NAW, sept. 2011

Bereikbaarheid gegarandeerd

tekst: **Peter Steeman en Dieuwertje van de Moosdijk** fotografie: **Peter van Breukelen**

Het succes van een gebiedsontwikkeling staat of valt met een goede ontsluiting. We kennen allemaal de voorbeelden van wijken waar de aanleg van trein of tram te laat kwam en de wegen al snel verstopt zaten. Met ontevreden bewoners als gevolg. Hoe lukt het wél om realisatie van wonen en infrastructuur op elkaar af te stemmen? Biedt de Crisis- en herstelwet hierin nieuwe kansen?

De Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet bevat een groot aantal wetswijzigingen waarmee het kabinet procedures inkort, wetgeving stroomlijnt, het aantal benodigde vergunningen terugdringt en meer duidelijkheid schept in bestuurlijke verantwoordelijkheden. Alle Europese en internationale regelgeving blijft volledig van kracht. Dankzij kortere procedures kunnen bouwprojecten sneller worden uitgevoerd. Het gaat onder meer om de aanleg van wegen en bedrijventerreinen en de bouw van woningen en windmolenparken.

De toekomst van het eiland Schalkwijk in Houten

Al zeven jaar is Bouwfonds Ontwikkeling een van de partijen* die nadenken over de ontwikkeling van het Eiland van Schalkwijk, een landbouwgebied bij Houten. Op dit moment heeft de gemeente Houten nog niet besloten of en hoeveel woningen er op het Eiland ontwikkeld worden. De gemeente liet onderzoeken hoe het gebied te ontsluiten is. Bouwfonds ziet kansen in de aansluiting op het al bestaande Randstadspoor. Een eigen station, Houten Schalkwijk, is al realiseerbaar met de bouw van 7000 woningen. Een *lighttrain* zou hier een goede optie zijn. De investering zou te betalen zijn uit de exploitatie van het gebied. Er ligt al een afrit aan de A27, wat een aansluiting op een hoofdsnelweg eenvoudig maakt. De gemeente realiseert bij de afslag van de A27 al een transferium, zodat recreanten eenvoudig het Eiland in kunnen trekken per fiets. Ook dat kan nuttig zijn bij de realisatie van Schalkwijk, meent Bouwfonds. Juist bij de woningaantallen waar nu over wordt gedacht - 7000 in plaats van 20.000 woningen - is een veel 'ontspannener' infrastructuur mogelijk. Een uitstekend alternatief voor 'aanplaklocaties' in de provincie die op de auto zijn aangewezen.

** Samen met AM Vastgoedontwikkeling, ASR Vastgoed Ontwikkeling en Viveste.*

De Crisis- en herstelwet moet een einde maken aan stroperige procedures. "Een culturele revolutie", noemt Friso de Zeeuw, directeur Nieuwe Markten Bouwfonds Ontwikkeling en praktijkhoogleraar Gebiedsontwikkeling TU Delft. 'De vereenvoudiging van ruimtelijke regelgeving in de Crisis- en herstelwet zorgt ervoor dat infra- en bouwprojecten sneller van start gaan. De besluitvorming verloopt vlotter, de plankwaliteit verbetert en het politieke bestuur krijgt meer armslag. Daarvan kunnen ook gebiedsontwikkelaars profiteren.'

Ingenieurscultuur

Maar daar moet nog wel een aantal andere culturele barrières geslecht worden, zegt De Zeeuw. Het zijn namelijk niet alleen procedures die zand in de machine kunnen strooien. "Disciplines hebben de neiging te opereren volgens hun eigen wetmatigheden. Ze hebben verschillende politieke doelstellingen, tijdshorizonten en werkculturen. Dan loop je het gevaar dat je op een perfecte manier langs elkaar heen werkt. In de verkeers- en vervoerswereld heerst een ingenieurscultuur. Men werkt bijvoorbeeld in het openbaar vervoer met vervoerswaarden. Het aantal potentiële passagiers bepaalt de haalbaarheid van een verbinding of halte. Men pleit stelselmatig voor zeer dichte bebouwing, vooral rond stations. Maar dat is vaak minder aantrekkelijk als je het bekijkt vanuit de woningmarkt of de ruimtelijke context. Daarom moet je in een vroeg stadium met elkaar om de tafel om ruimtelijke ordening en infrastructuur beter op elkaar aan te laten sluiten. Anders wordt het snel een zeurderig proces, met als belangrijkste agendapunt de vraag wie de infrarekening betaalt."

Spoorwegplanologie?

Toen De Zeeuw er twintig jaar geleden als gedeputeerde voor pleitte om infrastructuur en bereikbaarheid een prominentere rol in ruimtelijke ontwikkeling te geven, verweet men hem dat hij 'spoorwegplanologie' bedreef. Dat verwijt hoort hij steeds minder. "Er is een meer 'doenerige' cultuur aan het ontstaan. De twee beleidsterreinen ruimtelijke ordening en infrastructuur zijn samengevoegd in een ministerie. Bestuurders, vervoerders en marktpartijen stappen wat meer uit hun eigen wereld. Het project Stedenbaan in de Zuidvleugel is daar een voorbeeld van. Lokale en provinciale overheden in Zuid-Holland werken samen met NS en ProRail om het spoorwegnet beter te koppelen aan de verstedelijking in het gebied. Een prima opzet, al is de uitwerking matig, omdat de markt te weinig betrokken is. In de Zuidvleugel van de Randstad is RandstadRail – na aanvankelijke opstartproblemen – een succesnummer. De bezuinigingen op het openbaar vervoer zijn overigens wel erg stevig, dat helpt niet. De beste toekomstperspectieven bieden locaties waar de mensen graag willen wonen én die prima scoren op het punt van bereikbaarheid. Mijn stelling is dat een goede bereikbaarheid van woon- en werklocaties belangrijker is dan binnenstedelijke verdichting."

In de nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vormt de ontsluiting van de Randstad met vierbaanswegen een van de belangrijke speerpunten. Op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft het Planbureau voor de Leefomgeving vooraf bekeken wat de gevolgen kunnen zijn van de nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. In zijn rapport oordeelt het Planbureau niet onverdeeld positief. Maarten Hajer, directeur van het Planbureau: "De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zet eenzijdig in op vergroting van de technische bereikbaarheid in stedelijke regio's. Maar op dat punt doen we het in Nederland best goed. We zijn geen Frankrijk, waar ze een feest maken van hun mobiliteit. Die barokke kijk op infrastructuur missen we, maar we kunnen qua bereikbaarheid de vergelijking met Londen of Turijn best aan."

Wet als aanjager

Over de mogelijkheden die de Crisis- en herstelwet biedt als aanjager van gebiedsontwikkeling is Hajer voorzichtig. "De Crisis- en herstelwet maakt het mogelijk om sneller een plek te ontwikkelen, maar gaat nog te veel uit van een allesomvattend plan. We moeten zoeken naar kleinschalige gefaseerde gebiedsontwikkeling. Sluit aan bij initiatieven in de stad. De overheid moet omstandigheden creëren waardoor gemeenten en marktpartijen meer invulling kunnen geven aan hun plannen. Dat opent ook perspectieven voor een partij als Bouwfonds."

Michel Bezuijen, wethouder ruimtelijke ordening en mobiliteit van Haarlemmermeer.

John van den Heuvel, ontwikkelingsmanager bij Bouwfonds regio Noord-West.

Floriande en Getsewoud in Haarlemmermeer:
evenement als aanjager

Eerst bewegen, dan bouwen, is het motto van Michel Bezuijen, wethouder ruimtelijke ordening en mobiliteit van Haarlemmermeer. "Daar doen we geen concessies aan. De verleiding is groot om te zeggen: laten we maar gaan bouwen, dan komt het er wel. Maar een wijk die niet goed ontsloten is, levert ontevreden bewoners op. Het is lastig om infrastructuur 'naar voren te halen'. De investering in infrastructuur vergt een lang besluitvormingsproces. Je moet lobbyen met Rijk en provincie om het op de agenda te krijgen. Ook al is er de laatste jaren meer consensus over de koppeling van infrastructuur en gebiedsontwikkeling. Een steeds terugkerende vraag is: wie gaat dat betalen? Wat die financiering betreft is de Zuidtangent (een snelle busverbinding over een vrije busbaan van Haarlem, via Schiphol, naar Amstelveen) een mooi voorbeeld van wat mogelijk is. De busbaan is aangelegd met geld van de provincie en wordt geëxploiteerd door Connexxion. Het openbaar vervoer in Haarlemmermeer heeft hiermee een impuls gekregen. In ons gebied is het aanbod van openbaar vervoer met zestig procent omhooggegaan. Maar we zijn er nog niet. Infrastructuur kost geld en daar ontbreekt het aan op dit moment. Provincie, gemeente en Rijk hebben minder geld voor nieuwe infrastructuur. Dat vraag om creatieve oplossingen. Waarom laten we bijvoorbeeld het bedrijfsleven niet meebetalen en meeverdienen aan infrastructuur? Het ligt politiek gevoelig, maar met dergelijke constructies zou je een extra stap kunnen zetten."

John van den Heuvel, ontwikkelingsmanager bij Bouwfonds regio Noord-West, was betrokken bij de realisatie van de Vinex-wijken Floriande en Getsewoud, beide in Haarlemmermeer. "De gemeente zag het belang van mobiliteit heel sterk en heeft een extra projectorganisatie in het leven geroepen die zich bezighield met de inrichting van het gebied; zowel de grote woningbouwlocaties als nieuwe infrastructuur. Daarnaast profiteerden we van de komst van de Floriade in 2002. Grote evenementen kunnen als aanjager fungeren. Zo werden onder andere de Drie Merenweg (N205) en de Nieuwe Bennebroekerweg (N206) aangelegd om de nieuwe woongebieden te ontsluiten. Die extra as was hard nodig, want Haarlemmermeer heeft een oude infrastructuur die is opgebouwd uit linten, ontstaan vanuit de drooglegging van de polder. Voor ons was het prettig dat we bij de ontsluiting van de woongebieden een stem in het besluitvormingsproces hadden als gebiedsontwikkelaar. We konden meebeslissen over de splitsing tussen fiets- en wandelpaden en autoroutes.
Hoe gaan bewoners de wijk uit? Hoe ziet het er landschappelijk uit? Daardoor kun je ervoor zorgen dat de wijk helder in elkaar zit. Voorzieningen zitten op een logische plek. Als je elkaar kunt overtuigen op basis van argumenten, ben je samen een wijk aan het maken. Dat is ons hier gelukt."

Ontwikkelingsmanager Dick Boekhout is vanuit Bouwfonds betrokken bij het project Vathorst.

Gert Boeve, als wethouder in Amersfoort verantwoordelijk voor het project Vathorst.

Vathorst in Amersfoort:
trein, bus, fiets en auto

Dick Boekhout is als ontwikkkelingsmanager vanuit Bouwfonds regio Midden betrokken bij de ontwikkeling van de Vinexlocatie Vathorst in Amersfoort. "Vathorst is een grote locatie, die bovendien zeer centraal in Nederland is gelegen. Een aantrekkelijke woonlocatie dus, voor mensen die in de wijde omtrek werken en ook een goede vestigingplaats voor bedrijven. Bereikbaarheid en mobiliteit, dat was dan ook van het begin af aan één van de ambities binnen de publiek-private samenwerking, waarvan Bouwfonds deel uitmaakt. Die ambitie hebben we waargemaakt. In het masterplan zijn voorzieningen voor openbaar vervoer, de fiets en de auto opgenomen. Zo is ervoor gezorgd dat in een vroegtijdig stadium het treinstation is gerealiseerd en lijndiensten met de bus naar Amersfoort stad aanwezig waren.
De ringweg heeft een breed profiel, met daarin deels opgenomen een busbaan en er is ruimte gelaten om die busbaan nog verder uit te breiden. Ook is er veel aandacht voor fietsverkeer: via speciale fietswegen kun je binnen Vathorst zelf overal met de fiets komen, en ook makkelijk de wijk in en uit fietsen.
Om de verkeersontsluiting van en naar de A1 en A28 goed te laten verlopen is de toerit naar de A1 aangepast en is er een afslag Vathorst aangelegd aan de A28. Bovendien is de wijk in kleine deelplannen opgedeeld, met elk een eigen rotonde in de ringweg, zodat autoverkeer gedoseerd de wijk in en uit gaat. Zelfs aan (recreatie)verkeer over water is gedacht: Vathorst draagt financieel bij aan de ontwikkeling van de Laakzone zodat je vanaf je huis in deelplan De Laak zó met je bootje naar het Randmeer kunt varen. Ook dat is mobiliteit!"

Gert Boeve, wethouder in Amersfoort: "In Vathorst gaat het niet alleen om de woningen, maar om het wonen. Om prettig te wonen, moet niet alleen de woningen in orde zijn. Wonen wordt pas prettig als ook voorzieningen als winkels, kinderopvang, scholen, cultuur en bereikbaarheid goed geregeld zijn. Omdat Vathorst ten opzichte van Amersfoort aan de andere kant van de A1 ligt, is er extra inzet nodig om te zorgen dat de wijk bij de stad hoort. Een goede infrastructuur om de wijk in en uit te komen is dan ook een vereiste. Bij de ontwikkeling van Vathorst hebben we de ontwikkeling van voorzieningen naar voren gehaald en het NS-station voorgefinancierd. Binnen vijf jaar nadat de eerste bewoners er kwamen wonen, was het station er – en goed ontsloten ook. Mensen kiezen hun eigen transportmiddel, maar als er geen station is, hebben ze weinig te kiezen.
Voor Vathorst is autoverkeer buitengewoon relevant. 50 tot 60% van alle banen bevindt zich binnen een uur rijden van Amersfoort. Veel mensen wonen in Vathorst en werken elders in de Randstad. En vice versa. Er is daarom veel aandacht besteed aan de ontsluiting per auto. Door de ligging langs de nu nog filegevoelige A1 en A28 – die elkaar bij knooppunt Hoevelaken ontmoeten - heeft Vathorst helaas ook te maken met sluipverkeer. Tijdens de spits kiezen veel automobilisten voor een route door Vathorst om knooppunt Hoevelaken te vermijden. Wij dringen er daarom bij de minister op aan om vaart te maken met de verbreding van de A1 en A28. Knooppunt Hoevelaken moet zo snel mogelijk verkeersplein Amersfoort worden. Ook de fiets is een serieus vervoersalternatief, vooral voor het lokale en regionale verkeer. Daarom hebben we een snelfietsroute door Vathorst naar de binnenstad aangelegd. Veel bewoners gebruiken dit extra brede fietspad om naar de binnenstad te rijden."