzicht te krijgen in de succesfactoren om te komen tot een hoogwaardig multimodaal centrumknooppunt. Daarbij gaat het zowel om de vervoerscomponent als de bijbehorende stedelijke ontwikkeling. De discussies in de Nazomersessies hebben uiteindelijk de basis gevormd voor dit advies. Dit is het eindverslag van deze bijeenkomsten, waarin de bevindingen van alle sessies zijn samengevat.

De Pilotlocaties

De Uitvoeringsalliantie wilde graag een beeld krijgen van het huidige en toekomstige ontwikkelingsproces van een aantal voorbeeldlocaties. De problematiek van de gekozen locaties verschilt onderling, waardoor ze niet direct met elkaar te vergelijken zijn. De Alliantie had een viertal pilotlocaties geselecteerd, te weten:

- Den Haag Binckhorst, station i.o. en mogelijk bijbehorende ontwikkeling (i.r.t. het stadscentrum, Ypenburg en Moerwijk);
- Utrecht Hoograven, station Vaartsche Rijn en mogelijk bijbehorende stedelijke ontwikkeling (i.r.t. ontwikkeling A12 zone en Utrechtse binnenstad);
- Rotterdam Stadionpark (i.r.t. mogelijk toekomstige sportevenementen zoals een WK voetbal en bijbehorende voorzieningen en de benodigde herstructurering / transformatie van Rotterdam-Zuid);
- Amsterdam / Duivendrecht en mogelijk bijbehorende stedelijke ontwikkeling (i.r.t. ontwikkeling Zuidas, Arenagebied en Schaalsprong Almere)

Voor alle duidelijkheid is nadrukkelijk gesteld dat deze pilotlocaties hiermee geen specifieke status krijgen.

De Nazomersessies

De vier sessies zijn alle volgens dezelfde agenda verlopen, zie bijlage 1. Op deze manier kunnen de uitkomsten van de discussies zoveel mogelijk met elkaar worden vergeleken om tot een zo algemeen mogelijk beeld te komen. Kort samengevat is de agenda als volgt:

BLOK 1: ANALYSE

korte presentatie van de locatie en bespreken van de (ruimtelijke) ontwikkelingen en beleidskaders, de kansen en voorwaarden, en de geldstromen die voor de ontwikkeling tot centrumknoop van belang zijn.

BLOK 2: PROBLEEMSTELLING

bespreken van het concept centrum- en knooppuntontwikkeling, de wensen en eisen om hiertoe te komen.

BLOK 3: INHOUD

bespreken van de marktwaarde van de locatie, de toekomstige vraag naar centrumknopen en de toekomstige gebruikerswensen voor de ontwikkeling van de centrumknoop.

BLOK 4: PROCES

bespreken van het benodigde instrumentarium voor centrum- en knooppuntontwikkeling en welke uitvoeringsstrategie in het advies aan minister Cramer moet komen.

Dit verslag is opgebouwd volgens de genoemde punten van de agenda.

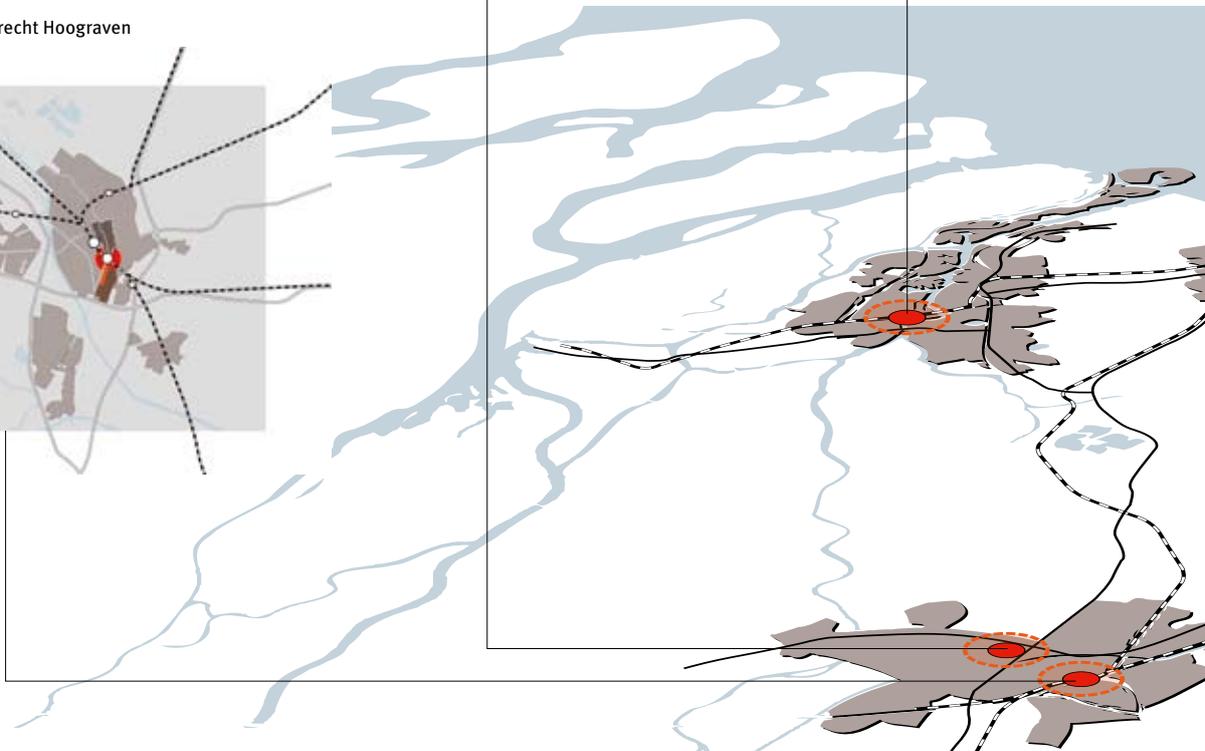
Rotterdam Stadionpark



Utrecht A12



Utrecht Hoograven

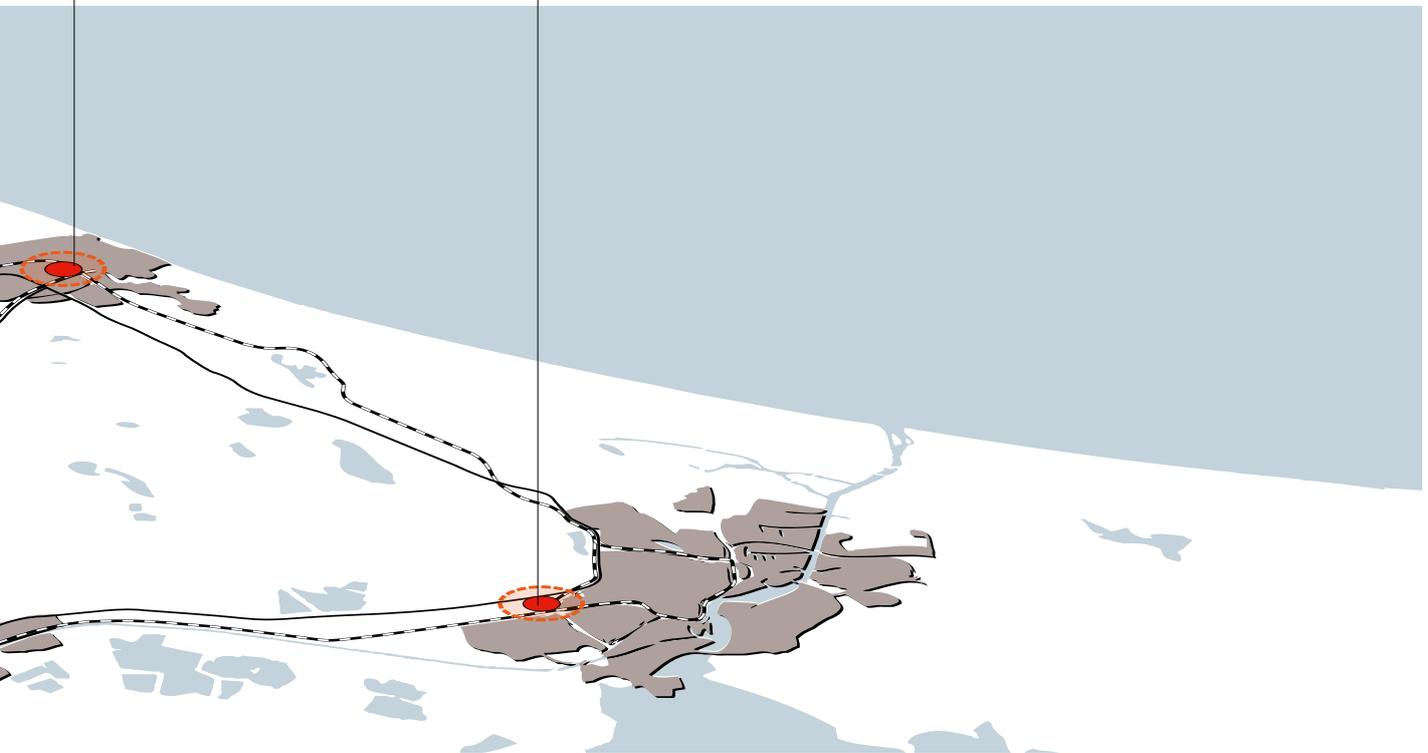


Ligging van de pilotlocaties in de Randstad

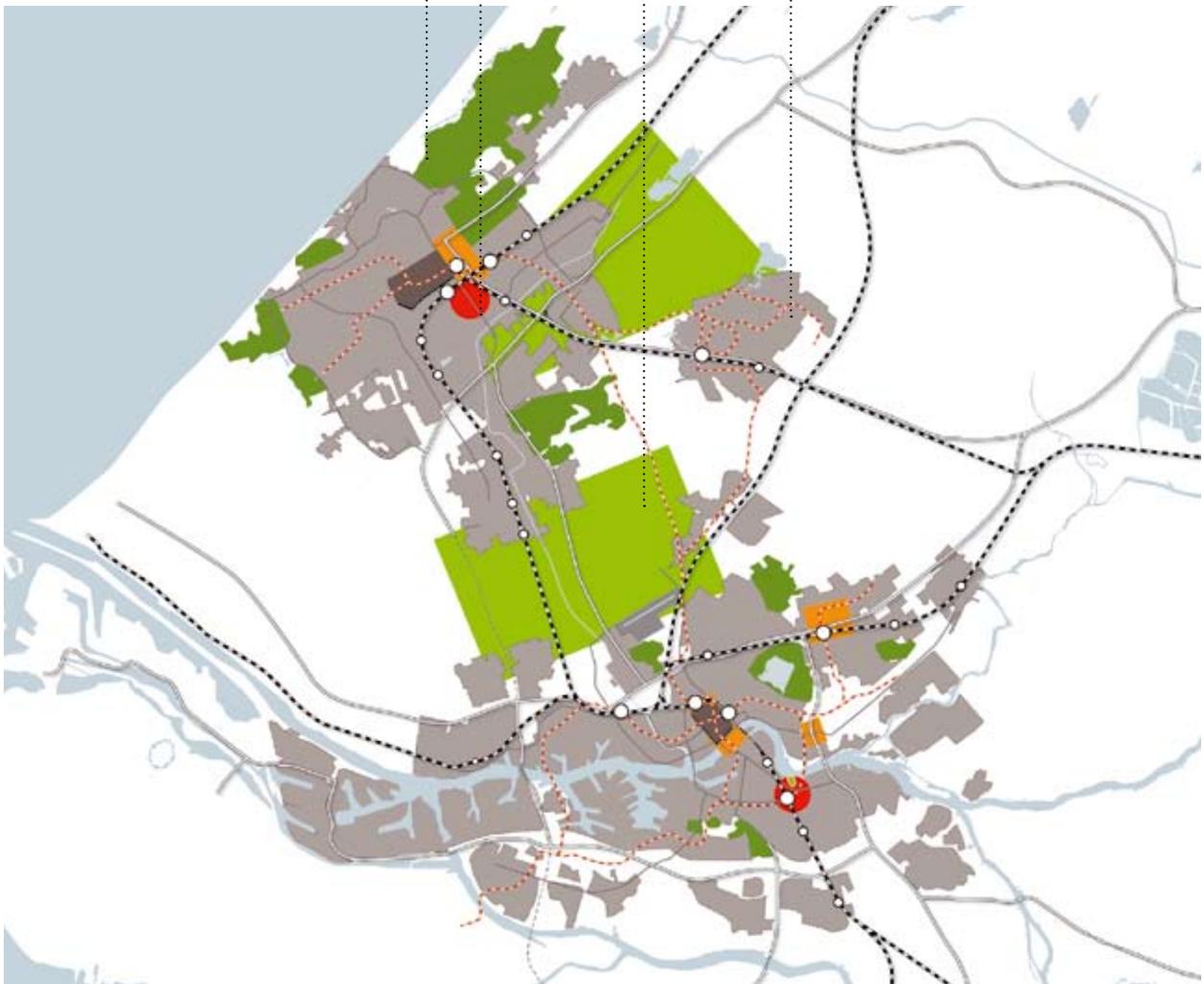
Den Haag Binckhorst



Duivendrecht



Duingebied Rotterdamse Baan Midden-Delfland Zoetermeer



Context van de pilotlocatie Den Haag Binckhorst

BLOK 1: ANALYSE

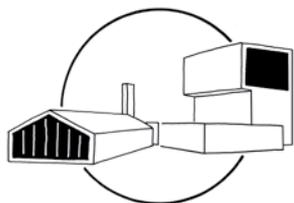
De 4 pilotlocaties zijn door de projectleiders gepresenteerd. Onderstaand worden de locaties kort beschreven. De discussies naar aanleiding van de presentaties is daarna samengevat.

Den Haag Binckhorst

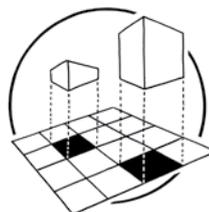
De Binckhorst is een grote transformatieopgave in Den Haag, gelegen tussen het centrum, Voorburg, Rijswijk en de Utrechtse Baan, met een goede bereikbaarheid (drie stations, toekomstige aansluiting met Randstadrail en de Rotterdamse Baan). Op de huidige Binckhorst zijn onder meer het hoofdkantoor van KPN en het Internationale strafhof gevestigd. Er is een globaal en ambitieus masterplan gemaakt door OMA en de gemeente om er een hoogstedelijk (centrum)gebied van te maken met zowel groen, wonen (900.000m²) als werken (900.000m²), wat zeer goed bereikbaar is.

Het project loopt tegen enorme hoge kosten aan door de grondexploitatie, zoals het soms dubbel moeten uitkopen van verhuurder en gebruiker en het zoeken naar nieuwe locaties voor aanwezige milieuhinderlijke voorzieningen. Er moet geen illusie ontstaan dat binnenstedelijke herstructurering zonder een tekort mogelijk is. Opgaven aan de rand van de stad zijn niet te vergelijken met opgaven aan de rand van de binnenstad, er spelen een hoop complexiteiten. Het project heeft op dit moment grofweg een tekort van €200 miljoen, alleen op het vastgoeddeel; het bovenplanse mobiliteitsgedeelte valt hier buiten. Er bestaan veel problemen op de grens van infrastructuur en vastgoed. De infrastructuur houdt geen rekening met gebiedsontwikkeling en vastgoed. Gebrek aan integraliteit kan leiden tot minder vastgoed en meer kosten. Zo keert het Rijk voor de Rotterdamse Baan alleen een bedrag uit gericht op een sobere inpassing en geeft de verkeersafdeling van de gemeente aan dat een hoogwaardiger inpassing die minder ten koste gaat van de ontwikkelruimte in het kader van de grondexploitatie opgelost zal moeten worden.

transformatie: ontwikkelen van onderop



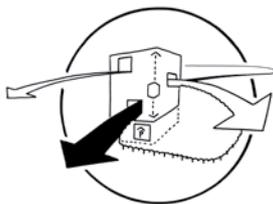
regievoering: langdurig sturen op kwaliteit in plaats van blauwdruk



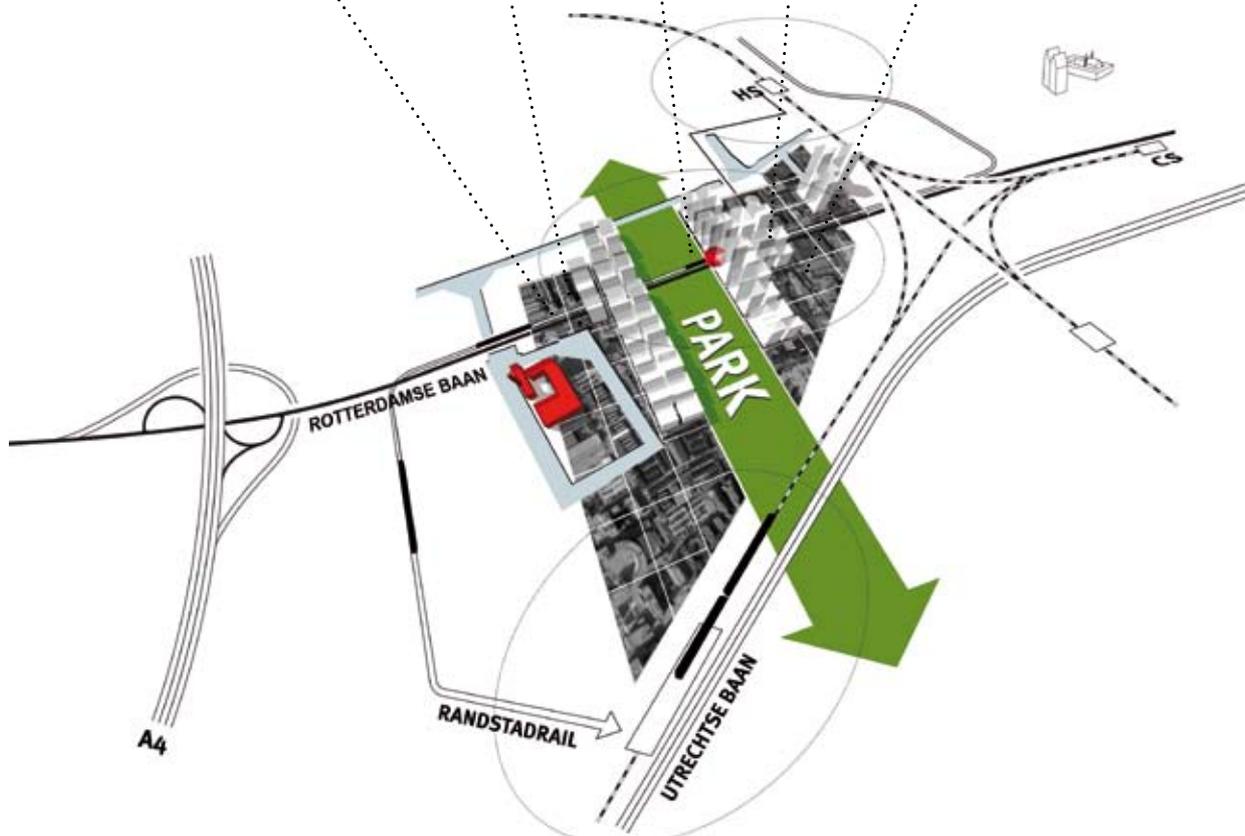
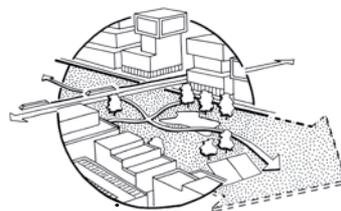
placemaking: tijdelijke programma's aantrekken



verbinden vervoer met verblijf



park als motor (nieuwe waarde) voor gentrification



Pilotlocatie Den Haag Binckhorst

De ambities met de ontwikkeling van de Binckhorst zijn hoog. De locatie moet een bijdrage gaan leveren aan de versterking van de Internationale Stad Den Haag en daarmee aan de concurrentiepositie van de Randstad. Onduidelijk is echter nog tot welke in de Binckhorst te vestigen voorzieningen dit leidt. Het gemeentelijke beleid is dat de internationale instellingen zich vestigen in de meer bij de kust gelegen Internationale Zone.

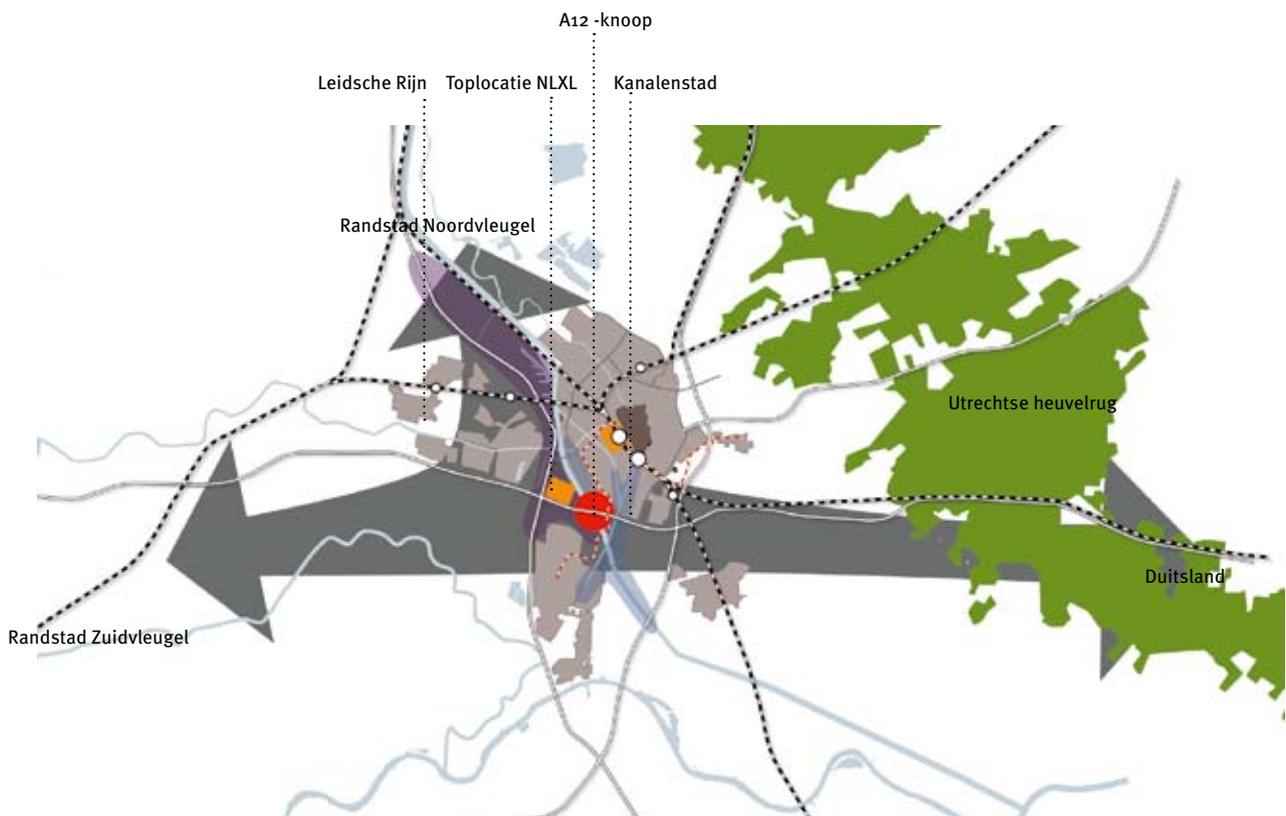
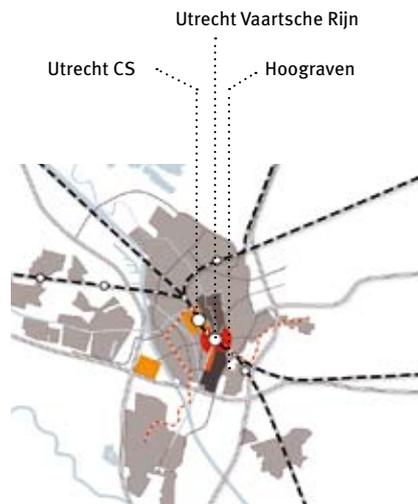
De centrale vragen zijn: hoe ga je het ontwikkelen en hoe geef je een impuls aan het gebied?

De uitdagingen voor de ontwikkeling van de Binckhorst zijn onder te verdelen in:

- Langdurig, grootschalig, ambitieus project met veel stakeholders;
- Anticiperen op waardeontwikkeling;
- Scherper beeld van te ontwikkelen commerciële en niet-commerciële voorzieningen;
- Gebondenheid aan postzegelplannetjes en daarin moet samenhang gezocht worden;
- Park moet worden aangelegd om het gewenste kwalitatieve milieu van het plan te halen;
- Flexibiliteit in het programma;
- De start in het zuidelijk deel.

Ervaring van de crisis is dat er nieuwe samenwerkingsvormen moeten worden gezocht. Bijvoorbeeld 'Light-PPS' (PPS is de komende 5 jaar niet mogelijk). Er wordt samenwerking gezocht met de markt. Vragen daarbij zijn:

- Hoe kan je een samenwerking met kleine allianties vormen?
- Hoe kan je komen aan uitvoerbaarheid?
- Hoe zet je zo'n proces op gang?



Context van de pilotlocaties Utrecht Hoograven en Utrecht A12

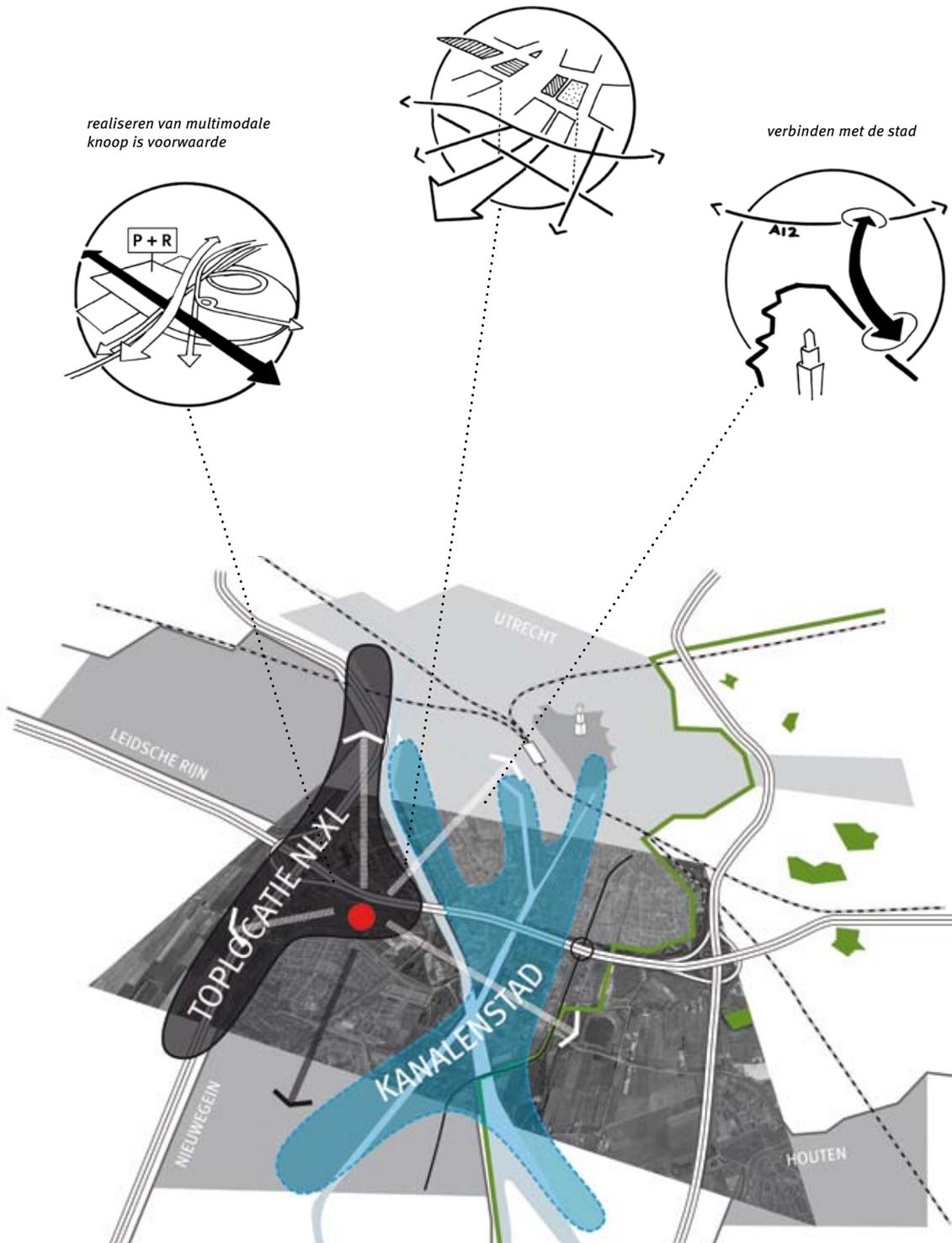
Utrecht Hoograven/A12-zone

Hoograven maakt deel uit van het project A12-zone. Vanaf februari 2009 is gestart met het opstellen van een perspectief voor de A12-zone. Dit naar aanleiding van Noordvleugelontwikkelingen, afspraken met minister Cramer, een Pakketstudie voor Ring Utrecht (voorkeursalternatieven) en de structuurvisie Utrecht. De studie is bedoeld om een perspectief te schetsen van wat er zou kunnen worden gedaan met de A12-zone. Deelnemers aan het project zijn: Bestuursregio Utrecht, de gemeentes: Utrecht, Nieuwegein en Houten en VROM. Samen met BVR is er een inventarisatie gemaakt betreffende de ruimte die er beschikbaar is door middel van het maken van een vergelijking van stedelijke gebieden met een vergelijkbare schaal (centrum van Boston en Central Park NYC).

ontwikkelingsstrategie bedenken:
raamwerk maken

realiseren van multimodale
knoop is voorwaarde

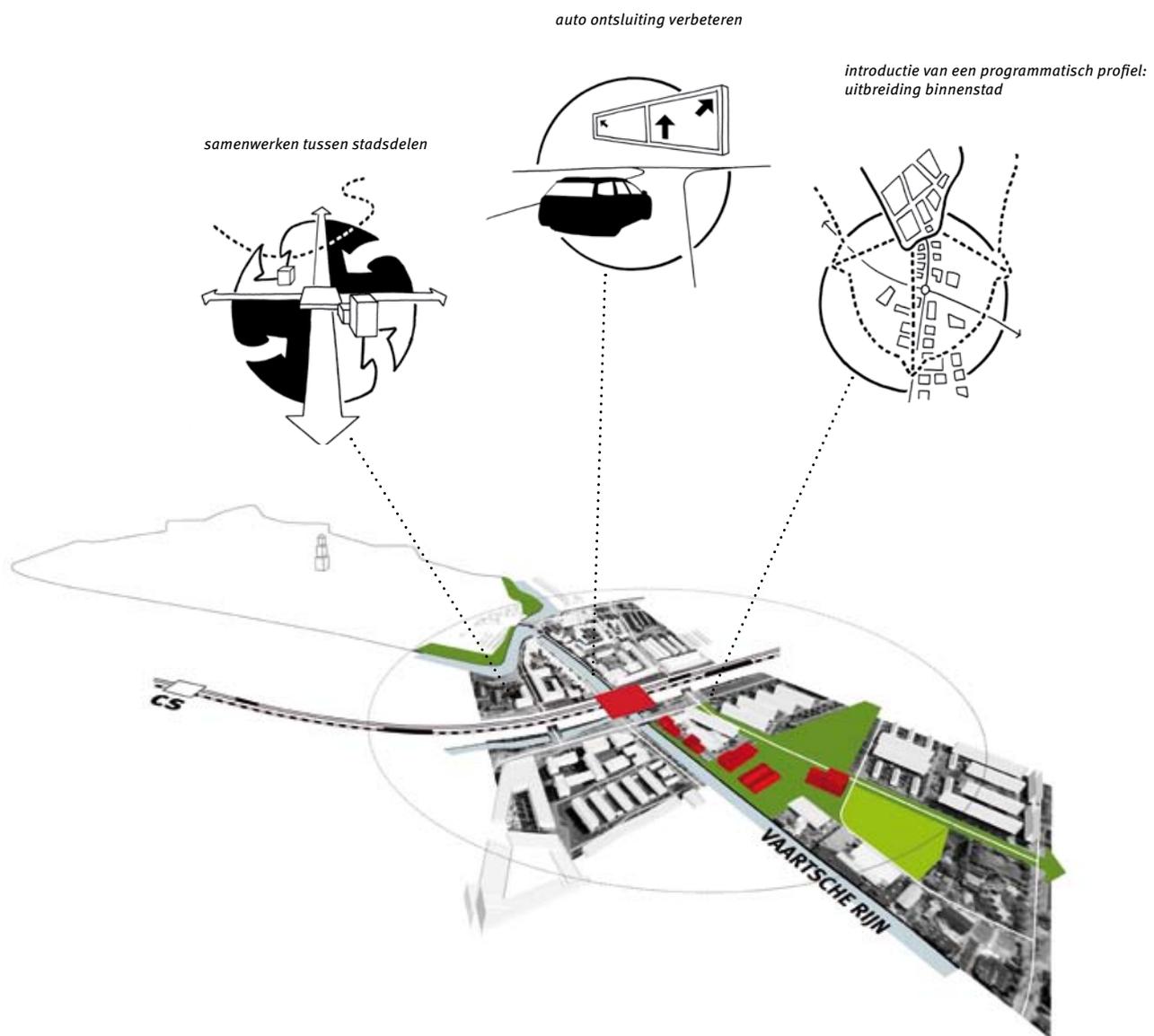
verbinden met de stad



De hoofdopzet, bestaande uit een combinatie van dynamiek en luwte, is ingedeeld in drie zones.

- ToplocatiesXLNL: rondom de A2/A12 is een hoogstedelijk gebied gedefinieerd met als thema Innovatie en experiment. Het moet een sterke duurzame ontwikkeling zijn, met als aanknopingspunt de Olympische Spelen 2028. Het perspectief is 2020 en verder;
- Kanalenstad: Het tussengebied zal vooral bestaan uit een woningbouwopgave van 10.000 tot 20.000 woningen. Dit gebied wordt gekenmerkt met de thema's dichtheid en menging, vooral gebaseerd op de aanwezige kanalenstructuur, waarbij de kanaaloevers en de blauwe verbindingen toevoeging leveren aan de stedelijkheid. Daarnaast moet het de barrièrewerking tussen het noorden en het zuiden van de snelweg opheffen;
- Ten oosten ligt het deel Linieland: Dit is de overgang van Stad naar Ruraal. De verbinding tussen de stad en de Utrechtse Heuvelrug en mogelijk de verbinding tussen het Groene Hart en de Utrechtse Heuvelrug. Thema's zijn hiervoor ecologie en cultuur.

De gedefinieerde problemen voor het project zijn de barrièrewerking van de snelweg, het idee is dit op te lossen door het optillen of ondertunnelen van de weg. Een OV-sprong moet gemaakt worden. De OV-bereikbaarheid is slecht. De wens is een OV-station (superspil) op deze locatie te realiseren met een snelle verbinding met CS. Het secundaire wegennet moet versterkt worden. Het ontwikkelingsperspectief is nog niet duidelijk. De wensen zijn om met het project een grote gebiedsontwikkeling mogelijk te maken. In aanmerking te komen voor MIRT/Sleutelprojecten en het meegenomen worden in de besluitvorming betreffende de Ring Utrecht. Er is een globale exploitatieve kosten-batenanalyse gemaakt met een positieve uitkomst, mits er een schaa sprong gemaakt kon worden met het OV.



Rotsoord (grens van Hoograven) grenst aan het nieuwe station Vaartse Rijn. Dit station over het water, vormt de doorgang tussen Hoograven en het centrum. Rotsoord is de spil van het gebied. Culturele ontwikkelingen staan bij de ontwikkeling voorop en wat er is moet behouden blijven. Een aantal gunstige partijen zitten er al (Pastoe, popcentrum). In Hoograven wonen 13.000 mensen, hoofdzakelijk Marokkaanse gezinnen.

In het project is gekeken vanuit de potentie van een gebied. Daarbij is hulp gevraagd bij twee heren van de Colombia University die projecten gedaan hebben in Caracas. Niet slopen, maar kijken wat je kan en met deze opdracht hebben studenten uit Nederland en New York ideeën bedacht. Rondom het station moet horeca in combinatie met kunsten komen, maar het is een kunst om de condities van de omgeving tijdens de bouw gelijk te houden. Ze zijn in onderhandeling met een grote trekker de Hogeschool voor de kunsten. De autobereikbaarheid is slecht. Het ontwerp van het station is er en wordt aanbesteed. Betrokken partijen zijn Prorail, NS Vastgoed, gemeente en private partijen. In het verleden had de gemeente meer eisen moeten stellen aan Prorail, maar op dat moment had dit bij de gemeente nog geen prioriteit. In de visieontwikkeling voor het gebied wordt de kans die het nieuwe station biedt beperkt meegenomen. Er is beperkt aandacht voor de rol van de locatie op het niveau van de stad.



Context van de pilotlocatie Rotterdam Stadionpark

Rotterdam Stadionpark

De structuurvisie Stadionpark heeft als doel het gebied rond het huidige evenementenstation Stadion te ontwikkelen tot een veelzijdig stedelijk gebied. Het gebied is onderdeel van de visie die de gemeente ontwikkelt op Rotterdam Zuid. Centraal staat de sociaaleconomische opgave om de inwoners op Zuid meer perspectief te bieden en Zuid een aantrekkelijker woonlocatie te laten worden. Onderdeel van het plan is het nieuwe embleem van Rotterdam in 2030; de nieuwe Kuip aan de Maas, de trots van Zuid die internationale bekendheid geniet. Op steenworp afstand van het stadion ligt de Sport Campus Stadionpark. De sportwereld, het bedrijfsleven en onderwijs komen hier samen en versterken elkaar. Het gebied heeft een brede sportcultuur met aandacht voor diversiteit, meer bewegen en een actieve leefstijl. Het gebied heeft hiermee een specifiek profiel.

Het plan is onderverdeeld in 3 deelgebieden (totaal 600.000 m² programma):

- Sport Campus Stadionpark (combinatie sport en opleidingen);
- OV-Knooppunt (kruising spoor met nieuwe metrolijn);
- De nieuwe Kuip (80.000 zitplaatsen, 2,5 miljoen bezoekers per jaar).

Met het oog op deze laatste wordt een “bijna militaire operatie” geleid met het oog op 2018, waarbij geen week vertraging opgelopen kan worden.

*sport als specifieke identiteit
inzetten voor de omgeving*



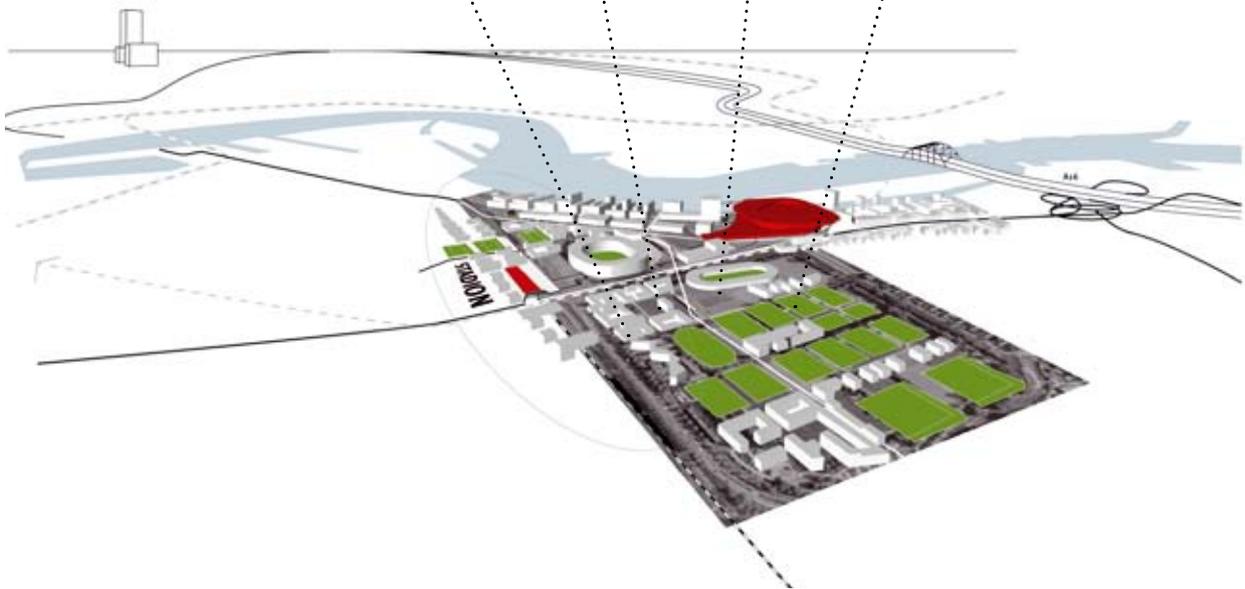
*inzetten op maatschappelijke relevantie
van de centrumknoop
(betekenis geven voor omgeving)*



Kuip is boegbeeld op randstad-niveau



*nieuwe allianties smeden:
maatschappelijke organisaties als
oprichter*



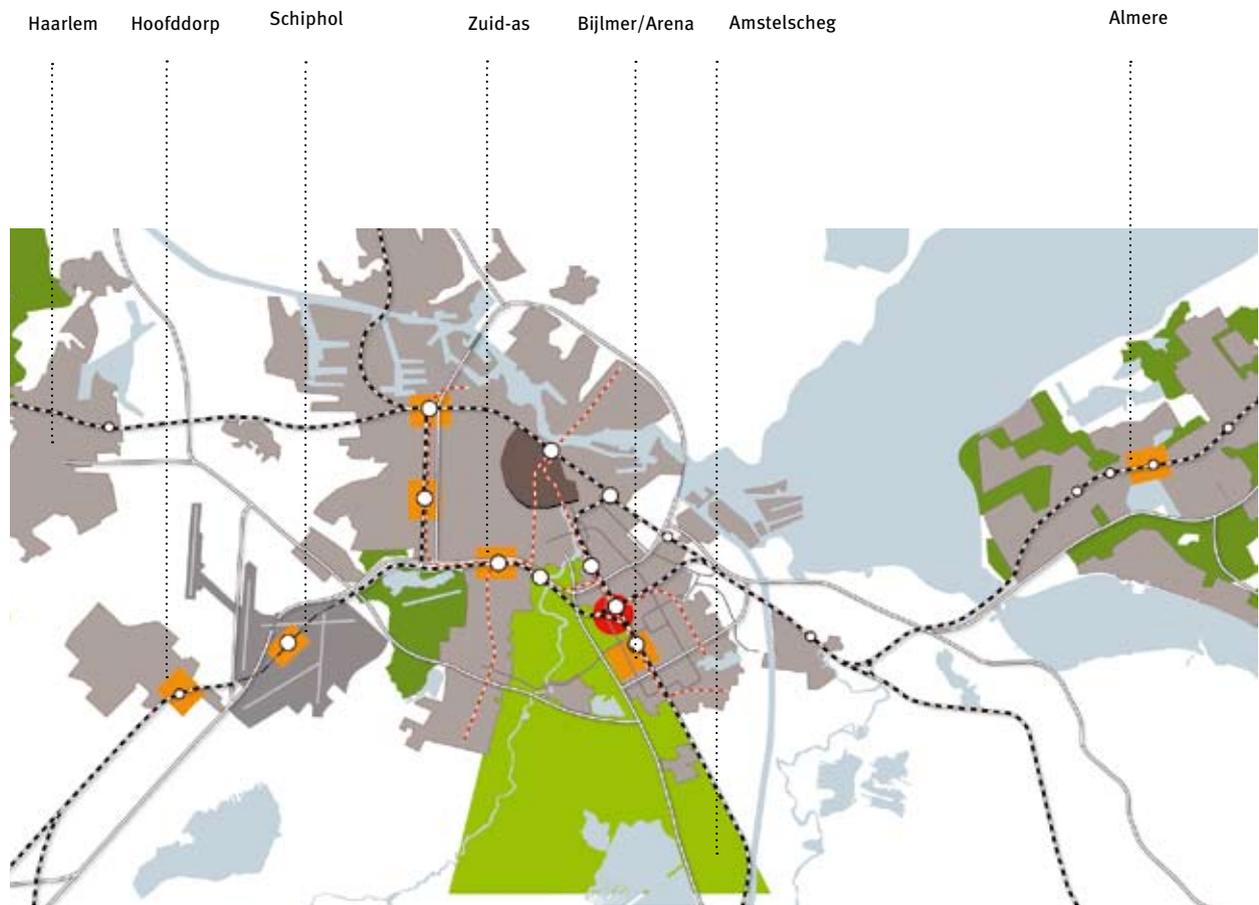
De afstand van 650 meter vanaf het OV-knooppunt tot het stadion lijkt veel, maar is vergeleken met grote stadions in Engeland en Duitsland nog klein. Hiervoor is bewust gekozen uit oogpunt van verspreiding van grote bezoekersaantallen en bedaren van groepsemotie. In deze buitenlandse voorbeelden is de bereikbaarheid goed geregeld, het aandeel auto (max 500 parkeerplaatsen), OV en bus is gelijk.

In het plan voor Stadionpark zijn 10.000 parkeerplaatsen opgenomen, plus nog 2.000 in een P&R bij de OV knoop. Dit is niet toereikend, daarom is koppeling nodig richting transferia aan de ring. De parking kan dubbelgebruik vervullen voor andere omliggende functies (leisure/kantoren/onderwijs/sport). Het dagelijks gebruik in plaats van de piekbelasting is richtinggevend voor de parking. Nu komt 70% van de bezoekers met de auto, dat moet 70% OV worden, hiervoor zijn aanvullende maatregelen nodig (er zijn ideeën over jaar kaarten inclusief OV). Dit is essentieel om de bereikbaarheid van een groot stadion centraal in stad te waarborgen. Verder zullen een aantal tramlijnen worden gekoppeld aan de OV knoop. De geplande spooroverkluizing is in verband met de veiligheid nog een aandachtspunt.

De nieuwe metrolijn tussen Kralingse Zoom en Schiedam (via Stadionpark, Zuidplein en Stadhavens) wordt een belangrijke Oost-Westverbinding en zorgt voor nieuwe Noord-Zuidverbindingen. Het evenementenstation Stadion ontwikkelt zich tot volwaardig Stedenbaanstation en op termijn een Intercitystation. Dit alles zorgt voor een sterke verbetering van de bereikbaarheid met Den Haag, de Erasmus Universiteit en de Drechtsteden. De OV-knoop bij Stadionpark zal dus een sterke overstapfunctie krijgen. Voor het dagelijks gebruik is de metrolijn bij Stadionpark een toevoeging, maar voor evenementen is deze essentieel. Schatting voor de totale lijn is € 3 miljard. Een gefaseerde aanleg is mogelijk. De lijn moet hierbij worden beredeneerd uit het netwerk en niet alleen vanuit de locatie Stadionpark.

De afstemming tussen Stadionpark en de andere knooppuntontwikkelingen in de regio is een aandachtspunt. In de eerste fasen heeft Stadionpark een dermate specifiek profiel dat concurrentie niet aan de orde is. In latere fase kan deze concurrentie wel ontstaan. Dan zullen stad en regio keuzes moeten maken.

Heel belangrijk bij Stadionpark is de inzet op de verbetering van de sociaaleconomische situatie van vooral de jeugdige (nog niet geboren) bevolking op Zuid. Dit moet tot stand komen door mogelijkheden te bieden van werkgelegenheid in sport gecombineerd met sportopleidingen en een scala aan regulier onderwijs. Deze doelgroep moet echter nog meer betrokken worden bij de planvorming, maar dit is tevens heel moeilijk. Vraag is hoe je deze ambitie waarmaakt, ook als het over geld gaat, dit kan bijvoorbeeld door een goede maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA).



Context van de pilotlocatie Duivendrecht

Amsterdam Duivendrecht

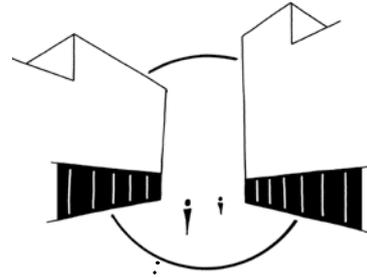
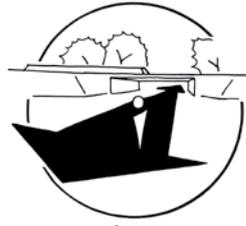
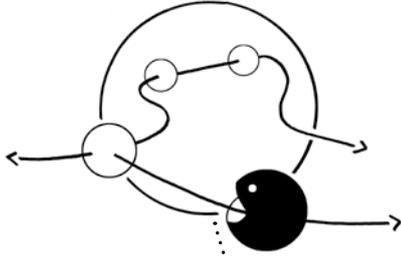
De knoop Duivendrecht is gelegen in de gemeente Ouder-Amstel en ligt midden in de Zuid-oostlob van Amsterdam. De knoop is onderdeel van het Duivendrechtse veld, dat wordt omkaderd door het spoor, de snelweg het Bijlmer/Arena-gebied en het Amstel bedrijvenpark. Het station Duivendrecht is in de jaren '90 door de NS ontwikkeld met de functie van een overstapstation. In het Duivendrechtse Veld ligt het station solitair in een gebied met volkstuinen, het opleidingscomplex van Ajax 'de Toekomst' en een golfcomplex. Het station ligt op ongeveer 2 km ten noorden van het station Bijlmer en heeft zijn functie als intercitystation moeten afstaan aan station Bijlmer. Het is wel de enige oost-west verbinding via het spoor. Mediabedrijf Endemol is momenteel aan de rand van het gebied bij de Bijlmer haar hoofdkantoor aan het bouwen.

De gemeente Ouder-Amstel heeft sinds kort de intentie om het gebied te gaan ontwikkelen. Ze staan op het punt om een structuurvisie te maken en hebben het afgelopen jaar een inventarisatie in het gebied gemaakt. De belangrijkste conclusies zijn enerzijds dat er in het gebied enorm veel randvoorwaarden gelden met betrekking tot diverse contouren van de snelwegen, spoor (giftreinen) en de Buitenveldertbaan van Schiphol en anderzijds dat de gemeente weinig grond in bezit heeft en over weinig geld beschikt. De hoofdgedachten zijn om het gebied te ontwikkelen als een woongebied met werken en voorzieningen en met een relatie naar de Amstelscheg. De strategie van de gemeente is om in een vroeg stadium een integrale samenwerking aan te gaan met de betrokken partijen.

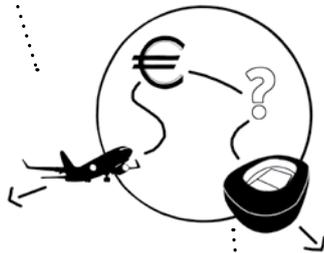
verbinden van lokale kwaliteiten

introduceren van de menselijke maat

ontwikkel pas als er echt urgentie is
(voorkom knoop-kannibalisme)



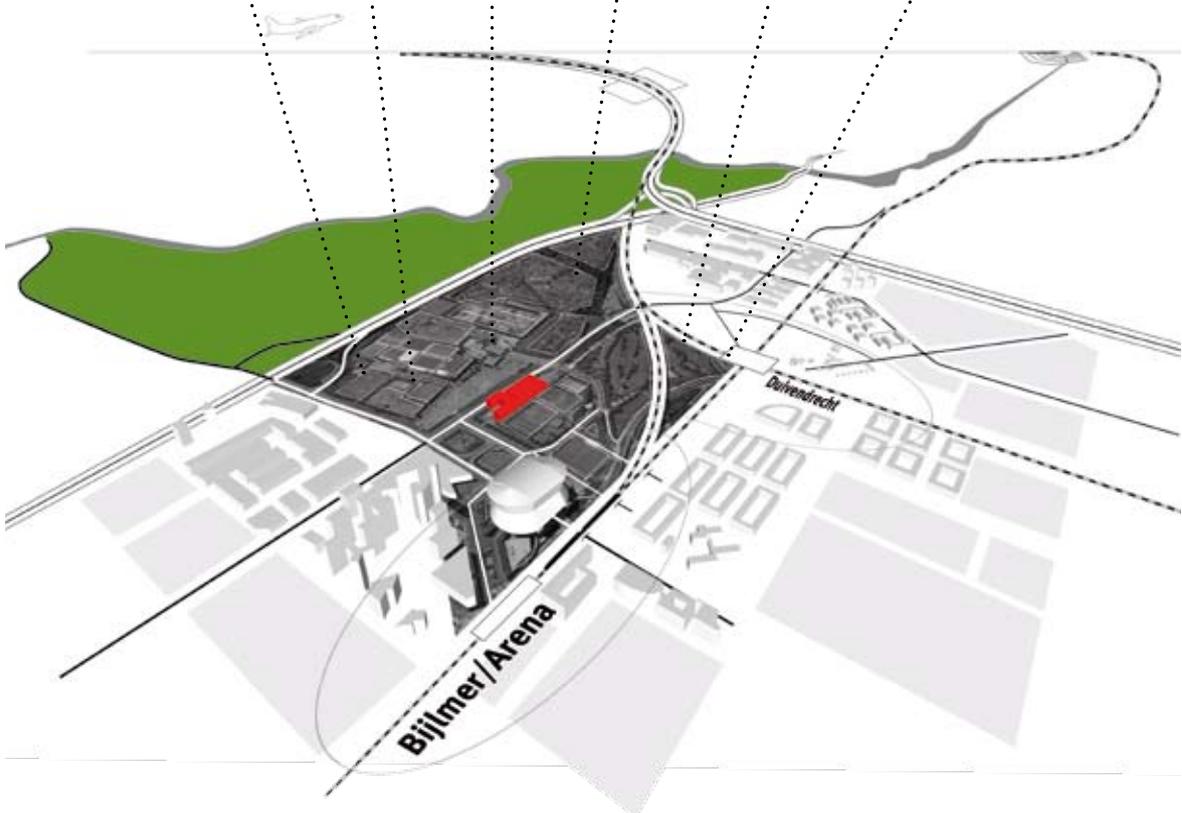
ontwikkel specifiek profiel



hindercontour inzetten als
sturingsmechanisme voor selectiviteit



bestuurlijk samenwerken
tussen gemeentes



Pilotlocatie Duivendrecht

Het projectbureau Zuid-oostlob van de gemeente Amsterdam heeft momenteel de volledige aandacht bij het ontwikkelen van het Bijlmergebied en het Amstel bedrijvenpark. Dit laatste gebied wordt een gebied waar het aantal werkplaatsen dient te worden aangevuld met 5000 woningen. In de Bijlmer staan nog een aantal culturele en recreatieve ontwikkelingen gepland (GETZ en Ziggo-dome), die momenteel op een lager pitje staan, en het toevoegen van wonen. In het Bijlmerproject zijn in het gebied duidelijke keuzes gemaakt, door bijv. de Arena hier te bouwen en is er een station gekomen dat gericht is op de toekomst. In een vroeg stadium hebben ze samengewerkt met ontwikkelaars, die ook hun nek hebben uitgestoken voor het project. De push van de commercie is belangrijk gebleken en heeft hier voorrang gekregen op de woningen. Het station heeft als belangrijke functie de doorgang richting de Bijlmer. Aandachtspunt voor het gebied is dat de kleine OV in het gebied nog niet van de grond is gekomen.

NS Poort ziet dat gebieden rondom de stations een steeds belangrijkere functie hebben en wil hier steeds meer op sturen. Naast woon-werk-passagiers richten zij zich meer op werk-werk en woon-ontspanning. Het gebied is het laatste grote gebied in de Randstad van deze schaalgrootte en NS Poort ziet hier legio kansen voor het Olympisch dorp. Ook is dit een plek waar problemen die elders liggen op te lossen, door bijvoorbeeld de RAI hierheen te verhuizen, zodat daar ruimte ontstaat voor woningbouw. Het station vormt geen concurrentie met station Bijlmer, aangezien Bijlmer alleen Noord-Zuid is georiënteerd en voor Duivendrecht de Oost-Westverbinding erg belangrijk wordt in verband met de realisatie van de Hanzelijn. De rol van twin-station heeft daardoor zeker potentie.

Discussie

In de discussies naar aanleiding van de presentaties van de locaties zijn diverse zaken naar voren gekomen. De belangrijkste punten zijn:

De ontwikkeling van centrumknoten is gebaat bij een verregaande mate van selectiviteit. Overheden moeten met hun beleidskaders durven kiezen voor knooppunten als primaire vestigingsplek voor stedelijke voorzieningen en werkfuncties en stedelijke woonfuncties.

Wie is de probleemeigenaar van een knoop? Gemeente, stadsregio, provincie of Rijk?

Er is een gebrek aan regie vanuit de overheid bij knooppuntontwikkeling.

Centrumknoten zijn een regionale opgave, vanwege de gebiedsoverschrijdende opgaven voor verkeer/vervoer, water en groen. Er lijkt nog onvoldoende sprake van een urgent probleem dan wel een uitgelezen kans. Opvallend is dat lokale overheden zich soms afhankelijk van hogere overheden lijken te maken bij het bepalen van de prioriteit van de knoop.

Op welk niveau regie moet worden gevoerd is afhankelijk van het schaalniveau waarop de betreffende voorzieningen functioneren.

Opgaven als deze kunnen alleen tot stand komen als er veel energie van veel partijen in wordt gestoken. Bovendien moet het project op de agenda van de overheden komen te staan en moeten alle overheden meedoen. Een projecttrekker of -aanjager kan helpen; dit kan in de vorm van een persoon zijn maar ook in de vorm van een gebouw of functie.

De waarde die de locatie heeft op Randstadniveau moet inzichtelijk worden gemaakt. Een brede inspraak van bevolking en marktpartijen in de planvorming leidt tot een verrijking van de plannen en een krachtig draagvlak. "Goede plannen maak je samen".

De dichtheid van het aantal plannen is vaak te groot, waardoor plannen onderling moeten concurreren. "Knoopkannibalisme" moet vermeden worden. Ontwikkel dus eerst een bepaalde knoop en niet meerdere tegelijkertijd. Regionale afstemming is daarvoor noodzakelijk om te zorgen dat de voorzieningen die aansluiten bij het profiel van de knoop niet elders in de regio ook worden ontwikkeld.

Denk niet alleen aan vervoerswaarde, maar meer aan ontmoetingsplekwaarde.

Waarom zou je er naar toe willen gaan? Daarbij is de uniciteit van de plek belangrijk.

Wat is het onderscheidend profiel van de knoop? De knoop moet een uniek programma hebben dat past bij de locatie.

Ambitie, knoopwaarde en plaatswaarde moeten in samenhang worden ontwikkeld.

Voorkomen moet bijvoorbeeld worden dat een ambitie op Randstadniveau wordt gecombineerd met een lokaal ruimtelijk programma, of een op Randstadniveau ontsloten locatie alleen wordt gebruikt voor lokale voorzieningen.

Door een koppeling met het sociale rendement van de ontwikkeling van het gebied te maken, wordt de gebiedsontwikkeling politiek gemaakt. Dit voegt nieuwe energie toe aan het gebiedsontwikkelingsproces. Het is belangrijk het sociale rendement afrekenbaar te formuleren, zo mogelijk als onderdeel van een maatschappelijke kostenbatenanalyse voor de gebiedsontwikkeling en de bijbehorende bereikbaarheidsinvesteringen.

De extra kosten die gepaard gaan met binnenstedelijke ontwikkeling vergeleken met ontwikkeling aan de rand van de stad zou moeten worden gezien als de prijs die we, de BV Nederland, ervoor over moeten hebben om niet in 'het weiland' te willen bouwen.

Bij knooppuntontwikkeling zit meestal het grootste deel van de kosten in de infrastructuur.

BLOK 2: PROBLEEMSTELLING

In dit blok is naar aanleiding van de casussen gediscussieerd over een juiste probleemstelling voor het concept centrum- en knooppuntontwikkeling in 2040.

Schiphol Plaza is genoemd als voorbeeld van een goede centrumknoop. Hij geeft toegang tot de hele wereld, is zeer goed bereikbaar, ondanks de geïsoleerde ligging. Het succes van Schiphol Plaza was niet voorzien, want niemand had verwacht dat het de huidige regionale en nationale voorzieningenfunctie zou krijgen. Van een pure vervoersknoop is het in de loop van de jaren gegroeid naar een centrumknoop, waar mensen ook naar toe gaan alleen voor de voorzieningen.

De ontwikkeling van de Schilderswijk in Den Haag is genoemd om aan te geven dat een wenkend perspectief belangrijk is voor lange termijnontwikkelingen. In 1977 is voor de Schilderswijk een structuurschets opgesteld en 30 jaar later is alles anders geworden dan gedacht, maar de hoofdstructuur is overeind gebleven. Hieruit is geconcludeerd dat een plan wordt gemaakt in de context van dat moment en dat een verschuiving van de context zorgt voor een verschuiving in het plan. Maar het wenkend perspectief kan hetzelfde blijven.

Denken richting 2040: de hoofdstructuur moet gerealiseerd zijn rondom knopen met een goede verbinding, een samenhangend milieu en met tijdelijke voorzieningen. Tegelijkertijd wil je niet alle tijdelijke functies in je gebied hebben.

Het bleek lastig om een eenduidige probleemstelling te formuleren, maar de volgende varianten zijn ontstaan:

- Hoe kunnen infra- en vastgoedontwikkeling aan elkaar worden gekoppeld, zodanig dat schotten worden opgeheven, meer flexibiliteit in wet- en regelgeving en ontwikkelingsstrategie wordt gecreëerd, en tijdelijke functies worden geoptimaliseerd?
- Hoe kan de ontwikkeling van OV-knooppunten worden gekoppeld aan nieuwe gebiedsontwikkelingen en hoe kan de fasering van de ontwikkeling van het OV en van de ruimtelijke ontwikkeling op de juiste manier worden afgestemd?

BLOK 3: INHOUD

Hoe ziet de samenleving eruit in 2040? Een samenleving die wij nog niet kennen. Hoe gaat die samenleving om met mobiliteit, met nabijheid, wie maakt gebruik van randstedelijke vervoersnetwerken en wat zijn de waarden in die samenleving? Wat zijn de gebruikerswensen van die samenleving? Waaruit bestaat dan een centrumknoop en wat zijn de succesfactoren? De volgende zaken zijn genoemd:

Een centrumknoop:

- is verbonden aan de ruimtelijke structuur en het infrastructurele netwerk.
- heeft waarde op regionaal en op Randstadniveau.
- accommodeert functies, wonen en werken en koppelt deze aan elkaar.
- heeft belevingswaarde, meer dan alleen voorzieningen.
- is een ontmoetingsplek met aantrekkingskracht op verschillende groepen mensen.
- heeft een grote verstedelijkingsopgave met gebiedsontwikkelingsmogelijkheden.
- heeft een eigen specifiek profiel, een eigen identiteit vanuit een duidelijke visie.
- heeft de dynamiek van de stad en de beleving van openheid.
- stelt de gebruiker centraal, laat hem zich thuisvoelen en speelt in op de maatschappelijke behoeftes.
- heeft een (flexibele) ontwikkelingspotentie.
- is onderdeel van het stedelijk weefsel.
- is dienstbaar aan zijn omgeving.
- heeft een maatschappelijk-economisch rendement.

BLOK 4: PROCES

Na de inhoud van het concept centrum- en knooppuntontwikkeling is het proces om dit concept verder te kunnen ontwikkelen van belang. Welke instrumentarium is nodig? Wat zouden gemeenten en marktpartijen aan minister Cramer willen vragen om hun agenda te kunnen (laten) uitvoeren? Welke uitvoeringsstrategie zou er in het advies aan minister Cramer moeten komen?

Er blijkt decentraal veel 'strijd' te zijn. Een gezamenlijke visie voor stad of regio lijkt veelal te ontbreken. Hierdoor zijn keuzes onduidelijk en worden ambities voor locaties weinig specifiek. Dit leidt er toe dat de betekenis van een centrumknoop voor de stad ook niet specifiek wordt. Plannen zijn teveel vanuit de locatie ontworpen of geprogrammeerd en te weinig vanuit het totale stedelijke of regionale belang. Het koppelen van de gebiedsontwikkeling aan een stadsvisie maakt het mogelijk ruimtelijke en verkeersinvesteringen op stedelijk niveau (of zelfs hoger) af te wegen. Knoopwaarde is niet doorslaggevend voor succes, maar wel een voorwaarde. Even goed is de potentie tot het ontwikkelen van centrumfuncties van belang. Ontwikkelingspotentie is de echte randvoorwaarde.

Het is belangrijk om de ontwikkeling van het gebied goed op de lokale en regionale politieke agenda te krijgen en te houden. Vervolgens kunnen regio en Rijk samenwerken aan een gezamenlijke visie van een groter programma, bijvoorbeeld met een gebiedsagenda als start. In dit proces moeten in een vroeg stadium alle relevante maatschappelijke en marktpartijen worden betrokken. Het is niet reëel te verwachten dat hogere overheden gaan investeren in ontwikkeling van een knoop als de primair verantwoordelijke overheid er zelf geen prioriteit aan geeft.

De sociale infrastructuur zou leidend moeten zijn voor het programma en niet de financiën. De kosten hiervan gaan ver voor de maatschappelijke baten uit. Hoe organiseer je het proces zodat deze duurzaamheid in maatschappelijk-sociale zin kan ontstaan? Werk daartoe samen met de markt, vervoerders en maatschappelijke organisaties. Zorg ervoor dat het sociale aspect de planvorming versterkt. Geef de mens een belangrijke plaats in het plan en in de planvorming.

Bij knooppuntontwikkeling moeten gemeenten ook partners in ontwikkeling zoeken. PPS is hierbij echter achterhaald, wat zeker duidelijk is geworden tijdens de economische crises. Op dit moment wil geen enkele marktpartij risicovol participeren. Men moet buiten PPS zoeken naar een nieuwe samenwerkingsvorm. De samenwerking is hierbij niet de moeilijkheid, maar het afspreken en behalen van de maatschappelijke doelen is dat wel. Hoe dan ook: samenwerking met marktpartijen is noodzakelijk om de echte potenties van de knoop op het spoor te komen en te kunnen benutten. De uitdaging hierbij is om niet te denken vanuit de marktvaart in 2010, maar vanuit 2040.

Rode draden

De Alliantie heeft uit de nazomersessies de volgende rode draden gedestilleerd die zijn gebruikt als input voor dit advies:

- Centrum- en knooppuntontwikkeling moet zijn gebaseerd op een visie op regionaal en/of stadsniveau.
- De centrumknoop moet waarde hebben op Randstadniveau en die waarde moet zichtbaar worden gemaakt.
- Ambitie, knoopwaarde en plaatswaarde moeten in balans worden ontwikkeld.
- De knooppuntontwikkeling moet urgentie hebben en die urgentie moet politiek gemaakt worden.
- Door te kiezen voor selectiviteit op regionaal niveau ontstaat een eigen, specifiek programma.
- Flexibiliteit in de ontwikkeling van een knooppunt is noodzakelijk.
- Er moeten samenwerkingsvormen tussen marktpartijen en overheden worden ontwikkeld die passen bij de looptijd en flexibiliteit van de ontwikkeling.
- Het maatschappelijk nut en/of het sociaal rendement van de knooppuntontwikkeling moet afrekenbaar worden geformuleerd. Daarbij wordt de ontwikkeling ook politiek gemaakt.

II. Agenda Nazomersessies UitvoeringsAlliantie Centrum- en Knooppuntontwikkeling

OVERZICHT NAZOMERSIES

| | |
|-------------------------------------|--------------|
| Pilotlocatie Den Haag Binckhorst | 10 september |
| Pilotlocatie Utrecht Hoograven | 17 september |
| Pilotlocatie Rotterdam Stadionpark | 24 september |
| Pilotlocatie Amsterdam Duivendrecht | 1 oktober |

DAGINDELING

12:00 ONTVANGST & LUNCH

12:30 INLEIDING
Opening en doelstellingen

13:00 BLOK 1: ANALYSE
Na een korte presentatie van de locatie bespreken we de (ruimtelijke) ontwikkelingen en beleidskaders, de kansen en voorwaarden, en de geldstromen die voor de ontwikkeling tot centrumknoop van belang zijn.

13:30 BLOK 2: PROBLEEMSTELLING
Een sprong in het denken is nodig om te komen tot een juiste probleemstelling voor 2040. We bespreken het concept centrum- en knooppuntontwikkeling, de wensen en eisen om hiertoe te komen.

14:30 PAUZE

15:00 BLOK 3: INHOUD
We gaan in op de marktwaarde van de locatie, de toekomstige vraag naar centrumknopen en de toekomstige gebruikerswensen voor de ontwikkeling van de centrumknoop.

16:00 BLOK 4: PROCES
Om tot vruchtbare samenwerking te komen zijn de juiste kaders en afspraken noodzakelijk. We bespreken het benodigde instrumentarium voor centrum- en knooppuntontwikkeling en welke uitvoeringsstrategie in het advies aan minister Cramer moet komen.

Korte samenvatting
Sluiting formeel

16:30 BORREL



