



ROmagazine

7-10-24

Verdichting bij zestig kleine en middelgrote stations

[Friso de Zeeuw](#)

Eindelijk weer eens een studie die helpt bij de invulling van de stevige verstedelijkingsopgave 2030-2040. KuiperCompagnons nam zestig middelgrote en kleine stationsgebieden onder de loep en komt tot de conclusie dat daar een potentie zit van circa 100.000 woningen. In het artikel elders in dit nummer worden Heerhugowaard en Zevenbergen als voorbeelden ten tonele gevoerd. De onderzoekers hebben ook de nog beschikbare vervoerscapaciteit van de stations in ogenschouw genomen. Dat is geen overboogde luxe, want het Nederlandse spoorstelsel zit hartstikke vol.

In 2018 was ik als Neprom-bestuurder betrokken bij een soortgelijke verkenning, uitgevoerd door ingenieursbureau Movares. Hoewel de marktsector – projectontwikkelaars, verenigd in de Neprom – en verschillende gemeenten er wel brood in zagen, is met de resultaten van die studie niets gedaan. Dat kwam omdat de Haagse ministeries zich – enigszins monomaan – concentreerden op hun lovebaby's: de grootste steden en enkele snelgroeiende universiteitssteden. In beleidschinese zijn dat de zeventien grootschalige woningbouwgebieden. Daar ging en gaat de bulk van het beschikbare infra-subsidiegeld heen (nog steeds), onder meer de 7,5 miljard euro die in 2022 als strooigoed is uitgedeeld.

Zorg voor verbrede aanpak die aansluit bij Regionale Investeringsagenda's

Het ziet ernaar uit dat met het aantreden van dit kabinet de tijd nu rijper is voor een bredere kijk op verstedelijking en mobiliteit. Met meer aandacht voor de potenties van “de regio”. Daar past het verhaal van de zestig stations uitstekend in. De voordelen behoeven nauwelijks toelichting. Ik noem de mogelijkheden voor woningbouw in stevige dichtheden; versterking van het centrum-voorzieningsniveau, meer ov-gebruik, gematigder grondprijzen dan in de grote stad.

Niet elk onderbenut station komt in aanmerking; met de railverbinding moeten in aanvaardbare reistijden de relevante werk- en onderwijsconcentraties bereikbaar zijn. De bekostiging van het oppimpen van de stationslocaties vormt een knelpunt. Zo zal de NS vaak de stelling betrekken dat de uitbreiding en modernisering van het huidige station “niet rendabel” is. De gemeente heeft er geen budget voor. Daarnaast zal de gebiedsontwikkeling

rond het station veelal een onrendabele top opleveren. Doorgaans is het geen maagdelijke grond. Er moet worden uitgekocht, verplaatst en gesaneerd. Dat alles vraagt om een aanpak waarin de meest betrokken partijen actief participeren: gemeente, provincie, Rijk, NS, ProRail. Zonder weer een nieuw verkokerd subsidiebudgetje, maar juist met een verbrede aanpak die past in de gedachte van de Regionale Investeringsagenda (RIA).

Ik noem nog even een risico van een andere orde: dat het gemeentebestuur komt met te “grootstedelijke” hoogbouwplannen en met te rigoureuze parkeeroplossingen die de omgeving op stang jagen. Toch blijft de opmaat sterk, ook omdat het zestigstationsplan een realistische ambitie schetst. Zonder die vermoeiende pretentie van het nieuwe volkshuisvestingsmanna uit de hemel, wat al die andere briljante voorstellen kenmerkt die die we elke maand langs zien komen.