

Bron: www.gebiedsontwikkeling.nu, 6 maart 2015



Aanpak knooppunten openbaar vervoer moet anders

Persbericht Praktijkcongres Gebiedsontwikkeling 2015, 5 maart

Een onafhankelijk, gezaghebbend persoon kan sturing geven aan de ambitie om de kwaliteit van knooppunten van openbaar vervoer te verbeteren. Deze suggestie deed Deltacommissaris Wim Kuijken op het jaarlijkse congres van de Praktijkleerstoel Gebiedsontwikkeling van de TU Delft op 5 maart. Hij trok daarbij de vergelijking met de manier waarop hijzelf zijn rol als regisseur van het waterveiligheidsprogramma invult.

De gebiedsontwikkeling rond stations was onderwerp van een kritische beschouwing. Praktijkhoogleraar Friso de Zeeuw hekelde het steeds maar zoeken naar 'nieuwe businessmodellen' voor investeringen in stationsgebieden en 'transport oriented development' (TOD). "Die modellen zijn er niet en het is een excuus om aan de praat te blijven. Net zoals het verwijzen naar stationsgebieden in Japan. Het is veel simpeler: betrek investeerders, beleggers en andere bedrijven bij de discussie. Raar dat dit niet gebeurt. De provincie Noord-Holland maakt dezelfde fout als Zuid-Holland 10 jaar geleden bij Stedenbaan."

Wethouder Dennis Straat van Zaanstad ondersteunde het pleidooi voor betrokkenheid van marktpartijen.

Hij stelde verder dat bij forse overheidsinvesteringen in de stationsomgeving een maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA) kan helpen bij de afweging van de gemeenteraad. "Maar het blijft ook dan een politiek-bestuurlijk besluit", zo benadrukte hij.