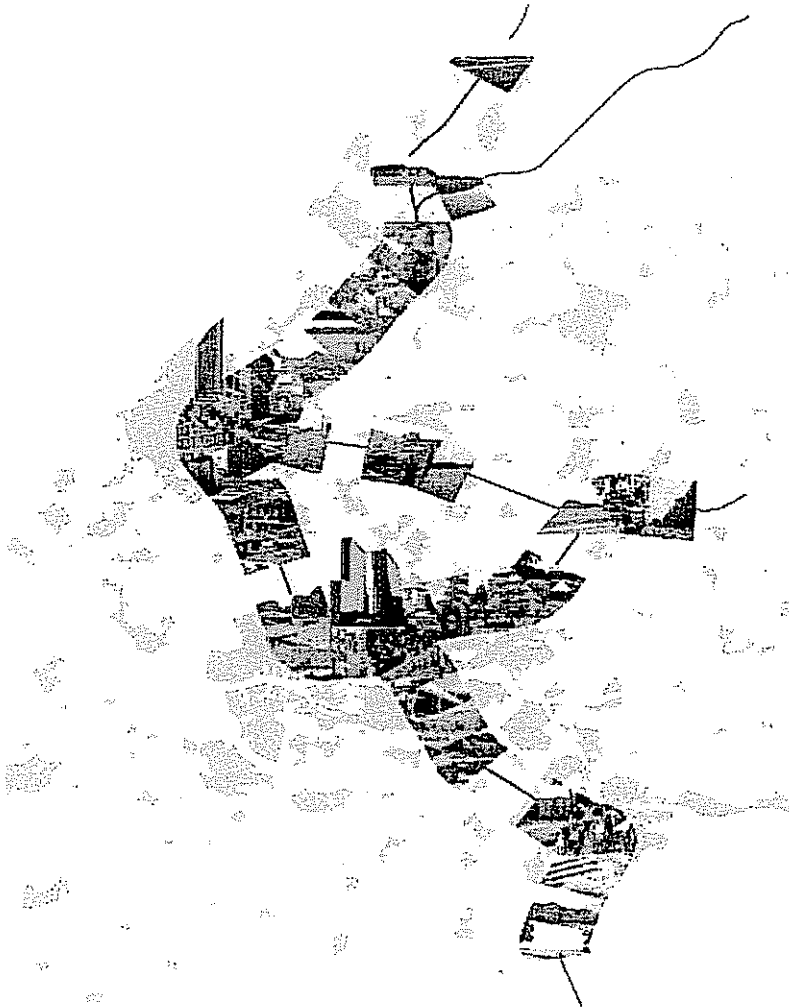
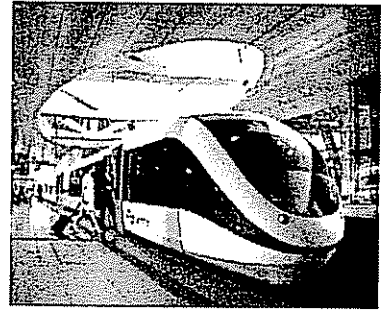




Stedenbaan



Concept

***9 februari 2007
vastgesteld door
Bestuurlijke
Commissie
Stedenbaan RO
&
Bestuurlijke
Commissie
Stedenbaan V&V***

RUIMTELIJKE AMBITIE 2020

STEDENBAAN RUIMTELIJKE AMBITIE 2020

Concept 9 februari 2007

INHOUD

Vooraf

1. Bestuurlijke ambities

- 1.1. Algemeen: intentie-uitspraak over de te bevorderen besluitvorming
- 1.2. Indicatie programmaomvang
- 1.3. Stedenbaanstations en pilots met een bijzondere ruimtelijke opgave
- 1.4. Uitvoering en programmaregie

2. Ambities toegelicht

- 2.1. Stedenbaan dient vele doelen
- 2.2. Werk in uitvoering
- 2.3. Netwerkkwaliteiten en reizigersprofielen
- 2.4. Flexibele uitvoeringsstrategie
- 2.5. Verstedelijkingsprogramma en -monitor

3. Bijlagen

- 3.1. Impressies van overleg met vastgoedtop op 4 december en van de werkbijeenkomst op 21 november 2006
- 3.2. Rapport DHV over invloedsgebieden Stedenbaanstations
- 3.3. Atelier Zuidvleugel: Ruimte en lijn; ruimtelijke verkenning Stedenbaan 2010-2020, oktober 2006
- 3.4. ABF Research: Diversiteit langs de Stedenbaan; vraagverkenning woonmilieus, december 2005
- 3.5. Urban Unlimited: Milieudifferentiatie langs de Stedenbaan, augustus 2005
- 3.6. Stecgroep

Vooraf

Het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel wil de stedelijke ontwikkeling beter afstemmen op de bereikbaarheid van knooppunten en stations. Stedenbaan is een centraal beleidsconcept in die ambitie. Dat concept richt zich op het beter benutten en versterken van bestaande steden en dorpen en bestaande infrastructuur van het hoofdspoorwegnet van de Zuidvleugel (de 'Oude Lijn' van Hillegom naar Dordrecht en de 'Goudse lijnen' naar Den Haag en Rotterdam), door:

- een betere treinbediening (sneller, frequenter)
- een beter voor- en natransport naar en van stations,
- een beter en intensiever grondgebruik nabij stations.

Hiermee wil het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel :

- de bereikbaarheid en de mobiliteit binnen de netwerkstad Zuidvleugel beter en evenwichtiger verdelen,
- de bereikbaarheid van bestaande en nieuwe economische centra verbeteren,
- de variatie in woonmilieus vergroten,
- de aantasting van het landelijk gebied en de milieubelasting beperken.

In de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit vraagt het rijk aan de Zuidvleugeloverheden om het concept Stedenbaan nader te verkennen en te operationaliseren. Het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel heeft daartoe twee bestuurlijke commissies aangesteld. De Commissie Stedenbaan Verkeer & Vervoer bestaat uit de portefeuillehouders voor verkeer en vervoer van de Zuidvleugelpartners en staat onder voorzitterschap van de heer Bandell, burgemeester van Dordrecht. In de Commissie Stedenbaan RO hebben de portefeuillehouders ruimtelijke ordening zitting. De heer Van Dijk, gedeputeerde voor ruimtelijke ordening, economie en wonen, is voorzitter.

Stedenbaan kan alleen tot stand komen door afstemming en samenwerking tussen overheden (rijk, provincie, regio's, gemeenten), openbaarvervoersbedrijven en de vastgoedsector. Het afgelopen jaar is in opdracht van de Commissie Stedenbaan RO en in goed overleg met vertegenwoordigers van de Zuidvleugelpartners, de Nederlandse Spoorwegen en de vastgoedwereld de ruimtelijke ambitie voor de Stedenbaan in de periode 2010-2020 bepaald. Belangrijke inhoudelijke basis daarbij vormde de door het Atelier Zuidvleugel verrichte ruimtelijke verkenning naar de mogelijke en wenselijke ruimtelijke Stedenbaanontwikkeling langs de hoofdspoorlijnen van Zuid-Holland. Met dit document, de Ruimtelijke Ambitie Stedenbaan 2020, willen de Zuidvleugelpartners nader richting en vorm geven aan de samenwerking.

1. Bestuurlijke ambities

1.1. Algemeen: intentieuitspraak over de te bevorderen besluitvorming

De dagelijkse besturen van de leden van het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel – de vijf regio's Holland Rijnland, Haaglanden, Midden-Holland, Rotterdam en Drechtsteden, de provincie Zuid-Holland en de twee gemeenten Rotterdam en Den Haag – spannen zich in voor het ruimtelijk ontwikkelingsprogramma nabij de Stedenbaanstations en geven daar prioriteit aan. Dat doen zij door zorg te dragen voor de benodigde besluitvorming (in formele ruimtelijke plannen) en voor de benodigde organisatie van de uitvoering.

Verder zullen de dagelijkse besturen ervoor zorgdragen dat de hierna benoemde ambities worden vastgelegd en mogelijk gemaakt via regionale verstedelijkingsafspraken voor de periode 2010-2020 (de post-Vinex/Vinacperiode).

1.2. Indicatie programmaomvang

Op basis van een eerste 'quick-scan' heeft de Commissie Stedenbaan RO in november 2005 de volgende programmatische ambitie geformuleerd: tussen 2010 en 2020 worden binnen een straal van 1200 meter van Stedenbaanstations 25.000 tot 40.000 woningen en ongeveer 1 miljoen m² kantoorvloer toegevoegd aan het daar aanwezige vastgoedvolume. Dit is een netto toevoeging, de vervanging van te slopen of anderszins te onttrekken woningen en kantoren is er niet in opgenomen.

Daarnaast zullen de Zuidvleugelpartners zich inspannen voor de vestiging van voorzieningen op het gebied van detailhandel, onderwijs, zorg en vermaak in de directe nabijheid van de Stedenbaanstations. Daarbij wordt aangesloten bij regionaal af te spreken stationsprofielen. Op die manier kan voldoende ruimtelijke en functionele differentiatie langs de Stedenbaan ontstaan. Ter indicatie van de omvang: het onderzoeksbureau Stec Groep BV (zie bijlage 3.6) voorziet nog een ontwikkelingspotentie voor winkel- en leisurevoorzieningen bij Stedenbaanstations van grofweg 0,6 tot 1,3 miljoen m² in de periode tot 2025.

Ook spannen de partners zich ervoor in dat het aantal parkeerplaatsen op P&R-terreinen en de capaciteit van de fietsenstallingen nabij de Stedenbaanstations elk met circa 50% zullen toenemen. Dat is nodig om de beoogde reizigersgroei te faciliteren. De regionale vervoerautoriteiten zullen dit financieel ondersteunen en de Zuidvleugelpartners zullen erop toezien dat in de bestemmingsplannen en bouwplannen rondom Stedenbaanstations voldoende ruimte wordt gereserveerd voor P&R-plaatsen en fietsenstallingen.

Indicatie programmaomvang Stedenbaan 2010-2020

<i>Netto toevoeging van vastgoedvolume binnen globaal een straal van 1200 meter van stations</i>	
woningen	25 - 40 duizend
kantoren	0,7 - 1,2 miljoen m ²

Het ontwikkelingsprogramma kent een grote bandbreedte, waarbij de hoogste getallen als ambitie gelden en de laagste getallen als de minimaal te realiseren programma's. De Stec Groep concludeert uit een analyse van de marktvraag naar kantoorruimte in de Zuidvleugel, dat een toevoeging van 1,2 miljoen m² kantoorvloer bij Stedenbaanstations alleen gerealiseerd kan worden als er elders (dus buiten het Stedenbaangebied) kantoren uit de markt genomen worden. Het gaat dan om kantoren die vanwege bouwvorm, kwaliteit of locatie niet meer voldoen aan de markteisen en om die reden gesloopt worden of een functieverandering ondergaan.

In de op te stellen Verstedelijkingsmonitor Stedenbaan zal het invloedsgebied van de Stedenbaanstations nauwkeuriger afgebakend worden dan de voorlopig gehanteerde maat van 1200 meter rondom de stations (zie paragraaf 1.4 en bijlage 3.2). In deze monitor zal ook de plan- en vastgoedontwikkeling worden bijgehouden.

Ter referentie: de totale bouwopgave in de Zuidvleugel 2010-2020				
	toevoegen	vervangen	totaal	bron
Woningen	115.000	60.000	175.000	BPZ-afpraak met kabinet
Kantoren m ²	1.540.000	1.820.000	3.360.000	Onderzoek Stec Groep BV
<i>25-40 duizend woningen = ca 1/3 van verwachte uitbreiding woningvoorraad Zuidvleugel</i>				
<i>0,7-1,2 miljoen m² kantoorvloer = ca 2/3 van verwachte uitbreiding kantoorvloer Zuidvleugel</i>				

Het woningbouw- en kantorenprogramma voor de Stedenbaan is verdeeld naar regio, op basis van een inventarisatie van woningbouwplannen en –voornemens door het Atelier Zuidvleugel en de huidige verdeling van kantoorruimte over de regio's. Ook deze verdeling is indicatief en kent een grote bandbreedte.

Regionale verdeling ruimtelijke ontwikkeling nabij Stedenbaanstations			
	woningen	kantoren	Aantal stations (bestaand+nieuw)
Holland Rijnland	10-15 %	10-15 %	5 + 1
Midden Holland	10-15 %	5-10 %	3 + 1
Stadsgewest Haaglanden	40-50 %	45-55 %	12 + 1
Stadsregio Rotterdam	30-35 %	35-40 %	9 + 1
Drechtsteden	10-15 %	5-10 %	3
Totaal	100-130 %	100-130 %	32 + 4
<i>netto toevoeging woningen en kantoorvloer 2010-2020, in invloedsfeer van globaal 1200 m</i>			

1.3. Stedenbaanstations en pilots met een bijzondere ruimtelijke opgave

Bij de beoogde ruimtelijke ontwikkeling in de periode tussen 2010 en 2020 wordt uitgegaan van 32 bestaande en 4 nieuwe Stedenbaanstations. Hieronder is een lijst van deze stations opgenomen. De Stedenbaanorganisatie zal zich ervoor inzetten dat de genoemde vier nieuwe stations zo spoedig mogelijk worden geopend. Het blijft mogelijk om nieuwe kanshebbers toe te voegen, als de ruimtelijke ontwikkeling en de ketenmobiliteit daar aanleiding toe geven. Daarnaast kan worden besloten tot het verschuiven van bestaande stations, in relatie met de stedelijke ontwikkeling en met het oog op een optimale inpassing in de omgeving. Gedacht wordt daarbij aan de stations Dordrecht-Zuid en Voorburg, de laatste mede ten behoeve van de ontsluiting van de Binckhorst in Den Haag. De Zuidvleugelpartners spannen zich in het bijzonder in voor de ruimtelijke ontwikkeling van de twaalf pilotstations. Deze pilots zijn van groot belang voor de omvang en kwaliteit van de te realiseren ambitie en hebben een voorbeeldwerking voor andere locaties.

Overzicht van Stedenbaanstations in 2010 (of kort daarna)

Bestaande stations: 32

Mogelijke nieuwe stations¹ (N): 4 (Sassenheim, Kethel, Bleizo, Gouweknoop)

Intercitystations (IC): 11

StedenbaanPilots (P): 12

<u>Nr</u>	<u>station</u>	<u>gemeente</u>
Regio Holland-Rijnland		
1.	Hillegom	Hillegom
2.	Voorhout	Teylingen
3.	Leiden Centraal (IC)	Leiden
4.	De Vink	Leiden
5.	Voorschoten	Voorschoten
N1.	Sassenheim (P)	Teylingen
Stadsgewest Haaglanden		
6.	Den Haag Mariahoeve	Den Haag
7.	Den Haag Laan van NOI (IC)	Den Haag
8.	Den Haag Centraal (IC)	Den Haag
9.	Den Haag HS (IC)	Den Haag
10.	Den Haag Moerwijk (P)	Den Haag
11.	Binckhorst/Voorburg (P) (station Voorburg westwaarts verschoven)	Den Haag + Leidschendam-Voorburg
12.	Den Haag Ypenburg	Den Haag
13.	Rijswijk	Rijswijk
14.	Delft (IC)	Delft
15.	Delft Zuid (P)	Delft
16.	Zoetermeer	Zoetermeer
17.	Zoetermeer Oost	Zoetermeer
N2.	Bleizo (P)	Zoetermeer + Lansingerland
Regio Midden-Holland		
18.	Gouda (IC)	Gouda
19.	Gouda Goverwelle	Gouda
20.	Nieuwerkerk a.d. IJssel	Nieuwerkerk a.d. IJssel
N3.	Gouweknoop (P)	Moordrecht + Gouda
Stadsregio Rotterdam		
N4.	Schiedam Kethel (P)	Schiedam
21.	Schiedam Centrum (IC) (P)	Schiedam
22.	Rotterdam Centraal (IC)	Rotterdam
23.	Rotterdam Noord	Rotterdam
24.	Rotterdam Alexander (IC)	Rotterdam
25.	Capelle Schollevaer	Capelle a.d. IJssel
26.	Rotterdam Blaak (IC)	Rotterdam
27.	Rotterdam Zuid	Rotterdam
28.	Rotterdam Lombardijen (P)	Rotterdam
29.	Barendrecht	Barendrecht

¹ De nieuwe stations verkeren in verschillende stadia van ontwikkeling en dus zekerheid

Drechtsteden

30.	Zwijndrecht (P)	Zwijndrecht
31.	Dordrecht (IC) (P)	Dordrecht
32.	Dordrecht Zuid/Copernicus (P)	Dordrecht (huidig station Zuid zuidwaarts verschoven)

1.4. Uitvoering en programmaregie

De Stedenbaandoelen zijn alleen te bereiken door samenwerking tussen de verschillende verantwoordelijken en belanghebbenden: de overheden (het rijk, de Zuidvleugelpartners en de Stedenbaangemeenten), de openbaarvervoersbedrijven en de vastgoedsector. Hierna worden de verschillende rollen en verantwoordelijkheden van de overheden bij de ruimtelijke ontwikkeling nabij de Stedenbaanstations beschreven en wordt aangegeven op welke wijze het proces van ruimtelijke ontwikkeling langs de Stedenbaan georganiseerd zal worden.

Verantwoordelijkheden

Zuidvleugelpartners

De Zuidvleugelpartners spannen zich in om de condities voor de uitvoering van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling te verbeteren. Dat houdt onder meer in dat zij:

- Stedenbaan beleidsmatig verankeren door de planologische voorwaarden te creëren en uitvoeringsafspraken te maken,
- budgetten en investeringen op Stedenbaanlocaties richten (met name middelen uit de BDU en uit de regelingen die het BLS en het ISV vervangen),
- het draagvlak versterken bij het rijk en in de samenleving (belangenbehartiging, lobby),
- hoogwaardige, gedifferentieerde stedelijke woonmilieus binnen het invloedsgedebiet van Stedenbaan 'in de markt zetten' (branding),
- de relevante kennis vergroten, onder meer over gebiedsontwikkeling (samenwerkingsconstructies).

Gemeenten

De Stedenbaangemeenten zijn primair verantwoordelijk voor de uitvoering; de daadwerkelijke realisatie van de ruimtelijke ontwikkeling bij Stedenbaanstations. Zij maken daartoe afspraken in regionaal verband en afspraken met vastgoedpartijen.

Regio's

De ruimtelijke ontwikkeling nabij Stedenbaanstations vraagt om intergemeentelijke regie en coördinatie. In de grootstedelijke regio's Haaglanden en Rotterdam nemen de stadsregio's dat voor hun rekening. Deze regio's onderscheiden zich door hun Wgr+-status. Daar zijn wettelijke en financiële bevoegdheden en mogelijkheden aan verbonden op de beleidsterreinen Verkeer & Vervoer en Ruimtelijke Ordening. De regionale samenwerkingsverbanden Holland Rijnland, Midden-Holland en Drechtsteden hebben geen Wgr+-status en missen dus ook de bijbehorende bevoegdheden en mogelijkheden. Daarom is in deze regio's de provincie verantwoordelijk voor de regie en coördinatie van de uitvoering van het Stedenbaanprogramma. Uiteraard is daarbij een nauw overleg met de samenwerkingsverbanden onontbeerlijk.

Provincie

De provincie is niet alleen verantwoordelijk voor de regie en coördinatie in de regio's zonder Wgr+-status, maar ook voor de afstemming en regie binnen het Stedenbaanprogramma als geheel. Ten behoeve van een goede bovenregionale afstemming is indertijd op provinciaal initiatief het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel in het leven geroepen. Het rijk heeft het belang van de samenwerking op Zuidvleugelniveau erkend en heeft inmiddels een coördinerend minister voor de Zuidvleugel benoemd.

Organisatie

Locatieontwikkeling

De ruimtelijke ontwikkeling op stationslocaties is in belangrijke mate afhankelijk van de lokale dynamiek van gemeenten, marktpartijen, corporaties en ruimtezoekende instellingen. Per station blijken er nog veel keuzemogelijkheden te liggen. De bijdrage aan een sterk stedelijk netwerk en een goed openbaar vervoer kan op meer dan één manier gestalte krijgen. De keuze voor het meest geschikte programma per station komt voort uit een subtiel samenspel van publieke en private partijen, en van lokale en regionale overwegingen. De Stedenbaangemeenten maken ontwikkelingsafspraken met vastgoedpartijen en andere belanghebbenden op stationslocaties. Afhankelijk van de aard van de opgave zijn verschillende publiek-publieke en publiek-private samenwerkingsverbanden mogelijk. Van de gemeenten wordt gevraagd een eerstverantwoordelijke bestuurder en ambtenaar te benoemen voor de ontwikkeling van hun stationslocaties.

Drie regionale RO-coördinatoren

Voor effectieve bevordering, afstemming en regie van de ruimtelijke ontwikkeling bij Stedenbaanstations wordt uitgegaan van een regionale aanpak. Van de regio's Haaglanden en Rotterdam wordt daarom gevraagd Stedenbaancoördinatoren RO aan te stellen ter ondersteuning van de verantwoordelijke RO-bestuurders. Van de provincie wordt gevraagd één RO-coördinator aan te stellen voor de regio's Holland Rijnland, Midden-Holland en Drechtsteden. Deze coördinatoren zijn aanspreekpunt voor de Stedenbaangemeenten in de verschillende regio's en overleggen regelmatig met het Programmabureau Stedenbaan over de voortgang. De coördinatoren leggen het verband tussen de voortgang van de planontwikkeling en uitvoering aan de ene kant en de regionale afstemming en ondersteuning aan de andere kant (procesgeld, instrumenten, deskundigheid, regionale investeringen en/of subsidies). Hij of zij kan bovendien als aanspreekpunt fungeren voor geïnteresseerde ontwikkelende partijen, die niet door grondeigendom of werkgebied aan een specifieke locatie zijn gebonden.

Verankering in (boven)regionale plandocumenten en programma-afspraken

Het ruimtelijk ontwikkelingsprogramma langs de Stedenbaan zal worden vastgelegd in provinciale en regionale structuurvisies (conform de nieuwe Wro) en in regionale verstedelijkingsafspraken. De Zuidvleugelpartners spannen zich in om de regionale verstedelijkingsafspraken voor de periode 2010-2020 uiterlijk in 2008 te hebben vastgelegd. De afspraken over de Stedenbaanlocaties zullen daarbij niet alleen de omvang van de vastgoedontwikkeling (de kwantiteit) betreffen, maar voor zover op regionaal niveau relevant ook de beoogde locatieprofielen van de stations (de kwaliteit).

Programmatische afspraken

- De stadsregio Rotterdam en het stadsgewest Haaglanden maken afspraken over het inhoudelijke programma met de gemeenten op hun grondgebied.

- De provincie maakt afspraken over het inhoudelijke programma in de regio's Holland Rijnland, Midden-Holland en Drechtsteden.

Financiële afspraken

- De provincie, de stadsregio Rotterdam en het stadsgewest Haaglanden (de vervoersautoriteiten) maken afspraken met het rijk over de financiering van het Stedenbaanprogramma (zowel het ruimtelijk programma als het verkeer-en-vervoersprogramma).
- Regio's en provincie richten budgetten en investeringen op de Stedenbaanlocaties (middelen uit de BDU en de opvolger van het BLS en het ISV) en maken daarover afspraken met de Stedenbaangemeenten.

Monitoring, kennisontwikkeling & kennisoverdracht

De provincie Zuid-Holland (Afdeling Ruimte en Wonen) levert medio 2007 een monitoringssysteem op, dat in nauwe samenwerking en overleg met het Programmabureau Stedenbaan, de regio's en de gemeenten tot stand komt. Dit systeem volgt de vastgoedontwikkeling en de planvorming in de directe invloedsgebieden van de Stedenbaanstations. Het betreft de ontwikkeling van woningen, kantoren en voorzieningen en van P&R-plaatsen en fietsenstallingen. Globaal worden de ontwikkelingen gevolgd binnen een straal van 1200 meter van de 32 bestaande en 4 mogelijk nieuwe stations. Een meer nauwkeurige en topografisch logische gebiedsafbakening wordt vastgesteld met behulp van het eind 2006 door DHV verrichte onderzoek en in overleg met de gemeenten (zie bijlage 3.2). Het monitoringssysteem wordt openbaar toegankelijk gemaakt via de Stedenbaanwebsite. Het Programmabureau Stedenbaan ondersteunt kennisontwikkeling en kennisoverdracht ter bevordering van de ruimtelijke ontwikkeling nabij Stedenbaanstations.

Afstemming en bijstelling van de regionale en bovenregionale verdeling van het programma

Als uit de Stedenbaanmonitor blijkt dat de afspraken niet haalbaar of uitvoerbaar blijken, bijvoorbeeld als gevolg van marktontwikkelingen, onvoorziene lokale barrières of bestuurlijke verschillen, wordt de verdeling van het ambitieprogramma tussen de stations binnen de intergemeentelijke samenwerkingsverbanden bijgesteld. De betreffende RO-bestuurders en regiocoördinatoren zijn daarvoor verantwoordelijk. Eventuele bijstelling van de programmaverdeling tussen regio's loopt via het Programmabureau Stedenbaan en de commissies RO en V&V van het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel (respectievelijk de commissies Van Dijk en Bandell).

