

Integratie openbaar vervoer in gebiedsontwikkeling

Openbaar vervoer opnemen in gebiedsontwikkeling is belangrijk, want het gaat om meer dan bereikbaarheid. Er zijn zeker kansen om openbaar vervoer een ambitieuzere rol te laten spelen. Welke lessen zijn er uit eerdere ervaringen te trekken?

Dat gebiedsontwikkeling en openbaar vervoer met elkaar te maken hebben, is evident. Gebiedsontwikkeling als expressie van stedenbouw en als weerslag van ruimtelijke ordening heeft met de ontwikkeling van openbaar vervoer een evidente grondslag. De steden van vandaag hebben nagenoeg zonder uitzondering een verleden, waarin de totstandkoming van railgebonden openbaar vervoer bepalend en maatgevend was voor de stedelijke groei. Jordi Julià Sort heeft er in zijn boek over metropolitane netwerken een grondig overzicht van gegeven.¹ Een inmiddels klassiek voorbeeld is het ontstaan van Los Angeles, waarbij in het begin van de twintigste eeuw de aanleg van het stedelijk railsysteem *Pacific Electric* bepalend was voor de wijze waarop de stad gevormd en uitgebreid kon worden.² Het naoorlogse stelsel van autosnelwegen is een weerspiegeling van het oude railnet, waarvan de laatste lijn in 1961 werd opgeheven, maar dat sinds de jaren 90 opnieuw wordt opgebouwd.³ Ook in Europa zijn er klassieke voorbeelden, waarin stedenbouw en nieuw railvervoer samengaan. Rond de eeuwwisseling namen een architect en een elektro-technisch ingenieur met Amerikaans kapitaal het initiatief tot de aanleg van een tramlijn van Amster-

dam via Haarlem naar Zandvoort. Zij verwierven grond in Amsterdam langs wat na de realisering van hun tramlijn de Admiraal de Ruyterweg zou worden. Zij ontwikkelden de grond langs de nieuwe weg en de tram en verkochten die vervolgens door aan Amsterdam. De bewoners van nieuwe huizen zorgden meteen voor extra vervoer.⁴ Dit soort voorbeelden van gebiedsontwikkeling met openbaar vervoer *avant la lettre* zijn nagenoeg in elke stad te vinden. Moderne stedelijke ontwikkeling is sinds de negentiende eeuw onlosmakelijk verbonden met de ontwikkeling van technologie in het algemeen en infrastructuur in het bijzonder.⁵ Vanuit historisch perspectief is te begrijpen hoe de samenhang momenteel nog steeds in elkaar steekt. Het aanpassingsvermogen van steden - en dus van gebiedsontwikkeling - is niet los te zien van mobiliteit en planning.⁶ De afgelopen jaren heeft in Amerika het principe van *transit oriented development* op ruime schaal zijn intrede gedaan. Het is inmiddels een succesvol adagium in de ruimtelijke ordening en stedenbouw, waarin gebiedsontwikkeling nadrukkelijk aan openbaar vervoer wordt gekoppeld. Zo worden haltes van nieuwe *light rail* lijnen als brandpunten van stedelijke ontwikkeling gebruikt. Portland (Oregon) is daarvan het beroemdste voorbeeld.⁷ Aldus herhaalt de geschiedenis zich en is het mogelijk tegen de actuele achtergrond daaruit lessen te trekken.

Belang openbaar vervoer

Bereikbaarheid staat in toenemende mate onder druk. De reistijden binnen het woon-werkverkeer nemen structureel toe. Het stedelijk wegensysteem kan de stroom auto's bijna niet meer aan.⁸ Tegelij-

1 Jordi Julià Sort, *Metropolitan networks. Redes metropolitanas*. GG, Barcelona, 2006.

2 Reyner Banham, *Los Angeles. The architecture of four ecologies*. Penquin Book, 1971.

3 www.lightrail.nl.

4 H.J.A. Duparc, *Het trambedrijf van de NZH*. Schuyt & Co, 1995.

5 A. van der Woud, *Een nieuwe wereld. Het ontstaan van het moderne Nederland*. Bert bakker, 2006.

6 Merijn Martens, *Adaptive cities in Europe: interrelationships between urban structure, mobility and regional planning strategies*. Universiteit van Amsterdam, 2006.

7 R. van der Bijl, *Light rail & regionale planning. Portland (OR): voorbeeld van 'transport oriented development'*, in H. Priemus e.a., *ICES, Stad & infrastructuur*. Van Gorcum, 2003, p.67-74.

U weet dat wij u niets voorschrijven, zeker geen canon van het openbaar bestuur. U doet uw eigen zaken in bestuur en beleid, elke dag. Daar hebt u geen voorgekookte vensters op de wereld voor nodig, want u weet het: geschiedenis wordt al te gemakkelijk verdraaid en gemanipuleerd om politieke doeleinden te dienen, opgepoetst om de nationale identiteit te versterken en lessen te trekken. U maakt uw eigen oriëntatie, elke dag. En dan ziet u zelf wel de maatschappelijke problemen die moeten worden opgelost, de bestuurlijke knelpunten die uit de weg moeten worden geruimd en de beleidsbeslissingen die moeten worden genomen. U hebt geen canon nodig voor uw eigen identiteit. Die ligt bij uzelf, bij uw deskundigheid en uw bestuurlijke kracht. Maar elke maand versterken we die wel met een mooie selectie hoogwaardige artikelen, onafhankelijk, bescheiden, nuchter en verstandig geschreven, in *Openbaar bestuur*, elke maand uw intellectuele VOC.

Hoofredacteur

En verder in dit nummer:

Curiositeitenkamer	8
Mr.dr. J. van Merriënboer	
Schroeiende zaken	18
Dr. M.J.E.M. van Dam	
Van eigen bodem	22
Dr. R.M. Dekker	
Boeken	27

Integratie openbaar vervoer in gebiedsontwikkeling 2

Dr.ir. R. van der Bijl en prof.mr. F. de Zeeuw

Openbaar vervoer opnemen in gebiedsontwikkeling is belangrijk en er liggen volop kansen. Welke lessen zijn er uit eerdere ervaringen te trekken?

Leiderschap en waarden 9

Ir. H.K.W. Bekkers

De wereld is in crisis en velen vragen zich af hoe we een betere toekomst kunnen creëren. De weg naar een andere toekomst begint op de plaats waar onze problemen begonnen: in ons bewustzijn.

Sociaal-democratische partijleiders 12

Drs. A. Vliegenthart

Sinds het boek *Stijlen van leiderschap* van de historicus Henk te Velde is het bestuderen van politiek leiderschap in de mode. In 2008 verschenen twee boeken over sociaal-democratische partijleiders.

Aandachtspunten voor het College Bescherming Persoonsgegevens 14

Dr.ir. B.H.M. Custers en mr. G.J. Zwenne

Het College Bescherming Persoonsgegevens (CBP) is opgericht voor de bescherming van onze privacy. Is onze privacy er in goede handen?

Formaliteiten rond de aanvraag om bouwvergunning 19

Mr.drs. E.J. Govaers

Het Besluit indieningsvereisten aanvraag bouwvergunning (Biab) is zes jaar in werking. Hoe is er in de bestuurspraktijk en de jurisprudentie mee omgegaan?

Lokale referenda 23

Dr. L.J. de Graaf, dr. M.J.G.J.A. Boogers, L.W.D. Mulder en dr. L. Schaap

Vanaf de jaren 1990 is het gebruik van lokale referenda als vorm van democratische vernieuwing sterk toegenomen. Hoe werkt het referendum in de lokale democratie en welke ontwikkelingen zijn er waar te nemen?

Bezwaarschriftprocedure en geschilbeslechting 32

Mr.drs.ir. P.J.S. Siderius

In hoeverre is de bezwaarschriftprocedure geschilbeslechtend? Een onderzoek naar de subsidieregeling voor atelierbeschikkingen.

Openbaar bestuur interactief! Wilt u reageren, mail dan: ob@kluwer.nl.

Openbaar bestuur, Tijdschrift voor beleid, organisatie en politiek, verschijnt 11 maal per jaar.

Hoofredacteur prof.dr. J.H.J. van den Heuvel
Redactie dr. P. Castenmiller, dr. J. Drentje,
dr. Klaartje Peters
Redactiesecretaris Josien Beele
Postbus 4, 2400 MA Alphen aan den Rijn
Tel. 0172 466 405. E-mail: jbeele@kluwer.nl

Eindredacteur Addo van der Eijk
Uitgever Melle Eijkelhoff
Basisvormgeving (M/V) ontwerp,
www.mv-ontwerp.nl
Opmaak VerheulCommunicatie.com,
Alphen aan den Rijn

Advertenties Pieter Verheugd
Kluwer 0172 466 603
E-mail: advertenties-bb@kluwer.nl
Abonnementen € 171,- per jaar, studenten € 81,-
(inclusief BTW) Tel. 0570-673344

Alle artikelen in dit tijdschrift zijn op persoonlijke titel geschreven. Abonnementen kunnen schriftelijk tot uiterlijk drie maanden voor het einde van de abonnementsperiode worden opgezegd. Bij niet-tijdig opzeggen wordt het abonnement automatisch een jaar verlengd. Kluwer legt de gegevens van de abonnees vast voor relevante producten en diensten. Indien u daartegen bezwaar hebt, kunt u contact opnemen (0570-673344). Op al de aanbiedingen en overeenkomsten van Kluwer zijn de Algemene Voorwaarden van Kluwer B.V. van toepassing, gedeponneerd ter griffie van de Rechtbank te Amsterdam op 6 januari 2003 onder depotnummer 3/2003. Een exemplaar van de voorwaarden wordt op eerste verzoek gratis toegestuurd.



Foto: © RVD6/Lightrail.nl, Amsterdam 2008.

Lightrail in Bordeaux

kertijd raakt de parkeercapaciteit aan haar grenzen. In de perifere stedelijke gebieden doen zich vergelijkbare problemen voor. Tegen deze achtergrond is de rol van het openbaar vervoer bij gebiedsontwikkeling evident, namelijk het garanderen van voldoende bereikbaarheid van de ontwikkelde gebieden. Waar in de centraal stedelijke gebieden de rol van de auto aan belang inboet, biedt openbaar vervoer uitkomst. De spectaculaire uitbouw van het openbaar vervoer, zoals in veel Franse en Spaanse steden, is op zijn minst een aanwijzing voor de verschuivende rolverdeling tussen auto en openbaar vervoer.

De praktijk van de afgelopen 25 jaar met de nieuwe tramlijnen in Franse steden bevestigt de positieve invloed van goed openbaar vervoer. In Straatsburg, waar de tram in 1994 opnieuw is geïntroduceerd, is de kwaliteit van de winkelveorzieningen in het centrum aantoonbaar verbeterd.⁹ Ook de waarde van winkelpanden en ander vastgoed is toegenomen. Stationsomgevingen kunnen uitgroeien tot brandpunten in de stad. Parijs-Montpernasse, Madrid-Atocha en London-Saint Pancreas zijn hiervan voorbeelden. Veel van dit soort projecten koppelt op succesvolle wijze gebiedsontwikkeling en openbaar vervoer aan elkaar.

Stedelijke gebieden die door hoogwaardig openbaar vervoer worden bediend, bezegelen bovendien een positief imago. In Bordeaux wordt de tram opgevat als een teken van beschaving, aldus burgemeester Alain Juppé tijdens de opening. Goed openbaar vervoer is ook een kwestie van perceptie en is van groot belang voor gebiedsontwikkeling die immers gebaat is bij het verkrijgen van een aansprekend imago.

Kortom, gebiedsontwikkeling is gebaat bij goed openbaar vervoer vanwege de bereikbaarheid, het milieu, en het imago. Het cumulerend effect van dat openbaar vervoer is zo mogelijk nog belangrijker, namelijk de verhoging van de commerciële waarde van vastgoed en voorzieningen binnen het ontwikkelingsgebied. Niet voor niets zien we dat op tal van plaatsen in Europa en Noord-Amerika woningbouw wordt aangeprezen met de goede bereikbaarheid in het bijzonder met de bediening per tram, *light rail* of *Stadtbahn*.

8 R. van der Bijl & J. Wiersma, Weg met de tussenpudding, in *Blauwe Kamer*, nr. 4, 2007, p.58-61.

9 Certu, *Déplacements et commerces. Impacts du tramway sur le commerce dans différentes agglomérations françaises*. Lyon 2005.

Institutionele en procesmatige aspecten

Toch moet worden geconstateerd dat het niet eenvoudig is openbaar vervoer in gebiedsontwikkeling te integreren. Er zijn vele hindernissen, niet in de laatste plaats de welhaast culturele tegenstelling tussen de wereld van de ruimtelijke ordening en die van verkeer en vervoer. De tegenstelling is geïnstitutionaliseerd in twee verschillende ministeries en wordt regionaal en lokaal veelal in leven gehouden door wethouders met verschillende portefeuilles en bijbehorende ambtelijke diensten. Tegen deze achtergrond is het begrijpelijk dat de specifieke kenmerken van gebiedsontwikkeling zich lastig laten rijmen met de logica achter de totstandkoming en exploitatie van openbaar vervoer.

Gebiedsontwikkeling kenmerkt zich door het op projectmatige wijze bij elkaar brengen van geldstromen, partijen en daarmee ook van belangen en disciplines.¹⁰ Als openbaar vervoer in het geding is, is dit niet eenvoudig. De financieringsbronnen van openbaar vervoer zijn niet dezelfde als van bouwprojecten. Bovendien brengt openbaar vervoer relatief hoge exploitatiekosten met zich mee over de volle levensduur (minimaal 30 jaar) en er wordt altijd verlies geleden (50-80%). Daar komt bij dat de bouwkosten van een station of een tramlijn meestal hoog zijn. Vandaar dat zowel bouw als exploitatie vaak alleen met een fikse overheidsbijdrage mogelijk is.

Internationale praktijksituaties

De samenhang tussen ruimtelijke ordening en openbaar vervoer is aan de hand van negen casestudies in beeld gebracht. De casestudies komen uit een omvattend onderzoek van het Interreg-project en zijn representatief voor de beste praktijken in West-Europa en Noord-Amerika.¹¹ Elk illustreren zij vijf belangrijke thema's:

- een institutioneel raamwerk dat de integratie van ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer,
- ontsluiten van nieuwe locaties en herontwikkelingslocaties,
- nadruk op knooppunten en centra,
- revitalisatie van stadscentra,
- integratie van ruimtelijke ordening en vervoer op drie schaalniveaus: regio, stad en locatie.

De cases omvatten alle vormen van gebiedsontwikkeling, met uitzondering van de ontwikkeling in en rond grote hoofdstations. De onderliggende principes van dergelijke projecten zijn weliswaar niet anders dan die van stations en haltes uit de cases, maar de complexiteit van deze projecten rechtvaardigt een aparte studie.

Transit oriented development in Portland

In Noord-Amerika staat *transit oriented development* voor een praktijk, waarin ruimtelijke ontwikkeling zoveel mogelijk op haltes en knooppunten van openbaar vervoer wordt geënt. Op zijn best betekent dit dat haltes en stations het brandpunt vormen van gebiedsontwikkeling. De case Portland in de Amerikaanse staat Oregon illustreert bij uitstek de daarbij behorende principes. Het *light rail systeem* wordt gebruikt om de regionale planning op de concentratie van stedelijke groei in een beperkt aantal bestaande en nieuwe knooppunten te richten. Haltes zijn geclusterd in *growth centers* waar gebiedsontwikkeling expliciet op de relaties met deze haltes is afgestemd. De planning van ruimtelijke ontwikkelingen en openbaar vervoer is in elk knooppunt op één tot drie haltes gericht. Bovendien zijn er *transit centers*, haltes die een overstap op aansluitende busdiensten bieden en parkeerfaciliteiten huisvesten.

Een hoogwaardig bussysteem in Ottawa

De stedelijke regio van Ottawa (Canada) vormt een voorbeeld van een hoogwaardig bussysteem. Dit concentreert de ruimtelijke ontwikkeling zoveel mogelijk op enkele radiale corridors in de richting van de twee steden van een gebied.¹² Sinds de opening van het bussysteem *Transitway* begin jaren 80, zijn ruimtelijke ontwikkelingen bewust in de onmiddellijke omgeving van de haltes geconcentreerd.

Orléans: lokale transportheffing

Orléans (Frankrijk) laat zien hoe op stedelijk regionaal niveau in een *Communauté d'Agglomération* wordt samengewerkt. Dat is onder andere verantwoordelijk voor het openbaar vervoer en de totstandkoming van een Masterplan Mobiliteit, waarin ruimtelijke ordening en verkeer & vervoer op elkaar zijn afgestemd. Een belangrijke factor voor het succes van steden als Orléans is de lokale transportheffing. De lokale overheid verzekert zich met deze omzetbelasting voor lokale ondernemers (naar rato van het aantal werknemers) van een substantieel inkomen,

10 F. de Zeeuw, De Engel uit het marmer. Reflecties op gebiedsontwikkeling. TU-Delft, 2007.

11 HiTrans, *Best Practice Guide 1. Public transport & land use planning*. Stavanger, 2005.

12 C. Hass Klau & G. Crampton, *Future of Urban Transport. Learning from success and weakness: light rail*. Wuppertal, 2002.

waarmee doorgaans het grootste deel van de aanlegkosten van een tram kunnen worden gedekt, alsmede de exploitatielasten.

Als gevolg van de nieuwe stedelijke kwaliteit, de verbeterde ontsluiting van het centrum en de snelle verbinding met de rest van de agglomeratie is de kwaliteit van het winkelapparaat aanmerkelijk verhoogd. Langs de tramlijn heeft op diverse plaatsen gebiedsontwikkeling plaatsgevonden.

Straatsburg: degelijke institutionele context en de versnelling van bestaande ontwikkelingen door de tram

Straatsburg (Frankrijk) is het voorbeeld van een praktijk, waarin steden met de komst van een nieuwe tram worden herontwikkeld. De stad staat ook model voor een middelgrote Europese stad, waarin openbaar vervoer en verkeer & vervoer op elkaar zijn afgestemd. Bovenal staat de stad model voor een degelijke institutionele context, net als trouwens veel andere Franse steden.

De gemeentelijke samenwerking is verankerd in de *Communauté Urbaine de Straatsburg* die voor het stedelijk mobiliteitsplan en het verkeersplan verantwoordelijk is en opdrachtgever voor het lokale openbaar vervoer, waaronder de tram. Zij beschikt, net als andere Franse steden en stedelijke samenwerkingsverbanden, over lokale belastingen in het bijzonder de transportheffing. Sinds de opening van de tram van Straatsburg worden stedelijke (her)ontwikkelingen in corridors langs het inmiddels uitgebreide tramnet geconcentreerd.

In een studie naar de economische effecten van nieuwe tramsystemen in Franse steden komt Straatsburg uitgebreid aan de orde.¹³ In de periode tussen 1995 en 2002 is in het stedelijk gebied de detailhandel aantoonbaar versterkt, terwijl het aantal bedrijven langs de tramcorridors licht is gestegen. Samen vattend bevestigt de case Straatsburg het beeld dat de tram de bestaande ontwikkelingen versnelt en de aanwezigheid verschillen vergroot.

Stuttgart: krachtige institutionele structuur

Stuttgart (Duitsland) staat bekend als voorbeeld van een goed geïntegreerd openbaar vervoersysteem, dat door een krachtige institutionele structuur wordt ondersteund. Stuttgart heeft een traditie die staat voor het gelijk opgaan van ruimtelijke ordening en verkeer & vervoer. Er is een regionale denktank, waarin private en publieke sectoren participeren om

nieuwe ideeën te promoten voor de coördinatie van stedenbouwkundige, vervoerskundige en economische onderwerpen. Met de regionale planning in de agglomeratie van Stuttgart en omgeving wordt beoogd nieuwe knooppunten van stedelijke groei te creëren en ook bij bestaande knooppunten zoveel mogelijk stedelijke groei te concentreren.

Freiburg: duurzame stedenbouwkundige ontwikkeling

In de Duitse stad Freiburg wordt al dertig jaar aan een duurzame stedenbouwkundige ontwikkeling gewerkt, waarin het openbaar vervoer een hoofdrol speelt en waarin het gebruik van de fiets welhaast Hollandse proporties heeft aangenomen. Gebiedsontwikkeling is onlosmakelijk met de tram verbonden. Afgelopen jaren zijn twee nieuwe woonwijken in ontwikkeling genomen, Rieselfeld en Vauban. De eerste is onze casestudie, die we ook spiegelen aan IJburg in Amsterdam. De tram van Freiburg stimuleert bovendien het gebruik van winkelvoorzieningen in het oude centrum.

Oberhausen: herontwikkeling industriegebied met openbaar vervoer

Oberhausen (Duitsland) is een voorbeeld dat laat zien hoe hoogwaardig openbaar vervoer aan de herontwikkeling van een voormalig industriegebied kan bijdragen. In 1996 wordt een grootschalig complex met winkels en recreatieve voorzieningen geopend, ontwikkeld door private partijen. De overheden hebben in hun plannen de voorwaarden voor de gebiedsontwikkeling geschapen door bijvoorbeeld het regionale ontwikkelingsplan aan te passen. Parallel aan het planproces zijn voorbereidingen getroffen voor verkeer en vervoer met het oog op de nieuwe ontwikkeling. Behalve openbaar vervoer is toen ook rekening gehouden met de auto en de fiets. Het centrum wordt gefaciliteerd door een verhoogd trambusstation en een reusachtige parkeervoorziening.

Manchester: integratie openbaar vervoer na gebiedsontwikkeling

Eind jaren 90 heeft in de Salford Quays van Manchester gebiedsontwikkeling plaats gevonden, waarbij voor een aansprekend deel van het gebied

13 Certu, Déplacements et Commerces. Impacts du tramway sur le commerce dans différentes agglomérations françaises. Lyon 2005.

op uiteindelijk succesvolle wijze openbaar vervoer en stedelijke ontwikkeling zijn geïntegreerd. De ontwikkeling van het gebied was reeds enkele jaren aan de gang, toen de *light rail* werd geopend. In de jaren daarvoor was de locatie slecht bereikbaar. In samenwerking met de gemeente Salford hebben ontwikkelaars echter een tracé gereserveerd en over de beste tracering onderhandeld. Zo is de lijn uiteindelijk langs de belangrijkste delen van de gebiedsontwikkeling geleid.

Verhoging commerciële waarde vastgoed in Portland

De nieuwe stadstram van Portland (*streetcar*) wordt internationaal erkend als excellent voorbeeld van een succesvolle toepassing van hoogwaardig openbaar vervoer in gebiedsontwikkeling. Lokale overheid, burgers en ontwikkelaars hebben samengewerkt om de binnenstad en het Pearl District te verbeteren. Deze case bewijst dat uitstekend openbaar vervoer kan leiden tot verhoging van de commerciële waarde van vastgoed en voorzieningen binnen het ontwikkelingsgebied.

Lokale/regionale medefinanciering

Het openbaar vervoer is voor minstens een belangrijk deel lokaal en regionaal gefinancierd. Dat geldt voor de *streetcar* van Portland en voor Orléans en Straatsburg. Op verschillende manieren kunnen zowel Amerikaanse als Franse steden op creatieve wijze via belastingheffingen over lokale inkomsten beschikken. Zo is de transportheffing in Orléans en Straatsburg een krachtig middel en was in Portland de stadstram er nooit gekomen zonder inbreng van parkeergelden.

Private financiering is niet gebruikelijk. Op bescheiden wijze is deze financiering in Portland toegepast voor het tramproject, hoewel daar de verplichte bijdrage van ondernemers langs de lijn meer het karakter van een belastingregeling had. Alleen de *light rail*-lijn door de gebiedsontwikkeling van Salford Quays in Manchester is grotendeels door private partijen betaald.

Betrokken lokale gemeenschap

Draagvlak is onontbeerlijk. Vooral Portland is hier innovatief. Zowel burgers als ondernemers zijn intensief bij het project betrokken. Deze betrokkenheid lijkt sterker dan de gebruikelijke participatie in Europese landen, zoals Frankrijk en Duitsland. Ook innovatief is de regionale denktank van Stuttgart.

Openbaar vervoer in een vroeg stadium

Alle voorbeelden bewijzen direct of indirect dat openbaar vervoer in een vroeg stadium aanwezig moet zijn, wil het succesvol zijn, zeker als het in gebiedsontwikkeling geïntegreerd moet worden. De meeste cases laten ook zien dat openbaar vervoer zijn positie moet terugveroveren, bijvoorbeeld de nieuwe tramsystemen in Frankrijk, die altijd ook een belangrijk deel van de bestaande stad moeten doorkruisen. Alleen in Stuttgart en Freiburg kon men gebruik maken van een al aanwezig, omvangrijk netwerk.

Beschikbaarheid werkelijk hoogwaardig openbaar vervoer

Samen bieden de voorbeelden een staalkaart van hoogwaardig openbaar vervoer. Hoogwaardig is een *conditio sine qua non* voor een succesvolle integratie van ruimtelijke ontwikkeling en verkeer & vervoer. Voor het stedelijk-regionale schaalniveau zijn de volgende oplossingen beschikbaar:

Draagvlak is onontbeerlijk

Lessen

De voorbeelden bieden lessen voor succesvolle integratie van openbaar vervoer en ruimtelijke ordening in het algemeen en gebiedsontwikkeling in bijzonder.

Doortastend openbaar bestuur

Integratie van ruimtelijke ontwikkeling en verkeer & vervoer is gebaat bij doortastend bestuur op bovenlokaal niveau, dat over voldoende planologische middelen beschikt. De regionale besturen van Portland en Stuttgart zijn een sleutel tot succes gebleken. Dat geldt ook voor de doelmatige wijze waarop lokale bestuurders in Frankrijk samenwerken op basis van nationale wetgeving, waarin het lokaal en regionaal bestuur is geregeld. Manchester bewijst dat er minimaal een regionale OV-autoriteit is vereist. In alle cases zijn er plannen vastgesteld, waarin hoogwaardig openbaar vervoer is opgenomen en waar in ieder geval expliciet de koppeling aan ruimtelijke ontwikkelingen is opgenomen.

- regionaalreën, zoals de *S-Bahn* van Stuttgart,
- *light rail*, zoals het *light rail*-systeem van Portland,
- nieuwe generatie stadstram, zoals op grote schaal toegepast in Frankrijk of reeds beschikbaar is in Duitse steden als Freiburg,
- hoogwaardige bus met grotendeels eigen infrastructuur, zoals in een zware variant te zien in Ottawa.

Gebiedsontwikkeling aansluiten op openbaar vervoer

Gebiedsontwikkeling komt in aanmerking voor aansluiting op openbaar vervoer. De grotere projecten hebben prioriteit, zoals de Pearl District in Portland of de Rieselfeld-locatie in Freiburg. In het algemeen ligt een dergelijke aansluiting voor de hand als de gebiedsontwikkeling grootschalige winkelvoorzieningen omvat, zoals in Oberhausen.

Openbaar vervoer gekoppeld aan corridors van ontwikkeling

Openbaar vervoer wordt eerst en vooral bij corridors ingezet waar ontwikkeling plaats vindt, zoals in Ottawa en Portland. Manchester en Oberhausen zijn uitzonderingen, hier blijft de koppeling tot één locatie beperkt, maar is binnen de regio een locatie van formaat.

Ruimtelijke ontwikkeling concentreren in knooppunten

De koppeling van openbaar vervoer aan ruimtelijke ordening vereist dat op regionaal en stedelijk niveau de ontwikkeling in knooppunten is geconcentreerd. In dit opzicht blijkt dat gebiedsontwikkeling nooit op zich kan worden beschouwd. Succesvolle gebiedsontwikkeling van één locatie maakt altijd deel uit van ruimtelijke ordening die deze locatie onderdeel

van een hiërarchie van knooppunten op regionaal en stedelijk niveau laat zijn. Op z'n minst is de locatie verbonden met het belangrijkste knooppunt van de stedelijke regio of onderdeel zijn van het centrale knooppunt. In het laatste geval is sprake van hoofdstationontwikkeling, een soort 'sleutelproject'.

Een goede integratie van openbaar vervoer versterkt het imago van een gebied

Creëren van transferknooppunten

De betekenis van openbaar vervoer wordt vergroot en daarmee de effectiviteit van de koppeling tussen ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer als er transfervoorzieningen tussen openbaar vervoer aan de ene kant en auto en fiets aan de andere kant worden geboden. Portland, Ottawa en Stuttgart hebben specifieke transferknooppunten gecreëerd. Voor de negen voorbeelden is het onderscheid tussen knooppunt en halte echter niet altijd scherp aan te brengen.

Besluit

De lessen kunnen als vuistregels worden beschouwd voor het tijdig integreren van hoogwaardig openbaar vervoer in gebiedsontwikkeling. Dit verhoogt de bereikbaarheid van een gebied en de kwaliteit en waarde van winkelvoorzieningen. Daarnaast versterkt een goede integratie van openbaar vervoer het imago van een gebied. ■

BOEKSIGNALEMENT

Nederlanders over Europa

Paul Dekker e.a., *Strategisch Europa. Markten en macht in 2030 en de publieke opinie over de Europese Unie*, Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau en Centraal Planbureau, 2009. ISBN 978 90 377 0420 4

Een analyse van verhalen die Nederlanders elkaar over Europa vertellen. Ook worden het opinieklimaat van de 27 EU-lidstaten en de opvattingen over Europa, de electorale betekenis van Europa, de toekomstgerichtheid en het zelfvertrouwen in Europa belicht. Vervolgens wordt de economische toekomst van Europa in

kaart gebracht vanuit het thema macht, wederzijdse afhankelijkheid op het terrein van grondstoffen, kapitaal- en arbeidsmarkt en de invloed van grote concerns op de energiemarkt, het verwerven van grote belangen in Europese bedrijven en het Europees migratiebeleid.

