



## STIEFKIND VAN DE GEBIEDSONTWIKKELING

### FRISO DE ZEEUW

**H**oe komt het dat openbaar vervoer in Nederland als onderdeel van gebiedsontwikkeling zo laag op de agenda staat? Dat men iemand die met de bus naar zijn werk gaat in ons land meewarig aankijkt, terwijl in Frankrijk de aanwezigheid van hoogwaardige tram- of busverbindingen het imago van de hele stad versterkt? En hoe komt het dat de vastgoedsector ineens de mond vol heeft van duurzaamheid en velen blind achter een hype als cradle to cradle aanlopen, terwijl dat nauwelijks vertaling krijgt naar mobiliteit en bereikbaarheid?

Anders dan in bijvoorbeeld Duitsland en Frankrijk kennen we in Nederland geen sterke traditie op het gebied van regionaal openbaar vervoer. Dat heeft te maken met ons vrij dunne verstedelijkingsmodel, dat met openbaar vervoer lastig te bedienen valt. Daarnaast zijn de werelden van ruimtelijke planning en die van openbaar vervoer op regionaal schaalniveau gefragmenteerd georganiseerd. De plannings- en besluitvormingsprocessen verlopen traag en stroperig. Het is nog steeds gemakkelijker om Onze Lieve Heer te spreken te krijgen dan iemand bij NS Poort of bij ProRail die er echt over gaat en die beslissingen kan nemen.

Daar komt bij dat gebiedsontwikkeling en openbaar vervoer twee gescheiden werelden zijn. Vinden die twee elkaar niet, dan kan een situatie ontstaan als in de Vinex-locatie Leidsche Rijn, waar bij de gebiedsontwikkeling rekening is gehouden met de beschikbaarheid van openbaar vervoer, maar waar dat vervoer tot op de dag van vandaag nog niet is gerealiseerd, op een zielig buslijntje na. Aanleg en exploitatie van openbaar vervoer staan al jaren onder forse bezuinigingsdruk. Dat was ook de indirecte aanleiding voor de recente staking van buschauffeurs.

Vaak ontbreekt het aan organiserend vermogen en doorzettingskracht. In de Leidse binnenstad werd aanvankelijk de geplande tram door de Breestraat onder druk van bewonersprotesten afgeblazen. Omdat de provincie Zuid-Holland voor het eerst de tanden liet zien die zij van de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening heeft gekregen, gaat die tram nu toch door de binnenstad, zij het een straat verderop. Ten slotte is er een

spanningsveld tussen de belangen van verschillende partijen. NS, ProRail en regionale vervoerders geven traditioneel de voorkeur aan concentratie van woningen en voorzieningen. Gebiedsontwikkelaars kijken naar de markt en de omgeving. Zij zien een voorstel van ProRail voor 500 appartementen in het landelijke Rijnwoude – als onderdeel van de Rijn-Gouwe-lijn- niet zitten. Al deze factoren hebben ervoor gezorgd dat openbaar vervoer lange tijd het stiefkind was van gebiedsontwikkeling. Toch valt een kentering waar te nemen. Het besef groeit dat in de uitdijende stedelijke agglomeraties de mobiliteit niet te geleiden is zonder fatsoenlijk openbaar vervoer. Bij regionale overheden is een hernieuwde belangstelling voor hoogwaardige openbaar vervoerssystemen. Kijk naar de plannen in de regio's Groningen-Assen, Arnhem-Nijmegen, Apeldoorn-Deventer-Zutphen en de Stedenbaan. Het rapport van de Commissie Elverding biedt aanknopingspunten om de besluitvorming rond infrastructurele projecten te versnellen. In essentie zegt de Commissie: 'Besteed veel aandacht aan de noodzakelijke inpassingen in het voortraject; dat rechtvaardigt een snellere uitvoering van het vervolg.

Ondertussen groeit ook de aandacht voor de kwaliteit van de vervoerssystemen - belangrijk voor het imago. Was iemand die met de bus naar zijn werk ging vroeger een beetje sneu, nu zitten de comfortabele, snelle bussen van Purmerend naar Amsterdam vol 'pakken', jonge hoogopgeleide forenzen die langs de file naar hun werkplek zoeven. Goed openbaar vervoer versterkt het imago van een gebied. Ontwikkelaars doen er goed aan dit een prominente rol te geven in hun concepten en marketing. Zorgpunt blijft de overheidsbudgetten die voor goed openbaar vervoer beschikbaar komen. Over imago: het 'streekvervoer' in Groningen en Drenthe werd tot 1999 verzorgd door de Groningse Autobusdienst Onderneming. Klanten zagen het iets anders: Gaat Altijd Doch Onregelmatig.

*Mr Friso de Zeeuw is directeur Nieuwe Markten van Bouwfonds en praktijk-hoogleraar Gebiedsontwikkeling aan de TU Delft*