

# Openbare ruimte vorm geven

## Private actoren en de (her)ontwikkeling van de openbare ruimte in stationsgebieden



Impressie Jaarbeursplein Utrecht

Masterscriptie Planologie  
Universiteit Utrecht

Stefan van Dorp (3294307)  
April 2015  
Begeleider P.A. Witte



## Voorwoord

Voor u ligt de masterscriptie 'Openbare ruimt vorm geven; private actoren en de (her)ontwikkeling van de openbare ruimte in stationsgebieden'. Een onderzoek naar de mogelijkheden om de openbare ruimte in stationsgebieden te (her)ontwikkelen met private actoren. Deze scriptie vormt de afsluiting van mijn studie Planologie. Deze studie heb ik mijn gehele studietijd met veel plezier gevolgd, interessante mensen ontmoet en veel van geleerd.

Dit onderzoek heeft uiteindelijk langer geduurd dan in eerste instantie voorzien. Vanaf het begin lag mijn interesse in de betrokkenheid van private partijen in de ontwikkeling van de openbare ruimte, echter ontbrak er een afgebakend onderwerp en bestudeerbare ruimte. Hierdoor kwam het onderzoek niet van de grond en heb ik deze scriptie zo nu en dan voor mij uit geschoven. Dit resulteerde uiteindelijk dat ik fulltime aan het werk ben gegaan en mijn scriptie helemaal op een laag pitje kwam te staan. Mijn scriptie heb ik weer opgepakt toen mijn vriendin op het idee kwam stationsgebieden te onderzoeken. Zij kwam hierop toen zij op een dag de trappen afliep van Utrecht Centraal naar het Jaarbeursplein en dit gebied, dat (her)ontwikkeld wordt, wel erg mooi vond worden. Hierdoor vielen mijn ideeën over private partijen en openbare ruimte als puzzelstukjes in elkaar en heb ik in een half jaar tijd, naast mijn werk, mijn scriptie afgeschreven.

Deze scriptie is tot stand gekomen met de steun en sturing van mijn scriptiebegeleider Patrick Witte. Patrick was altijd opbouwend en had er vertrouwen in dat deze scriptie goed afgerond zou worden. Dit gaf mij energie om stappen te maken in het proces tot afronding. Desalniettemin was Patrick kritisch op de juiste momenten. Zo bediscussieerden we de opzet van het onderzoek, de gevonden resultaten en welke betekenis dit had voor het onderzoek.

Daarnaast gaat mijn dank uit naar mijn vriendin Anne Marij. Sinds wij elkaar kennen ben ik bezig met mijn scriptie en heb ik haar geduld geregeld op de proef gesteld. Ik zat geregeld hele avonden en weekenden aan het schrijven van mijn studie, waarbij ik de rest van de wereld om mij heen vergat. Ik ben haar erg dankbaar dat zij mij hierin gesteund heeft, vertrouwen heeft gegeven, de discussie met mij is aangegaan en mij er doorheen heeft gesleept als ik het niet meer zag zitten.

Tot slot wil ik mijn respondenten en mijn tegenlezers (Kenneth, Wouter en mijn vader) bedanken voor hun inzet en input op mijn scriptie. Ook zij hebben ervoor gezorgd dat mijn scriptie diepgang heeft gekregen en is geworden wat het nu is. De discussies met Kenneth gaven mij bij tijd en wijlen een hele andere kijk op het onderwerp en op de manier hoe je een scriptie schrijft. De respondenten daarentegen hebben mij inzicht gegeven hoe het er in de praktijk aan toe gaat en vond ik herkenning uit de theorie. Het waren boeiende en openhartige gesprekken waaruit ik inspiratie ophaalde voor mijn scriptie.

Terugkijkend op het schrijven van deze scriptie was de combinatie van werk, studie en sociaal leven soms een complexe opgave en lastig het juiste evenwicht hierin te vinden. Desalniettemin is het gelukt om deze scriptie tot een goed einde te volbrengen en wens ik u veel leesplezier toe.

Stefan van Dorp, 22 april 2015, Utrecht



## Inhoudsopgave

<b>Voorwoord</b>	<b>3</b>
<b>Inhoudsopgave</b>	<b>5</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>7</b>
1.1 Aanleiding	7
1.2 Relevantie	8
1.3 Doelstelling	8
1.4 Onderzoeksvragen	9
1.5 Onderzoeksopzet	9
1.6 Onderzoeksmodel	9
1.7 Leeswijzer	10
<b>2 Openbare ruimte</b>	<b>13</b>
2.1 Definitie	13
2.2 Openbare ruimte tot de 20 <sup>e</sup> eeuw	14
2.3 Openbare ruimte hedendaagse ontwikkelingen	15
2.3.1 Kenmerken en trends in de openbare ruimte	17
2.4 Conclusie	21
<b>3 Stationsgebied</b>	<b>23</b>
3.1 Stationsgebied ontwikkeling	23
3.2 Knoop versus plaats	23
3.3 Definitie	27
3.4 Hedendaagse ontwikkelingen	27
3.5 Conclusie	28
<b>4 Actoren</b>	<b>29</b>
4.1 Betrekken van actoren in gebiedsontwikkeling	29
4.2 Publieke actoren	30
4.3 Private actoren	31
4.4 Overige actoren	32
4.5 Conclusie	33
<b>5 Methodologie</b>	<b>35</b>
5.1 Conceptueel model	35
5.2 Onderzoeksmethode	36
5.3 Betrouwbaarheid en validiteit	37
5.4 Operationalisering	38
5.5 Selectie cases	40
5.6 Benaderde actoren	40
<b>6 Resultaten</b>	<b>43</b>
6.1 Rotterdam Centraal	43
6.1.1 Beschrijving	43
6.1.2 Stationsgebied	44
6.1.3 Betrokken actoren	46
6.1.4 Openbare ruimte	48
6.2 Utrecht Centraal	50
6.2.1 Beschrijving	50
6.2.2 Stationsgebied	50
6.2.3 Betrokken actoren	51

6.2.4	Openbare ruimte	54
6.3	<i>Amsterdam Zuid/WTC</i>	58
6.3.1	Beschrijving	58
6.3.2	Stationsgebied	58
6.3.3	Betrokken actoren	59
6.3.4	Openbare ruimte	60
<b>7</b>	<b>Conclusie en aanbevelingen</b>	<b>62</b>
7.1	<i>Stationsgebied</i>	62
7.2	<i>Openbare ruimte</i>	63
7.3	<i>Actoren</i>	64
7.4	<i>Synthese</i>	65
7.5	<i>Vervolgonderzoek</i>	66
<b>8</b>	<b>Literatuurlijst</b>	<b>69</b>
8.1	<i>Literatuur schutblad</i>	69
8.2	<i>Literatuurlijst</i>	69
	<b>Bijlage 1: Topiclist</b>	<b>75</b>
	<b>Bijlage 2: Codeer schema</b>	<b>76</b>
	<b>Bijlage 3: Transcripten interviews en beleidsdocumenten</b>	<b>77</b>

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

In Nederland is het (her)ontwikkelen van stationslocaties een wijdverbreid verschijnsel. Nagenoeg alle grote binnenstedelijke stationslocaties hebben, in meer of mindere mate, uitgewerkte plannen hiervoor liggen (Peek, 2006, p.23). Stationsgebieden worden (her)ontwikkeld vanwege de toename van het aantal openbaar vervoer reizigers en de huidige stations en stationsomgevingen voor deze toename niet toereikend zijn. Het stationsgebied is vaak verouderd en verloederd en vormt het huidige station een barrière tussen verschillende delen van een stad. De (her)ontwikkeling van het stationsgebied maakt het mogelijk om het stationsgebied nieuwe functies en betekenis te geven, het culturele en economische potentieel te benutten en om aan de binnenstedelijke uitbreidingsopgave te voldoen (Leunissen, 2011).

Gemeenten zetten bij de (her)ontwikkeling van het stationsgebied in op een 'multifunctionele verblijfsomgeving', waar ruimte is voor hoge ruimtelijke concentratie van kantoren en woningen en hoogwaardige activiteiten kunnen plaatsvinden en gecombineerd worden (Govers e.a., 2012, p.6; Terpstra, 2012, p. VII; van Lent, 2013, p.13; Bertolini & Spit, 1998; Peek, 2006; Bruinsma e.a., 2007). Dit maakt het gebied rondom het hernieuwde station een interessante locatie voor een aantrekkelijk stedelijk gebied met hoge dichtheid (Smit, 2010, p.17). Toch ligt daar ook direct de crux. Er wordt vooral geïnvesteerd in het station en het vastgoed eromheen, maar de openbare ruimte in het gebied moet het vaak ontgelden. Zo is de stationsomgeving in Rotterdam na kostenbesparingen een stuk minder ambitieus geworden dan in eerste instantie gepland. De focus is gaan liggen op de OV terminal en het vervoeren van passagiers. Het gevolg hiervan is dat het omgevingsdomein, met daarin de openbare ruimte in het stationsgebied, het moest doen met een lagere ambitie en de lange termijn visie voor de stad en het potentieel voor de locatie, onder gesneeuwd is geraakt (Leunissen, 2011).

Om te voorkomen dat de stationsomgeving 'vergeten' wordt bij de (her)ontwikkeling van stations, heeft het Rijk financiële middelen beschikbaar gesteld voor zes stations waar de Hogesnelheidslijn (HSL) halte houdt. Deze zes stations vormen samen de Nieuwe Sleutelprojecten (NSP) en mogen €1,5 miljard euro verdelen om de stationsomgeving te ontwikkelen (Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 2003, pp.4-5; Peek, 2006, p.22; Terpstra, 2012, p.9). 'De Nieuwe Sleutelprojecten zijn krachtige impulsen voor de ontwikkeling in de stadscentra. De stationsgebieden moeten toplocaties worden met een evenwichtige mix van wonen, werken en voorzieningen. Ze zullen perfect moeten aansluiten bij de behoeften en gevoelens van gebruikers en bewoners: een mooie, prettige en veilige omgeving, die optimaal bereikbaar is. De stations zelf moeten weer stedelijke gebouwen worden, met een fraaie architectuur, een eigen identiteit en een goede inpassing in de stedelijke omgeving' (Ministerie van VROM, 2003, p.9).

De omschrijving van het Ministerie van VROM over de inhoud van de NSP laat de intentie van het Rijk zien. In de stationsomgeving moet samenhang gecreëerd tussen verschillende functies in het gebied zodat deze elkaar versterken en een multipliereffect kan ontstaan (Smit, 2010, p.18). Met het uitspreken van deze intentie en de vele plannen die er momenteel liggen voor de herontwikkeling van stations en stationsomgevingen wordt de omgeving van het station een belangrijke sleutel in een duurzame en succesvolle stedelijke ontwikkeling en heeft het een groot aandeel in de binnenstedelijke herontwikkelingsopgave in Nederland (Govers e. a., 2010; Peek, 2006, p.23).

Ondanks het NSP beleid van het Rijk om het stationsomgeving bij HSL stations mee te nemen in de plannen, is het Masterplan van Rotterdam Centraal door het Rijk afgekeurd. Het Rijk vond het plan van Rotterdam te ambitieus en (financieel) onuitvoerbaar. Hierdoor is Rotterdam genooddaakt geweest het plan aan te passen, waardoor de openbare ruimte in het stationsgebied van Rotterdam een weinig ambitieuze ruimte geworden is. Dit is een vreemde ontwikkeling, aangezien Rotterdam Centraal een HSL en NSP station is.

Dit onderzoek zal ingaan op de mogelijkheden van private actoren om, naast vastgoed ontwikkeling in het stationsgebied, ook de openbare ruimte in het gebied mee te ontwikkelen. De openbare ruimte ontwikkelen en beheren is van oudsher een gemeentelijke taak (Eisinger, 2000; van Melik, 2009, p. 73). Desalniettemin is private betrokkenheid bij de ontwikkeling van de openbare ruimte door de eeuwen heen al gaande en lijkt het er tegenwoordig op dat private partijen er steeds meer in geïnteresseerd zijn. De private partijen denken de waarde van hun eigendom te kunnen verhogen door te investeren in de omliggende openbare ruimte (van Melik, 2009, p.212-213). Een overheid welke uni centrisch en top-down de normen stelt en handelt in ruimtelijke ontwikkelingen is achterhaald. Samenwerken met andere actoren in het speelveld is noodzakelijk om complexe en nauw verweven problemen in de hedendaagse ruimtelijke praktijk te bedwingen (van Twist, 2004; Smit, 2010, p.9). Daarnaast moeten gemeenten steeds meer zelf voor hun ruimtelijke ontwikkelingen en inkomsten zorgen. Gemeenten worden hierdoor gedwongen bedrijfsmatiger (entrepreneurial) te handelen en op zoek te gaan naar andere, vaak private, bronnen bij het financieren van ontwikkelingen (van Melik, 2009, p.213). Deze veranderende overheid die enkel handelt als besluitvormer en overgaat naar een overheid die inzet op interactie en de publieke belangen behartigt, wordt aangeduid als de shift van government naar governance (Smit, 2010, p.9; van Lent, 2013). Private partijen betrekken bij het plan brengt ambities met zich mee. Het zorgt voor maatschappelijke betrokkenheid en aanvaardbaarheid van het plan en kan verwachtingen vanuit het oogpunt van duurzaamheid, economie, leefbaarheid en cultuur waarmaken.

Het is daarmee een 'verrijkt' plan (Peek, 2006, p. 21; Teisman, 1997, p.19). Samenwerken met private partijen kan alleen met een duidelijke regie rol van de (lokale) overheid. Hierdoor ligt er een belangrijke taak voor de (lokale) overheid om alle partijen en belangen een raamwerk te bieden en sturing te geven (Healey, 2004; van Lent, 2013, p.15).

Dit onderzoek legt de nadruk op de private actoren bij de (her)inrichting van de openbare ruimte in stationsgebieden en welke invloed zij hebben in dit proces. Hierbij wordt onderzocht hoe private actoren betrokken kunnen worden bij de ontwikkeling en het beheer van de openbare ruimte (de 'aanbodkant' ). Hoe dit in verhouding staat met bestaande literatuur en de relevantie ervan, wordt in de volgende paragraaf uiteengezet.

## 1.2 Relevantie

Naar gebiedsontwikkeling en openbare ruimte zijn al vele onderzoeken verricht. De nadruk bij deze onderzoeken ligt veelal op het station en de ontwikkelingen die zich binnen het station afspelen. De literatuur gaat daarbij in op het station en de invloed of toegevoegde waarde van het station op haar directe omgeving, de plek die het station inneemt in het netwerk van spoorverbindingen en het planproces van stationsgebiedsontwikkeling (o.a. Bertelini & Spit, 1998; Meijers, 2000; Trip, 2003; Peek, 2006; Terpstra, 2012, p.11; Priemus, 2006). Dit onderzoek richt zich, in tegenstelling tot de hierboven genoemde onderzoeken, op de openbare ruimte in het stationsgebied. De nadruk ligt op de aanbod kant van de openbare ruimte, waarbij een koppeling gemaakt wordt tussen gebiedsontwikkeling en openbare ruimte.

Tot nog toe wordt ontwikkelen en het beheren van de openbare ruimte als overheidstaak gezien, maar steeds meer private actoren willen actief betrokken worden bij de ontwikkeling en het beheer van de ruimte. Hiermee tracht het onderzoek een bijdrage te leveren aan de bestaande literatuur over de openbare ruimte. Zo stelt van Melik (2009) dat meer onderzoek nodig is naar de relatie tussen private actoren en de openbare ruimte, en dan met name in de semi-private sfeer. De openbare ruimte in stationsgebieden zijn hierbij uitermate geschikt door de vele private partijen die invloed willen hebben op de ontwikkeling van het gebied.

Er is gekozen om dit onderzoek uit te voeren met inzichten uit verschillende wetenschappelijke disciplines. Zo zal de openbare ruimte vanuit een stadsgeografische benadering uiteengezet worden. De focus van deze benadering ligt op de centrumfunctie van de openbare ruimte en op binnenstedelijke pleinen. Het stationsgebied is binnen deze benadering nog een onderbelicht thema. De kijk op het stationsgebied heeft een ruimtelijke insteek. Dit onderzoek neemt deze onderzoeken samen en kijkt naar de aanbod kant. De mogelijkheden voor actoren worden vanuit een beleidswetenschappelijke- en procesbenadering bekeken. Hierbij staat de verschuiving naar private ontwikkelingen centraal. In de (her)ontwikkeling van vastgoed is dit gemeengoed, maar bij de ontwikkeling van de openbare ruimte is dit nog een stuk minder aan de orde.

Naast deze wetenschappelijke relevantie geeft dit onderzoek ook inzicht in mogelijke maatschappelijke gevolgen van private betrokkenheid bij de (her)ontwikkeling van de openbare ruimte in stationsgebieden. Stationsgebieden zijn plekken waar veel mensen bij elkaar komen en gebruik van maken. Met de ontwikkeling van dit gebied tot stadscentrum wordt het stationsgebied een steeds belangrijkere plek in de stad. Met de verschuiving van macht en middelen van publieke actoren naar private actoren, kan dit gevolgen hebben op de fysieke inrichting van de ruimte en de toegankelijkheid en mogelijkheid tot ontmoeting indien private partijen invloed hebben in de herontwikkeling. Deze verschuiving heeft mede te maken met de afhankelijkheid van publieke actoren van private actoren. Hierdoor is dit onderzoek maatschappelijk relevant bij de (her)ontwikkeling van de openbare ruimte in stationsgebieden.

## 1.3 Doelstelling

In de voorgaande paragrafen is naar voren gekomen dat er op dit moment te weinig inzicht is in de private betrokkenheid bij de (her)ontwikkeling van de openbare ruimte in stationsgebieden en wat de gevolgen zijn van de fysieke inrichting voor de maatschappij. Naar aanleiding van bovenstaande richt dit onderzoek zich op het leveren van een bijdrage aan de wetenschappelijke literatuur op het gebied van private betrokkenheid in de openbare ruimte van stationsgebieden en de maatschappelijke gevolgen hiervan in kaart te brengen. Door het combineren van verschillende facetten van de openbare ruimte in stationsgebieden en de huidige maatschappelijke trends uiteen te zetten worden de nodige nieuwe inzichten verkregen en begrepen. De rol en beweegredenen van verschillende betrokken actoren zullen uiteengezet worden en de openbare ruimte in stationsgebieden in een context geplaatst worden, hierdoor wordt het mogelijk om de doelstelling van dit onderzoek te bewerkstelligen.

*Doelstelling: Inzicht verkrijgen in de mogelijkheden en beweegredenen van privaat betrokken actoren om te participeren in de ontwikkeling van de openbare ruimte in stationsgebieden en hun rol in het proces, rekening houdend met de veranderende context.*



## 1.4 Onderzoeksvragen

Om de doelstelling, zoals deze in de vorige paragraaf uiteengezet is, te bereiken, zullen een aantal onderwerpen onderzocht moeten worden. De centrale vraag van dit onderzoek zal de hoofdonderdelen van dit onderzoek, de openbare ruimte, het stationsgebied en de betrokken actoren, moeten verbinden. De centrale vraag van dit onderzoek luidt als volgt:

**Op welke manier is het mogelijk om private partijen te betrekken bij de (her)ontwikkeling van de openbare ruimte in stationsgebieden en wat zijn de gevolgen voor de fysieke openbare ruimte?**

De centrale vraag is een uitwerking van de doelstelling zoals gegeven in de vorige paragraaf. De centrale vraag bakent het onderwerp af en geeft de focus weer van het onderzoek. De drie hoofdonderdelen van het onderzoek, openbare ruimte, stationsgebied en actoren, zijn hiermee met elkaar verbonden. Door middel van de deelvragen wordt meer diepgang gegeven in de te onderzoeken thema's. Deze deelvragen zijn als volgt:

1. Wat zijn de kenmerken van de openbare ruimte in stationsgebieden?
2. Welke actoren zijn betrokken bij de (her)ontwikkeling van de openbare ruimte van stationsgebieden en wat zijn de beweegredenen van private actoren om te participeren bij de (her)ontwikkeling ervan?
3. Welke fysieke kenmerken van de openbare ruimte zijn van invloed voor private partijen om betrokken te zijn of willen zijn bij de ontwikkeling van de openbare ruimte in stationsgebieden?
4. Wat zijn de gevolgen van private betrokkenheid in de ontwikkeling van de openbare ruimte in stationsgebieden op fysiek, procesmatig en maatschappelijk gebied?

Deelvraag 1 en 2 zijn theoretisch van aard en zullen behandeld worden in het theoretisch kader van dit onderzoek. In deze hoofdstukken zal dieper ingegaan worden op de theoretische achtergrond van de openbare ruimte, stationsgebieden en de betrokken actoren. De deelvragen zullen verder onderbouwd worden vanuit het empirisch deel van het onderzoek. Deelvraag 3 en 4 worden vanuit het empirische deel van dit onderzoek beantwoord en zijn een uitwerking en analyse van het onderzoek uit interviews en literatuurstudie.

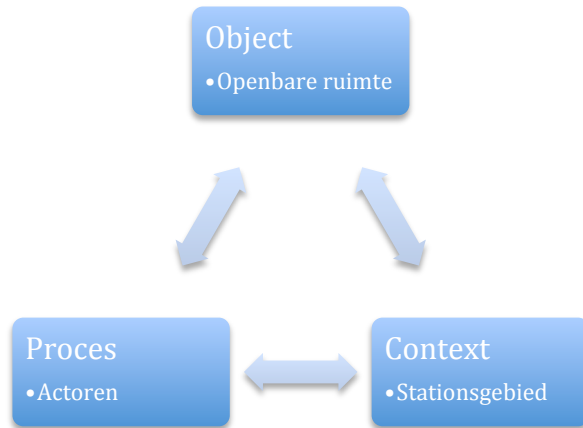
## 1.5 Onderzoekopzet

Aan de hand van de onderzoeksvragen wordt invulling gegeven aan het plan van aanpak voor het onderzoek. Om de onderzoeksvragen te beantwoorden en het onderzoeksdoel te bereiken, is een kwalitatieve onderzoekopzet passend. Hierdoor wordt dieper ingegaan op de gedachten, overwegingen en handswijze van de betrokken partijen en de gevolgen die dit heeft. Deze gedachten en handswijze kunnen het beste onderzocht worden door middel van interviews en literatuurstudie. De interviews zullen worden afgenomen aan de hand van een topic list, welke als leidraad voor het interview wordt genomen. Door te kiezen voor een open opzet van het interview en deze niet te veel te structureren, worden de belangrijkste thema's voor de respondent het beste weergegeven. De literatuurstudie zal plaatsvinden aan de hand van een cross-sectionale case-studie. Door gebruik te maken van een cross-sectionale case studie kunnen cases met dezelfde onderzoekseenheden uiteengezet en vergeleken worden. Zowel de keuzes die aan de basis liggen voor het interview als de literatuurstudie zullen verder uiteengezet worden in hoofdstuk vijf.

## 1.6 Onderzoeksmodel

Aan de basis van dit onderzoek ligt de 'planningsdriehoek' van Spit en Zoete (2009). Zo wordt getracht om een verbinding te maken tussen de openbare ruimte in stationsgebieden; hoe kunnen private partijen onderdeel uitmaken in de herontwikkeling van de openbare ruimte in het stationsgebied? De openbare ruimte is in dit onderzoek het te bestuderen object dat onderzocht en uiteengezet wordt. Het proces wordt vormgegeven door de actoren die betrokken zijn bij de herinrichting van het object en de context. De context is in deze het stationsgebied, waarin de ontwikkelingen plaatsvinden. De planningsdriehoek en de te onderzoeken eenheden zijn weergegeven in figuur 1.

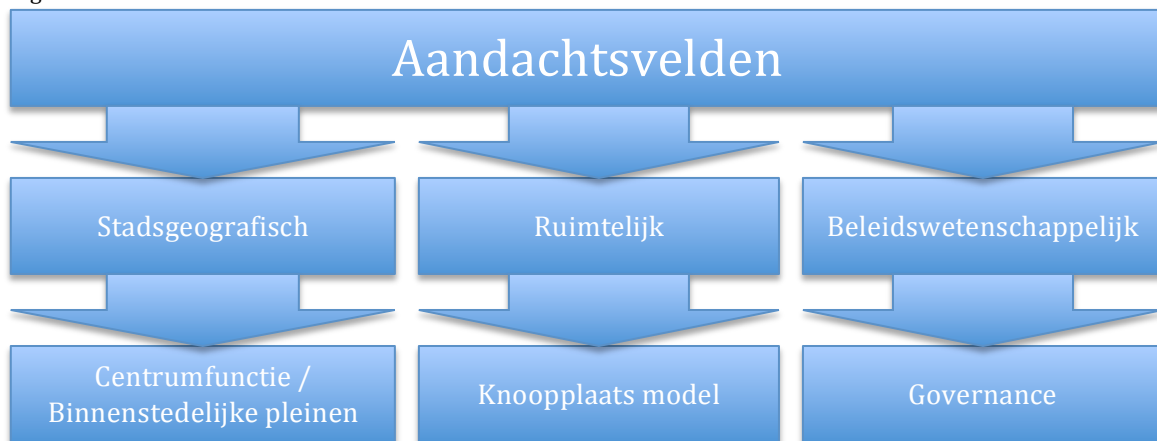
Figuur 1: Planningsdriehoek



Bron: Spit en Zoete, 2009

Binnen deze driehoek zijn drie aandachtsvelden van waaruit het onderzoek plaatsvindt te onderscheiden, namelijk een stadsgeografische, ruimtelijke en beleidswetenschappelijke-/procesbenadering. Het object, de openbare ruimte, wordt stadsgeografisch benaderd. Er wordt gekeken naar de centrum functie van de ruimte en aan de hand van binnenstedelijke pleinen theoretisch onderbouwd. Het stationsgebied wordt daarentegen benaderd vanuit een ruimtelijke invalshoek en theoretisch onderbouwd aan de hand van het knoop-plaats model. Tot slot worden de actoren beleidswetenschappelijk of procesmatig benaderd. Hierin staat de machtsverhouding tussen actoren centraal. Dit is schematisch weergegeven in figuur 2.

Figuur 2: Aandachtsvelden



## 1.7 Leeswijzer

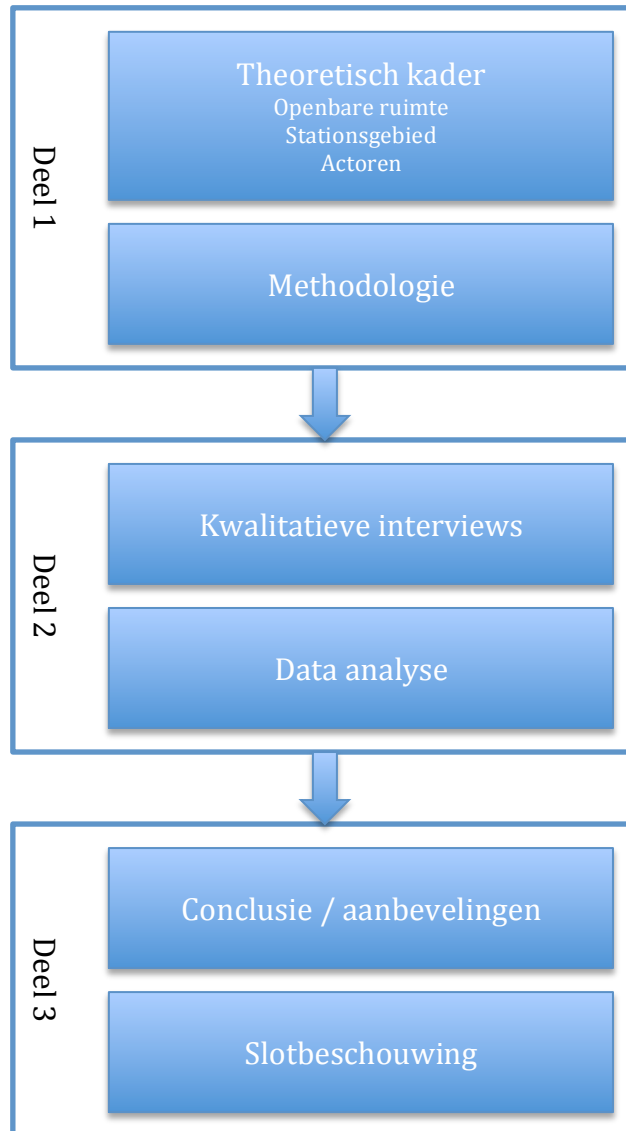
Op basis van bovenstaand onderzoeksopzet is dit onderzoek te verdelen in drie delen. Deze is uitgewerkt en visueel weggegeven in figuur 3.

Het eerste deel van het onderzoek beslaat hoofdstuk twee tot en met vier en bevat het 'theoretisch kader'. In het theoretisch kader worden het object, context en proces uiteengezet en de te onderzoeken elementen uitgewerkt. Allereerst wordt in hoofdstuk twee de openbare ruimte uiteengezet. Hoe de huidige openbare ruimte is ontstaan, wat de belangrijkste kenmerken van de ruimte zijn en de huidige trend worden theoretisch onderbouwd. Vervolgens wordt in hoofdstuk drie de context besproken, het stationsgebied. Hierin zal verdiepend worden ingegaan op de bijzondere locatie die het stationsgebied is. In hoofdstuk vier zullen de actoren aan bod komen die in het herontwikkelingsproces betrokken zijn. De theoretische omslag wordt gemaakt naar de empirische data verzameling in hoofdstuk vijf, de methodologie. In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe het onderzoek wordt uitgevoerd en welke onderzoekseenheden van belang zijn. In dit hoofdstuk wordt tevens het conceptueel model beschreven en weergegeven.

Deel twee van het onderzoek beslaat uit de resultaten. In hoofdstuk zes staat de verzamelde data centraal en de verwerking daarvan is uiteengezet. De analyse komt voort uit de data uit interviews en beleidsstukken.

Deel drie geeft de conclusies van het onderzoek weer. Hoofdstuk zeven koppelt de resultaten aan de beantwoording van de deelvragen en er worden aanbevelingen gedaan omtrent de mogelijkheid van private betrokkenheid in de openbare ruimte in stationsgebieden. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met een slotbeschouwing van de auteur.

Figuur 3: Onderzoeksopzet





## 2 Openbare ruimte

De openbare ruimte is altijd een belangrijke plaats geweest. Het is een ruimte waar mensen samenkomen, filosoferen, discussiëren en bijeenkomen om iets te beleven en het doen van allerlei activiteiten (Gehl, 1996; Kalle, 2011, p.7). Desondanks blijft de openbare ruimte vooral een ruimte waar andere mensen, van verschillende leeftijden, culturen en achtergronden, elkaar kunnen ontmoeten (Carr et al., 1992, pp. 2-6; Kalle, 2011, p. 7). In de 50 grootste steden van Nederland bestaat de totale ruimte voor 24% uit openbare ruimte, waarbij de 'openbare ruimte' als een koepelbegrip gebruikt voor alle vrij toegankelijke ruimtes van Nederland (achtergrondstudie Raming omvang openbare ruimte, ITS, 2005). In dit hoofdstuk staat de theoretische achtergrond van de openbare ruimte (het object) in de stad centraal en wordt inzicht verschaft in verschillende begrippen vanuit een wetenschappelijk kader. De kenmerken, ontwikkelingen en trends in de openbare ruimte zullen hierbij aan bod komen. Vanwege de complexiteit en diversiteit van de openbare ruimte zal dit hoofdstuk over de openbare ruimte een groter deel uitmaken van het theoretisch kader. De openbare ruimte is het object in het onderzoek en het centrale element waar het onderzoek om draait.

### 2.1 Definitie

Er is geen eenduidige definitie voor de openbare ruimte. De definitie die gegeven wordt aan de openbare ruimte, komt voort uit de betekenis die de openbare ruimte heeft voor verschillende mensen. Hierdoor is het begrip 'openbare ruimte' een complex begrip (Luesken, 2011, p.17). Eén algemene definitie van de openbare ruimte is hierdoor nauwelijks te vinden (van Asseldonk, 2010, p.30). De verschillende definities voor de openbare ruimte in geografische onderzoeken en artikelen hebben Staeheli en Mitchell (2007, ) tussen 1945 en 1998 geanalyseerd. Hieruit komt naar voren dat de meeste auteurs refereren aan het fysieke aspect van de openbare ruimte (37%), gevolgd door de functie als sociale ontmoetingsplek (27%) en tot slot de definitie van openbare ruimte als plek voor onderhandeling, twist of protest (23%). De diversiteit van de openbare ruimte is een belangrijke reden van de verschillende uiteenlopende definities ervan (van Asseldonk, 2010, p.30).

Van Melik (2008, pp.16-20) heeft in haar proefschrift *Changing Public Space* onderzoek gedaan naar de verschillende definities van de openbare ruimte. Deze heeft van Melik geordend naar vijf benaderingen om de openbare ruimte te definiëren. Deze vijf benaderingen geven inzicht op de kijk van onderzoekers naar de ruimte en welke kenmerken van de openbare ruimte belangrijk worden gevonden. Deze vijf benaderingen zijn:

1. Topografisch of (fysiek) ruimtelijk, waarbij de focus op de vorm en ruimtelijke kenmerken van de openbare ruimte ligt en is de minst complexe manier om de openbare ruimte te karakteriseren, maar ook de minst omvattende.
2. (Sociaal) functioneel, deze benadering wordt voornamelijk in de academische literatuur gebruikt. Hierin staat het gebruik van de ruimte centraal, waarbij de ruimte zich niet beperkt tot alleen de fysieke ruimte. De openbare ruimte is een sociale ontmoetingsplek of plek van overleg, protest en strijd, oftewel een (non) fysieke plek waar gezamenlijke actie ontstaat.
3. Procedureel, door de sociaal functionele en de topografisch benadering aan elkaar te koppelen ontstaat de procedurele benadering. Deze benadering wordt ook wel de Olmstedianse benadering genoemd, naar de landschapsarchitect Frederick Law Olmsted. In deze benadering is de openbare ruimte een plaats waar stedelingen met verschillende culturele achtergronden samen kunnen komen en van elkaar kunnen leren. Hierdoor ontstaan nieuwe inzichten, tolerantie voor en banden met elkaar.
4. Ideaaltypisch, de ruimte zoals deze idealiter zou moeten zijn, terwijl deze ruimten in de praktijk nauwelijks voorkomen en deze definities minder bruikbaar zijn. Een definitie mag niet te veel uitsluiten, maar moet toch houvast bieden bij het classificeren van de openbare ruimte. Dit is minder aan de orde bij de ideaaltypische benadering
5. Socio-psychologisch, ontwikkeld door Madanipour. Madanipour heeft deze definitie ontwikkeld door andere benaderingen los te laten en de openbare ruimte te benaderen door geen onderscheid te maken tussen openbare en besloten ruimte in steden en deze als een natuurlijk menselijk gegeven te zien. Hierdoor benaderd Madanipour de openbare ruimte vanuit een (inter)menselijk, socio-psychologisch oogpunt, gebaseerd op eigendom (van Melik, 2008, pp. 16-20; Bergmans, 2010, p.22).

Deze vijf benaderingen geven inzicht op de belangrijkste kenmerken van de openbare ruimte volgens onderzoekers van de openbare ruimte. Deze kenmerken zullen in het vervolg van dit hoofdstuk aan bod komen.

De verscheidenheid in definities van de openbare ruimte maakt het lastig om een alles omvattende definitie te gebruiken. Een definitie die verschillende kenmerken van de openbare ruimte bevat en werkbaar is voor dit onderzoek is de definitie van Carr (et. al., 1992):

'We define public spaces as open, publicly accessible places where people go for group or individual activities. While public spaces can take many forms and may assume various names such as plaza's malls, and playgrounds, they all share common ingredients. Public spaces generally contain public amenities such as walkways, benches, and water; physical and visual elements, such as paving or lawn, and vegetation that support activities. Whether planned or found, they are usually open and accessible to the public. Some are under public ownership and management, whereas others are privately owned but open to the public' (Carr et al., 1992, p.50).

De definitie van Carr et al. (1992, p.50) bevat vele elementen die de verscheidenheid van de openbare ruimte weergeven. Het is een definitie die de kern van de openbare ruimte weergeeft, zo bevat het de sociale, fysieke als eigendomsaspecten van de ruimte, geeft het aan dat er standaard ingrediënten zijn die in alle openbare ruimtes te vinden zijn. Carr benadrukt dat de openbare ruimte open staat voor publiek, activiteiten zouden moeten stimuleren en dat een ruimte niet als een lege, doelloze ruimte zou moeten functioneren (Kalle, 2011, p.12).

Deze definitie van de openbare ruimte van Carr et al. zal als uitgangspunt gebruikt worden in dit onderzoek. De definitie van Carr e.a. deelt van Melik (2008, p. 20) in als een topografisch of (fysiek) ruimtelijke benadering, aangezien deze definitie voornamelijk in zou gaan op de fysiek ruimtelijke kenmerken van een openbare ruimte. Desalniettemin gaat het hierbij niet alleen om fysieke kenmerken van een ruimte, maar tevens de toegankelijkheid, openbaarheid en de mogelijkheid om activiteiten te ondernemen in de ruimte komen aanbod, waardoor deze definitie een werkbare definitie is voor dit onderzoek.

In de definitie van Carr (et al., 1992, p.50) wordt het al gezegd: "While public spaces can take many forms and may assume various names such as plaza's malls, and playgrounds, they all share common ingredients". Deze gedeelde ingrediënten zijn terug te vinden in de vier soorten kenmerken van een ruimte, welke in iedere ruimte in verschillende mate terugkomen. Deze vier kenmerken zijn fysiek, cultureel, sociale en economisch van aard. Deze kenmerken zullen vanaf paragraaf 2.3.1 verder uitgewerkt worden na de historische schets van de openbare ruimte, welke uiteengezet wordt in de volgende paragraaf.

## 2.2 Openbare ruimte tot de 20<sup>e</sup> eeuw

De openbare ruimte is aan verandering onderhevig. Sinds de klassieke oudheid heeft de openbare ruimte verschillende transitie ondergaan in hoe de ruimte tot stand kwam (planningsvorm) en/of hoe deze gebruikt werd (de dominante functie). Om de openbare ruimte in hun historische context te plaatsen zal de ontwikkeling van de openbare ruimte tot de 20<sup>e</sup> eeuw in deze paragraaf kort beschreven worden (zie tabel 1). In de periode tot de 20<sup>e</sup> eeuw is echter nog geen sprake van de ontwikkeling van de spoorwegen, maar is wel de periode waaraan de huidige stadscentra hun identiteit aan ontleen en het besef groeide hoe belangrijk de openbare ruimte is.

Tabel 1: Verschillende periodes en de daarbij behorende dominante planningsvorm en functie van de openbare ruimte in steden.

Periode	Jaren	Tijd	Dominante Planningsvorm	Dominante functie
Klassiek	500 (BC) - 500	Grieken	Organisch	Monofunctioneel
		Romeinen	Gepland	
Middeleeuwen	500 - 1500		Organisch	Multifunctioneel
Pre-Industrieel	1500 - 1600 1600 - 1700 1700 - 1800	Renaissance	Gepland	Monofunctioneel
		Barok	Organisch	
		Neoklassiek	Gepland	
(Post) Industrieel	1800 - 1960 1960 - nu	Industrieel	Organisch	Multifunctioneel
		Post-industrieel	Gepland	

Bron: van Asseldonk, 2010, p.34; Melik, 2008, gebaseerd op French, 1983

### Klassiek

De klassieke oudheid wordt gezien als het startpunt van dit besef. De openbare ruimte werd in die tijd in de steden gebruikt om deel te nemen aan het openbare leven. Het had een sociale functie, waarin het publieke leven zich afspeelde (Aalst, 2002, p.12; Bahrtdt,1961; Burgers & Oosterman, 1992 ). De Griekse marktplaats, ook wel een 'agora' genaamd, was een plek waar zowel gehandeld werd, politieke ideeën uitgewisseld werden als toneelvoorstellingen werden opgevoerd. De agora kan omschreven worden als het centrum van de democratie en een plek van interactie, maar ook als ruimte van ontmoeting en onderhandeling (Tilstra, 2011, p.10; Mitchell, 2005 ). Net als in de Griekse tijd, was in de Romeinse tijd de openbare ruimte een plaats van uitwisseling van handelsgoederen en sociale contacten, welke tussen verschillende leden en groepen van de samenleving plaatsvond (Luesken, 2011, p.14). De dominante

functie van de openbare ruimte in de klassieke oudheid was, zowel bij de Grieken als de Romeinen, monofunctioneel, de functies en activiteiten waren gescheiden van elkaar. De dominante planningsvorm tussen de Romeinse en Griekse oudheid zijn verschillend van elkaar. Waar in de Griekse tijd de openbare ruimte organisch tot stand kwam, er was geen planning en de bebouwing kwam op natuurlijke wijze tot stand, is in de Romeinse tijd de openbare ruimte wel planmatig tot stand gekomen (Asseldonk, 2010, p.34; French, 1983 ).

### Middeleeuwen

De middeleeuwen is de tijd dat de meeste Nederlandse stadscentra zijn ontstaan en de openbare ruimte een belangrijke ruimte geworden is in de Nederlandse samenleving (van Asseldonk, 2010, p.34). Tijdens de middeleeuwen is de openbare ruimte in steden de plek waar alle functies te vinden waren (van Asseldonk, 2010, p.34; Smulders, 2010, p.17). Het was een drukbezochte ruimte, waar mensen en verkeer (paard en wagen) door elkaar heen bewogen en ambachtelijke en huiselijke activiteiten voor het huis in de openbare ruimte plaatsvonden. Van een scheiding tussen private en privé ruimte is dan nog nauwelijks sprake. Dit kwam mede doordat de structuur van de stad bestond uit kleine steegjes en straatjes met hier en daar een plein zonder fysieke scheiding. In die tijd was er geen duidelijke regelgeving over vormgeving, gebruik en beheer van de openbare ruimte en kwam de vormgeving, gebruik en beheer van de openbare ruimte op natuurlijke wijze tot stand (Tilstra, 2011, pp. 10-11; van Melik, 2008; Smulders, 2010, pp.17-18).

### Pre-industrieel

Desalniettemin veranderd aan het eind van de middeleeuwen de fysieke inrichting langzaam in de Nederlandse openbare ruimte. Er komen scheidingen in het straatbeeld, zoals een stoeprand of verhoogd bordes, waardoor er een duidelijkere grens komt tussen openbare en private ruimte (Smulders, 2010, pp.17-18). Daarnaast wordt er in de renaissance, de eerste periode in het pre-industriële tijdperk, een scheiding aangebracht in de ruimte tussen delen waarin geregeerd en geproduceerd werd en werd de snel groeiende stad ontworpen volgens ideaaltypische kenmerken. Macht, politiek en hiërarchie gaan een steeds grotere rol spelen in het dagelijks leven, waarbij sprake is van verregaande sociale segregatie en daarmee ontmoetingen tussen verschillende bevolkingslagen zoveel mogelijk werd voorkomen (Tilstra, 2011, p.11; Van der Plas, 1991; Brunt en Deben, 2001). Naast de scheiding tussen bevolkingsgroepen wordt getracht om uniformiteit te krijgen in het straatbeeld van een stad doormiddel van doorlopende trottoirs en een verharde scheiding tussen weg en stoep. Ondanks de poging tot scheiding van functies, blijft er onduidelijkheid rondom de eigendom van de ruimte, waardoor het planmatig ontwikkelen van de openbare ruimte wordt bemoeilijkt (Smulders, 2010, pp.17-19).

In de barokke tijd, de tweede periode in de pre-industriële tijd, zijn er voornamelijk ontwikkelingen in de strijd tussen privé en publiek domein en is er sprake van toenemende uniformiteit in de architectuur. De openbare ruimte wordt hierdoor steeds uniformer, ondanks de ongeplande ontwikkeling. (Smulders, 2010, pp.17-19). Deze ontwikkelingen trekken door in de neoklassieke tijd, de laatste tijd in de pre-industriële periode. In deze periode vindt er fysieke differentiatie plaats binnen de openbare ruimte. Om de openbare ruimte zo praktisch mogelijk te gebruiken werden er bomen en planten gebruikt ter afscheiding van de verschillende functies. Om dit te bewerkstelligen ging men terug naar een geplande openbare ruimte, waarbij de overheid een belangrijke rol speelde (Smulders, 2010, p. 18). Aan het eind van de 19<sup>de</sup> eeuw is dan ook sprake van een geplande monofunctionele openbare ruimte in de Nederlandse steden.

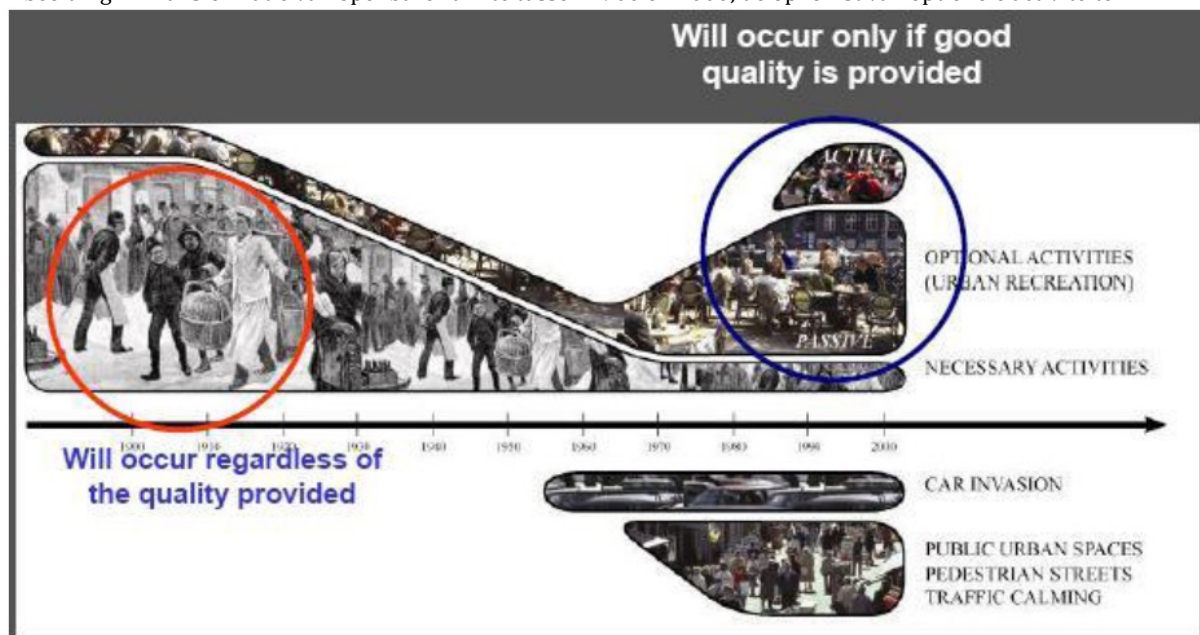
## **2.3 Openbare ruimte hedendaagse ontwikkelingen**

De belangrijkste periode voor dit onderzoek is de (post)industriële periode. De (post)industriële periode bestaat uit de industriële en postindustriële tijd en is van grote invloed op de openbare ruimte van steden van nu. In het begin van de industriële tijd verandert het karakter van de openbare ruimte. De maatschappij verandert in de loop van de 19<sup>de</sup> eeuw in een maatschappij die meer activiteiten als privé gaat zien en waarbij de activiteiten in privéomstandigheden worden uitgevoerd. Hierdoor werd het noodzakelijk geacht om privéruimten af te scheiden van de openbare ruimte. Het gevolg hiervan was dat het verschil tussen privé en publiek steeds duidelijker en scherper is geworden. Om de openbare ruimte te accentueren werd de openbare ruimte zo uniform mogelijk ontworpen en ingericht (Luesken, 2011, pp.14-15). Naast het accentueren van de openbare ruimte kwam er meer aandacht voor de arbeidersklasse en werd het idee van recreatie voor iedereen meer kracht bijgezet. De eerste stadsparken die voor iedereen toegankelijk waren om te betreden en te recreëren stamt uit deze tijd (Tilstra, 2011, p. 11; Gehl, 2004). De gekozen overheid komt op in deze periode en nam de inrichting, financiering en beheer van de openbare ruimte als taak op zich (Smulders, 2010, p.19). Toch wordt in deze industriële tijd nog vooral noodzakelijke activiteiten ontplooid door mensen in de openbare ruimte en ondanks de grotere inbreng van overheden komen de ontwikkelingen in de openbare ruimte vooral organisch tot stand. Wel wordt, in tegenstelling tot de pre-industriële periode, de openbare ruimte weer multifunctioneel gebruikt.

De grootste veranderingen vinden plaats in de 20<sup>ste</sup> eeuw, de postindustriële tijd. Mensen worden mobieler, gaan recreëren en doen activiteiten ter ontspanning. De hiervoor nog noodzakelijk geachte activiteiten, zoals handelen, worden in steeds grotere mate minder noodzakelijk om deze in de openbare ruimte te ontplooiën en maken plaats voor optionele activiteiten (Kalle, 2011, p. 13). Hierdoor verandert de monofunctionele openbare ruimte, welke als saai en uniform werd bestempeld met een gebrek aan identiteit en belevingswaarde, snel in de 20<sup>ste</sup> eeuw (Van der Plas, 1991, ). Gelijkheid en vrijheid zijn belangrijke waarden in de openbare ruimte en zoveel mogelijk functies moeten in de openbare ruimte gediend kunnen worden (Smulders, 2010, p.17). Toch is dit minder makkelijk dan het lijkt. Met de komst van de trein en de tram tijdens de industriële revolutie was de openbare ruimte aan snelle veranderingen onderhevig, maar met de opkomst van de auto werd de druk op de openbare ruimte alleen nog maar groter. Boulevards werden verkeersverbindingen en pleinen en straten parkeerplaatsen, wat ten koste is gegaan van de open ruimte voor voetgangers of andere activiteiten die in deze openbare ruimtes werden uitgevoerd (Tilstra, 2011, p.11; Gehl, 2006 ). Toch had de komst van de auto ook voordelen, zo kwam het toerisme opgang richting de steden. De stad kreeg een steeds grotere rol in de vrijetijdsbesteding van mensen en toeristen kwamen naar de stad toe om deze te bezichtigen. De stad kreeg hierdoor steeds meer aandacht en het besef onder stadsbestuurders groeide dat de bestaande stad veel te bieden heeft, zoals diversiteit, het ongewone en de mogelijkheid om andere mensen te ontmoeten (Tilstra, 2011, p.11; Gehl, 2006 ). Om de openbare ruimte in de stad volledig te benutten was het nodig om de auto terug te dringen en de openbare ruimte te herstellen (Tilstra, 2011, p.11). Bij het herstel van de openbare ruimte wordt gebruik gemaakt van verschillende netwerken en uiteenlopende vakdisciplines waardoor het mogelijk wordt om een integraal ontwerp te maken. Hierbij werd in het begin van de 20<sup>ste</sup> eeuw veel geëxperimenteerd met publiek/private samenwerkingen, dit vanwege het belang die private partijen in de openbare ruimte hebben (Smulders, 2010, p.19). Private partijen bieden steeds vaker ervaringen en belevenissen in de openbare ruimte, waardoor het stedelijk leven steeds meer geënceneerd en gethematiseerd wordt en krijgt de openbare ruimte steeds vaker de functie van geëxposeerde ruimte (van Aalst, 2002, p.12; Burgers, 1999, pp.135-137 ). Deze publiek/private samenwerkingen en andere actoren die invloed hebben op de openbare ruimte zullen verder uitgewerkt worden in hoofdstuk drie van dit onderzoek.

De transformatie van de openbare ruimte naar optionele activiteiten in de 20<sup>ste</sup> eeuw is door Gehl (1996 ) weergegeven in afbeelding 1.

Afbeelding 1: Transformatie van openbare ruimte tussen 1900 en 2000; de opkomst van optionele activiteiten.



Bron: Gehl, 1996; uit Kalle, 2011, p.13

In het boek 'Life between buildings' zet Gehl (1996) zijn 'public life theory' uiteen waarin de transformatie van de sociale en fysieke kenmerken van openbare ruimte tussen 1900 en 2000 in een historische context geplaatst zijn. Hierbij maakt Gehl onderscheid tussen noodzakelijke of functionele activiteiten, optionele of recreatieve activiteiten en sociale activiteiten. Rond 1900 waren mensen vooral bezig met noodzakelijke activiteiten in de openbare ruimte, zoals het kopen en verhandelen van goederen, waarbij de kwaliteit van de openbare ruimte er niet toe deed. Deze noodzakelijke activiteiten zijn door de jaren heen steeds minder belangrijk geworden. Daar tegenover staan de optionele activiteiten, welke vanaf de jaren '60, in tegenstelling tot de noodzakelijke activiteiten, steeds belangrijker zijn geworden. Deze optionele of recreatieve activiteiten zijn activiteiten, zoals wandelen, de hond uitlaten, een boek lezen of gewoon ergens willen zitten, leggen een grote druk op de kwaliteit van de openbare ruimte (Gehl, 2006). Wanneer de kwaliteit van de openbare ruimte te wensen over laat, door bijvoorbeeld een gebrek aan activiteiten of slecht onderhoud, zal de openbare ruimte minder of niet gebruikt worden (Kalle, 2011, p.13). Vooral de aanwezigheid



van voorzieningen speelt bij de kwaliteit van de openbare ruimte een grote rol. Een ruimte moet niet alleen er mooi en aantrekkelijk uitzien, maar er moet ook iets te doen zijn in de openbare ruimte, hieraan kunnen voorzieningen bijdragen (Gehl, 2006). Zoals te zien is in afbeelding 1, wordt, in vergelijking tussen 1900 en 2000, de openbare ruimte in 2000 voor veel meer activiteiten gebruikt, waardoor de kwaliteit van de openbare ruimte onder grote druk is komen te staan.

Het onder druk staan van de kwaliteit van de openbare ruimte is een van de redenen om de stationsgebieden aan te pakken, zoals in hoofdstuk één naar voren is gekomen. De kwaliteit van de ruimte bestaat uit de kenmerken van de ruimte, waarin tekortkomingen zijn of tegen de trends ingaan. Deze kenmerken en trends in de openbare ruimte zullen in de volgende paragrafen uiteengezet worden.

### 2.3.1 Kenmerken en trends in de openbare ruimte

In deze paragraaf staan de kenmerken en trends in de openbare ruimte centraal. De kenmerken van een openbare ruimte maken de openbare ruimte tot de ruimte die het is en de processen die daarin plaatsvinden. Trends in de openbare ruimte laten zien hoe er tegenwoordig gedacht wordt over de openbare ruimte en wat verwacht wordt hoe de ruimte in de toekomst gebruikt gaan worden. Deze kenmerken en trends zijn in te delen in vier kenmerken, de fysieke, culturele, sociale en economische kenmerken (Carr, 1992, p.50). De vier genoemde kenmerken zullen één voor één aan bod komen in deze paragraaf, waarbij de fysieke kenmerken van de openbare ruimte uitgebreider beschreven worden. Dit omdat de fysieke (en daarmee visuele) kenmerken van de ruimte zijn, volgens de definitie van Carr uit de inleiding van dit hoofdstuk, er om activiteiten te ondersteunen en een belangrijke voorwaarde om activiteiten te genereren, wat volgens Carr de essentie is van de openbare ruimte. Daarmee zijn de culturele, sociale en economische kenmerken direct van invloed op de fysieke uitwerking in de openbare ruimte. De fysieke kenmerken van de ruimte zullen als eerste uiteengezet worden en vervolgens opvolgend de culturele, sociale en economische kenmerken.

#### Fysieke kenmerken

De fysieke kenmerken van de openbare ruimte bestaat uit twee elementen, de functie van een openbare ruimte en de activiteiten die in een ruimte plaatsvinden. Door de functie die een ruimte heeft en de activiteiten die daarin plaatsvinden kunnen andere functies of activiteiten uitgesloten worden (Tilstra, 2011, p.9). De functies die een openbare ruimte heeft en de activiteiten die daarin plaatsvinden zijn op hun beurt weer verbonden met de bestaansbasis van een plek (Sennett, 1977). Zo hebben sommige openbare ruimtes een vormgevingsfunctie of verkeersfunctie, welke voortkomt uit de oorsprong van een ruimte, zoals een marktplaats of verkeersknooppunt (Tilstra, 2011, p.9). De functie die een ruimte heeft, laat zien hoe deze gebruikt wordt en welke activiteiten daar doorgaans plaatsvinden. Dit is niet anders voor de openbare ruimte in stationsgebieden. Dit gebied wordt door de (her)inrichting van de ruimte met fysieke ingrepen klaar gemaakt voor de toekomstige functies en activiteiten. Toch is er meer nodig dan één functie of activiteit in de openbare ruimte om van een openbare ruimte een goede openbare ruimte te maken (Project for Public Spaces, 2011, p.24).

Het scheppen van multifunctionele ruimten wordt door Hager (1997, p.71) uitgelegd in het 'heterotopia's' concept. Dit concept houdt in dat een ruimte overlappend of multifunctioneel is op zowel economisch, cultureel als recreatief gebied. Hierdoor wordt de ruimte gekenmerkt als een ruimte waar een 'grote veelheid en verscheidenheid van mensen, levensstijlen en activiteiten' plaatsvinden (Meyer, 2007, p.83). Oftewel, alle lagen uit de bevolking zullen elkaar ontmoeten in deze ruimte. Voorbeelden van heterotopia's zijn transferpunten. Dit zijn plekken waar verschillende activiteiten, zoals wonen, werken en recreëren in elkaar overlopen (van Aalst, 2002, pp.13-14). Stationsgebieden zijn van deze heterotopia's waar getracht wordt van de openbare ruimte een multifunctionele ruimte te maken. Het stationsgebied zal in hoofdstuk vier uitgewerkt worden.

De twee elementen, functie van de ruimte en activiteiten in de ruimte, zijn afhankelijk van de mate waarin de ruimte toegankelijk is, voor welke functies en activiteiten het ontworpen en ingericht is en hoe de ruimte beheerd en onderhouden wordt. Deze elementen van de ruimte zullen verder uiteengezet worden.

De openbare ruimte wordt vaak gezien als een ruimte die voor iedereen toegankelijk is en in verbinding staat met andere openbare ruimte. Private ruimte wordt vaak gezien als het tegenovergestelde van de openbare ruimte en zijn alleen toegankelijk voor de eigenaren of diegene die toestemming hebben van de eigenaar om de ruimte te betreden. Toch is deze strikte scheiding tussen openbare of private ruimte niet zo scherp als hiervoor is gesteld (Mitchell, 2008, pp.353-354). Tegenwoordig zijn verschillende openbare ruimtes in privé eigendom, zoals een winkelcentrum, welke wel toegankelijk zijn voor het publiek (Luesken, 2011, p.15). Toch wordt, als gesproken wordt over de openbare ruimte, ook steeds vaker de privé ruimte gezien als openbare ruimte, zoals in de definitie van Carr (e.a., 1992, p.50), weergegeven in de inleiding van dit hoofdstuk. Toch leiden definities als deze tot discussie. Veel openbare ruimtes, zoals een café of restaurant, worden regels opgesteld waaraan de bezoeker zich zal moeten houden of anders de toegang tot de ruimte wordt onthouden. Desalniettemin is er een soort van openbare toegankelijkheid, aangezien de meeste mensen wel naar binnen mogen of zelfs naar binnen worden verleid om te komen consumeren. Volgens Bergmans (2010, pp. 18-19) hangt de openbaarheid van een ruimte af van drie factoren, namelijk: toegankelijkheid, eigendom en regulering (wet- en regelgeving). De toegankelijkheid is volgens Bergmans de mate waarin een ruimte

vrij te betreden is. Het eigendom hangt samen met het bezit en de regulering uit de wetten en regels die een bepaald gedrag in de ruimte voorschrijven of verbieden (Bergmans, 2010, p.19). De openbare ruimte, zoals een café of restaurant, zijn dan ook nauwelijks als 'openbare ruimte' te bestempelen (van Aalst, 2002, p.7). Deze openbare ruimtes, waarbij de eigenaar de regels bepaalt en als de bezoeker zich daaraan houdt vrije toegang heeft, noemt Karsten (1992) semi-publieke ruimten. Van der Wouden (1999) maakt dezelfde onderscheid in de verschillende niveaus van publiekheid als Karsten; de openbare ruimte, de semi-openbare ruimte en de private ruimte. Boomkens noemt dit overgangsgebied tussen private en publieke ruimte of semi-publieke ruimte de 'drempelwereld' (van Asseldonk, 2010, p.51). Een voorbeeld van deze semi-openbare ruimte of drempelwereld is het station. Deze is vrij toegankelijk voor alle mensen, maar kan in de nacht afgesloten worden. Het huidige publieke karakter van het station zal met de komst van de dichte ov-poorten weer veranderen, aangezien alleen mensen met een ov-chipkaart toegang krijgen tot het station (van Asseldonk, 2010, p.51).

Dat de toegang tot de openbare ruimte minder wordt is een recente ontwikkeling waarmee de openbare ruimte in Nederland mee te maken krijgt. Steeds meer openbare ruimtes worden toegeëigend door bedrijven, sociale groepen of verkeerstromen (Wouden, 1999). Dit verschijnsel van toe-eigening van de openbare ruimte wordt in de literatuur aangeduid als privatisering of parochialisering van de openbare ruimte (Brunt & Deben, 2001, p.8, Tilstra, 2011, p.12). Een parochiale ruimte is een ruimte waarin een gevoel van saamhorigheid tussen burens en 'halve bekenden' optreedt met wie een gemeenschappelijke kenmerk wordt gedeeld. Deze parochiale ruimte zit tussen de openbare ruimte, waarin mensen elkaar alleen categorisch kennen, en de private ruimte, waarin banden van intimiteit tussen primaire groepsgegoten zoals familie zijn, in (Bergmans, 2010, p.22). Een parochiale ruimte heeft consequenties op het functioneren, het gebruik en beleving van de openbare ruimte. Brunt & Deben (2001, p.8) stellen dat wanneer een ruimte wordt toegeëigend door één groep, de openbare ruimte minder toegankelijk wordt. Dit komt doordat de groep die de ruimte domineert een gevoel van saamhorigheid creëert, waardoor andere mensen zich minder welkom voelen in dezelfde ruimte (Humphreys, 2010, p. 768, Tilstra, 2011, p.12). Volgens zowel Brunt & Deben (2001, p.8) als Humphreys (2010) komt een geparochialiseerde ruimte veel voor in wijken en buurten, dit omdat de bewoners van die wijken of buurten de gezamenlijke ruimte opeist. Hierbij is het zelfs mogelijk dat bepaalde openbare ruimten hun sociale functie verliezen waardoor de ruimte gevoelens van onveiligheid oproepen (van Aalst, 2002, p.7). Om deze gevoelens weg te nemen worden er meer regels, controle en sturing gevraagd ten aanzien van de openbare ruimte. Deze regels en handhaving daarvan kan verkregen worden door regels op te stellen, bewaking door camera's en/of (particuliere) beveiligingsdiensten, buurt- en stadswachten, hekken en andere maatregelen. De openbare ruimte controleren kan doormiddel van een specifieke inrichting en ontwerp. Hierdoor is het mogelijk om ongewenste bezoekers met slimme methodes op afstand te houden. Een voorbeeld hiervan is een zo ontworpen bankje waardoor daklozen er niet op kunnen liggen (Deben, 1999, pp 10-12). Toch treed een geparochialiseerde of geprivatiseerde openbare ruimte in Nederland steeds vaker op en zal de openbare ruimte in de toekomst steeds vaker in privé-eigendom zijn (van Asseldonk, 2010, p. 51). Dit komt met name doordat de overheden steeds vaker het onderhoud aan de openbare ruimte niet kunnen betalen (Zukin, 1995). Deze privatisering hoeft desondanks niet als een bedreiging gezien te worden volgens Hajer en Reijndorp (2001), maar eerder als een kans om een nieuwe betekenis te geven aan de stad als ontmoetingsplaats. Dit kan bijvoorbeeld doordat samenwerkingen met private ondernemingen juist gecommuniceerd wordt tussen overheden en private partijen, waardoor allerlei nieuwe initiatieven ontplooid kunnen worden.

De ontwikkeling van het stationsgebied naar een ontmoetingsplaats biedt mogelijkheden tot het aantrekken van private partijen voor de ontwikkeling van de ruimte. Hiermee zou deze ruimte, net als het station zelf, misschien wel een semi-openbare ruimte of drempelwereld kunnen worden, wat kansen biedt voor nieuwe ontwikkelingen en een multifunctionele ruimte.

De fysieke inrichting van een openbare ruimte is gerelateerd aan de functie die een ruimte heeft en de betekenis die mensen geven aan een ruimte. Een inrichting die de ruimte daardoor krijgt is bijvoorbeeld een parkeerplaats voor auto's of een grasveld om spelletjes op te spelen. De inrichting van de ruimte is van wezenlijk belang om de functie die de eigenaar voor ogen heeft te faciliteren. Dit kan alleen door constant te investeren in de openbare ruimte en de faciliteiten op het gewenste niveau te behouden. Daarnaast wordt geprobeerd door middel van investeringen tot een 'fysieke schoonheid' van de ruimte te komen en wordt er gestreefd naar het oplossen van sociale problemen in de ruimte en het creëren van mogelijkheden tot ontmoeting en gemeenschapsgevoel (Brunt & Deben, 2001, p.11).

Uit het voorgaande blijkt dat de inrichting van een ruimte voor een groot deel het gevoel dat mensen hebben van een ruimte bepaalt. Daarom is het belangrijk voor een inrichting te kiezen die past bij de gebruikers, functie van de ruimte en activiteiten die daarin plaatsvinden, maar ook zeker een ontwerp en inrichting te kiezen die past bij de omgeving. De ontwikkeling van de stationsgebieden is de gekozen inrichting van belang bij de uitwerking van de ruimte op het gebruik en karakter van het gebied. Het zal moeten aansluiten bij de gewenste multifunctionaliteit, kwaliteit en allure die bij het nieuwe gebied horen en gesteld zijn door de lokale en nationale overheid, maar ook de gebruikers van de ruimte. Daarnaast is de fysieke inrichting niet alleen van belang voor het gevoel en gebruik van de gebruikers van een ruimte, ook voor het onderhoud en het beheer van de ruimte.

Het beheer van de openbare ruimte is in de loop van de tijd veranderd, zoals aangemerkt in paragraaf drie van dit hoofdstuk. Vanaf de middeleeuwen wordt voor het eerst gesproken over enig beheer in de openbare ruimte en naar mate de tijd vordert komt het beheer en onderhoud van de openbare ruimte in steden in handen van het stadsbestuur

(Smulders, 2010, p.18). De openbare ruimte is daardoor aantrekkelijker geworden, wat een positieve werking heeft op de aantrekkingskracht van de openbare ruimte (Rot, 2009, p.32). Een ruimte met kapotte materialen, afgebladderde verf en niet gemaaid gras zijn afgeleiden van slecht en achterstallig onderhoud en beheer, wat kan leiden tot vandalisme en sociaal gedrag (Coleman, 1985, pp.44-47; Kalle, 2011, p.27). Uit verschillende onderzoeken blijkt dat achterstallig onderhoud en slecht beheer negatieve invloeden heeft op de leefbaarheid en beleving van de ruimte en leidt tot onveiligheidsgevoelens (Pasaogullari & Doratli, 2004; Malek & Mariapan, 2009; Kalle, 2011, p.27). Toch is het schoon en netjes houden van de ruimte alleen niet genoeg. De ruimte is aan verandering onderhevig en de gebruikers veranderen. Het is dus nodig dat de ruimte mee groeit en verandert met de gebruikers van de ruimte. De ruimte moet beheerd worden op een manier die voldoet aan de veranderende gebruikers en behoeften (Project for Public Spaces, 2000, p.14). Daarom moet vooraf, bij de (her)inrichting van de ruimte, al rekening gehouden worden met het beheer en het onderhoud van de ruimte in de toekomst. Door in de ontwerpfase rekening te houden met de beheerfase en afstemming tussen beide te bereiken worden beheerbare ontwerpen gemaakt en faalkosten vermeden (KEI, 2011, p.3). Zowel de afstemming tussen actoren (hoofdstuk drie) als de ruimte onderhouden en beheren voor toekomstige doeleinden, multifunctionaliteit, zorgen ervoor dat de ruimte een functie behoudt en activiteiten ontplooid kunnen worden, zowel nu als in de toekomst.

Ondanks het belang die actoren hebben in de openbare ruimte (hoofdstuk drie) is het hoofdzakelijk een gemeentelijke (publieke) taak de openbare ruimte te ontwerpen, in te richten en te beheren en voor de toekomst zal voor de overheid nog altijd een belangrijke rol zijn weggelegd voor het onderhoud van de ruimte (KEI, 2011, p.5). Dit is niet verwonderlijk, aangezien de meeste openbare ruimte eigendom is van een openbaar lichaam, bijvoorbeeld de staat, de provincie of een gemeente (van der Plas, 1991). Wel is dit opmerkelijk, aangezien private partijen voordeel kunnen hebben van een goede inrichting en beheerbaarheid van de openbare ruimte. Sommige private partijen zijn de dagelijkse gebruikers van de ruimte en hebben een direct belang bij deze openbare ruimte en zou het mogelijk zijn om door middel van publiek-private of volledig private beheerconstructies de openbare ruimte te beheren en onderhouden (KEI, 2011, p.5). Dit vraagt echter een andere rol van de overheden. De overheden zouden dan de regie voeren over de openbare ruimte en moeten faciliteren in initiatieven in de openbare ruimte in plaats van zich opstellen als een marktpartij in de openbare ruimte en actief ontwikkelingen uitvoeren (KEI, 2011, p.6). Echter komen deze vormen in de praktijk weinig voor, met uitzondering van winkelcentra, aangezien de meeste openbare ruimtes, zoals pleinen en parken, de gemeente nog steeds eind verantwoordelijke is (Rot, 2009, p.35). Dit onderzoek richt zich op de rol van de overheid en private actoren bij de ontwikkeling van de openbare ruimte in het stationsgebied is waarbij op deze rol dieper ingegaan wordt in hoofdstuk drie.

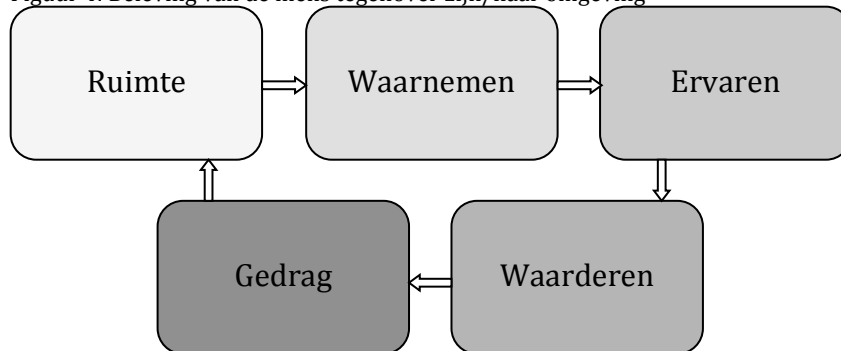
#### Culturele kenmerken

De tweede van de vier kenmerken van de openbare ruimte is de culturele kenmerken. Bij de culturele kenmerken van de ruimte gaat het met name om de identiteit en beleving van een ruimte, welke ervoor zorgen dat mensen naar een ruimte toekomen, gaan gebruiken en activiteiten in de openbare ruimte ondernemen, maar ook de ruimte een gezicht geeft en herkenning aan de stad. Dit maakt de openbare ruimte het symbolische hart van de stedelijke identiteit (van der Wouden, 1999). Het symbolische hart van de stedelijke identiteit komt terug bij de openbare ruimte van het stationsgebied. Het is het eerste dat mensen zien bij een bezoek aan de stad met het openbaar vervoer en daarom spelen culturele kenmerken een belangrijke rol bij de (her)ontwikkeling van de openbare ruimte in stationsgebieden. Deze rol wordt dan ook erkend door de Rijksoverheid, waarbij de (her)ontwikkeling gesteund wordt door beleid.

De stedelijke identiteit draait om de sociaal-culturele kenmerken van de openbare ruimte (van Aalst, 2002, p.8). De identiteit van een ruimte wordt bepaald door de genius loci, het unieke, karakteristieke van een ruimte, waarmee de ene ruimte zich van een andere onderscheidt (van Aalst, 2002, p.9). Een identiteit van een stad kan zeer lang mee gaan, maar is ook onderhevig aan verandering door bijvoorbeeld gebeurtenissen, mythen, de geschiedenis en herinneringen (Hajer & Reijndorp, 2001, pp.35-37). De genius loci wordt in belangrijke mate bepaald door de inrichting, gebruik en beheer van de ruimte. Wanneer deze elementen kloppen creëert een ruimte een eigen 'sense of place'. Dat het lastig is om de elementen inrichting, gebruik en beheer goed op elkaar af te laten stemmen blijkt wel uit de toenemende mate van mismatch tussen zender en ontvanger. De ruimte (de zender) wordt niet ervaren door de gebruiker (de ontvanger) zoals beoogd was met het ontwerp en de inrichting van de openbare ruimte. Daarnaast wordt de openbare ruimte steeds uniformer ingericht en vormgegeven. Dit komt doordat steeds vaker dezelfde internationale architecten worden aangetrokken om de openbare ruimte te ontwerpen, waarbij de ruimte ingericht wordt met dezelfde voorzieningen, uniforme gevels en kleuren. Functies of voorzieningen in de openbare ruimte hebben hierdoor geen enkele binding meer met de locatie en staan los van de omgeving. Desalniettemin wordt een hoge prijs betaald voor het bezitten, bezoeken of het beleven van een klein beetje originaliteit of genius loci (van Aalst, 2002, pp.9-10). Bij de herontwikkeling van de openbare ruimte wordt ingespeeld op deze ontwikkeling. Er wordt originaliteit, of genius loci, gecreëerd door een bijzonder ontwerp op basis van verschillende kenmerken van de ruimte, zoals bijvoorbeeld functie, geschiedenis of betrokken actoren. Dit onderzoek gaat hier verder op in wat de gevolgen zijn van het betrekken van actoren in de herontwikkeling van stationsgebieden bij de culturele kenmerken van de ruimte en daarmee de ontwikkeling van de genius loci en de commerciële uitbating van de ruimte.

Mensen zijn bereid veel te betalen voor een klein beetje originaliteit en de beleving die deze geeft (Tilstra, 2011, p.16). Wanneer er 'iets' te beleven is in de openbare ruimte krijgt de ruimte een betekenis en eigen karakter voor een individu of samenleving. Een beleving is volgens Buijs en van Kralingen (2003, p.20) 'de psychologische ervaringen wanneer een bepaalde omgeving wordt waargenomen'. De beleving van de mens ten opzichte van zijn omgeving hebben Buijs en van Kralingen in figuur 4 weergegeven:

Figuur 4: Beleving van de mens tegenover zijn/haar omgeving



Bron: Buijs en van Kralingen, 2003, p.20

Figuur 4 gaat over de 'sociale' of 'symbolische' ruimte, staat de fysieke ruimte centraal. Deze fysieke ruimte wordt waargenomen door de gebruiker van de openbare ruimte en door zijn waarneming roept de ruimte bepaalde ervaringen en herinneringen op. Deze ervaringen en herinneringen zijn afhankelijk van het individu en zijn persoonlijke context, waardoor de ervaringen en herinneringen subjectief zijn. Deze subjectieve ervaringen en herinneringen hangen af welke waardering iemand geeft aan de ruimte. Bij de waardering van de ruimte spelen persoonlijke voorkeuren een belangrijke rol. Het gedrag is uiteindelijk het gevolg van alle ervaringen en de waardering van de gebruiker van de openbare ruimte. Als een ruimte hoog gewaardeerd wordt zal de ruimte drukker bezocht worden. Dit heeft weer consequenties op de fysieke ruimte. Deze zal meer en vaker bezocht worden en daardoor sneller 'slijten' en dus aan vervanging onderhevig. Zoals bovenstaande figuur 4 laat zien is de beleving van een ruimte en de ervaring die iemand heeft sterk contextafhankelijk (Tilstra, 2010, p.17).

Om iets 'anders' te beleven bezoeken steeds meer mensen steden, evenementen, festiviteiten, et cetera (Urry, 2001; Ennen, 2007, p.11). De beleving waar de bezoeker op afkomt is een totaal concept welke het aantrekkelijk maakt om mee te doen aan de beleving (Ennen, 2007, p.3). Het bezoeken van de beleving is de moeite waard voor deze mensen en hebben er geld, tijd en eventueel een inspanning voor over. Dit kan zowel in de privé- als werksfeer ondernomen worden (Rippen & Bos, 2008, p.14). Dat het om een beleving gaat welke 'onecht' is, is de consument van de beleving terdege bewust, maar men is bereid een hoge prijs te betalen als de beleving voldoet aan de gestelde (hoge) eisen (Ennen, 2007, p.12). Een beleving of het beleven van een activiteit is het ondervinden, meemaken en meedoen van of aan een activiteit (Rippen & Bos, 2008, p.59). Dit kan onder andere in overdekte skipistes, shopping malls, kartbanen, tuincentra, megabioscopen, et cetera. De meeste steden in Nederland hebben ten minste een of enkele van deze voorzieningen. Mensen kiezen ervoor om in de steeds schaarser wordende vrije tijd steeds meer te beleven. Hierdoor brengen mensen steeds meer vrije tijd door in commercieel geëxploiteerde accommodaties, zoals een megabioscoop. Dit is mede gekomen doordat de welvaart is toegenomen en het mogelijk is geworden om meer en hogere behoeftes te vervullen. Nijs en Peters (2003, p.28) constateerden dat de mens na lange tijd gefocust te zijn geweest op de materiële zaken in het leven, tegenwoordig de omslag is gemaakt naar het voorzien in psychologische behoeften. Dit komt doordat de consument in zijn materialistische behoeften reeds is voldaan.

Bij de ontwikkeling van de stationsgebieden is de ambitie van de Rijksoverheid om deze gebieden een nieuw stadscentrum te maken met een eigen identiteit en waar, dag en nacht, wat te beleven valt. Zo moet de multifunctionaliteit van de ruimte en de variëteit in gebruik van de gebouwen bijdragen aan het gebruik van het gebied en de imago van de stad. Dit kan alleen verwezenlijkt worden door in te spelen op de culturele kenmerken van de ruimte en deze toe te voegen aan het gehele gebied. De uitbating van deze voorzieningen kan vrijwel alleen op commerciële basis, waardoor private actoren betrokken zijn bij de ontwikkeling van deze voorzieningen. Zij zullen een actieve rol hebben in het proces, welke beschreven wordt in hoofdstuk drie.

#### Sociale kenmerken

De sociale kenmerken zijn het derde kenmerk van de openbare ruimte en gaan met name in op de openbare ruimte als sociale ontmoetingsplek. De openbare ruimte is de plek waar mensen elkaar ontmoeten, wat bijdraagt aan het sociale systeem om rekening te houden met elkaar en daarmee aan een groter maatschappelijk verantwoordelijkheidsgevoel (Deben, 2007). De openbare ruimte van stationsgebieden is zo'n plek waar veel mensen samen komen en de mogelijkheid hebben om elkaar te ontmoeten. De openbare ruimte in stationsgebieden is daarmee een belangrijke ruimte om de sociale kenmerken van de openbare ruimte tot uiting te laten komen.

Zoals naar voren komt in dit hoofdstuk, zijn de functies en activiteiten die plaatsvinden in een ruimte in iedere openbare ruimte verschillend, maar de functie die in iedere openbare ruimte gelijk is, is die van ontmoetingsplek (Deben, 2007). Mensen spreken met vrienden af op de hoek van de straat of komen samen voor een concert op, bijvoorbeeld, een plein. Deze contacten worden ook wel vaste sociale contacten genoemd. Naast deze vast contacten bestaan de meeste contacten tussen mensen in de openbare ruimtes uit losse sociale contacten. Uit onderzoek blijkt dat deze losse contacten zeer belangrijk zijn voor het sociaal kapitaal van mensen, wijken of gemeenschappen. Het zijn deze losse contacten en oppervlakkige ontmoeten ervoor zorgen dat mensen, bijvoorbeeld, een baan kunnen vinden. Door deze ontmoetingen met vreemden voelt de ruimte vertrouwd aan en ontstaat een gevoel van veiligheid in de ruimte (Jacobs, 1961, pp.30-31).

Toch is niet iedereen het met Jacobs eens. Niet altijd zorgen deze losse sociale contacten voor nieuwe banen of extra veiligheid. Blokland (2008, p.30) stelt dat mensen zich ook veilig voelen indien zij naast een veroordeelde van een misdrijf wonen, indien de kans klein is dat hetzelfde hetzelfde overkomt. Echter gaat het hier om een onderzoek naar het ontstaan van nieuwe vaste sociale contacten in de openbare ruimte en niet om korte ontmoetingen en losse sociale contacten. Hierdoor gaat het verwerpen van Jacobs' stelling ook Blokland te ver (Blokland, 2008, p.30). Korte of lange sociale ontmoetingen in de openbare ruimte komen steeds verder onder druk te staan. Zoals eerder in dit hoofdstuk is aangegeven, worden gebruikersgroepen geweerd uit de ruimte door middel van ontzeggingen van de ruimte of ontmoedigingen door de inrichting van de ruimte. Hierdoor wordt de mogelijkheid ontnomen om met allerlei verschillende bevolkingsgroepen in contact te komen. De openbare ruimte moet idealiter ontmoetingen tussen verschillende bevolkingsgroepen aanmoedigen. Zeker in het geval van de nieuwe stadscentra. De herontwikkeling van de stationsgebieden naar nieuwe stadscentra zou deze gedachten in zich moeten hebben om mensen met elkaar te ontmoeten en verbinden en deze te faciliteren. Over de openbare ruimte in stationsgebieden als sociale plek zal verder ingegaan worden in hoofdstuk vier.

### Economische kenmerken

Tot slot het economische kenmerk van de openbare ruimte, de waardering van de openbare ruimte op de omliggende ruimte en vastgoed. Openbare ruimtes zijn namelijk in economisch opzicht goed voor een stad. Zij hebben, bijvoorbeeld in de vorm van een park, een positieve invloed op de marktwaarde van het omliggende onroerend goed. Zo zijn de onroerend goed prijzen van gebouwen die liggen rondom het Bryant park en Central park in New York het hoogst van heel de stad (Project for Public Spaces, 2000, p.14). Naast de verhogende waardering van onroerend goed zijn openbare ruimtes toeristen trekkers. Met deze toeristen worden aanvullende economische activiteiten aangetrokken, zoals onder andere hotels voor het verblijf, horeca voor de hapjes en drankjes en attracties, zoals bijvoorbeeld een museum, om de toeristen te vermaken (Walljasper, 2005). Tegenwoordig liggen stations en het omliggende gebied en openbare ruimte midden in de Nederlandse steden. Hiermee is de openbare ruimte in deze gebieden voor de stad van economische waarde geworden.

Een openbare ruimte die veelvuldig gebruikt wordt en een goed imago heeft in een stad trekt mensen. Niet alleen mensen van de stad waarin het ligt, maar ook toeristen die speciaal naar de ruimte toe komen om deze te gebruiken, beleven of te bezichtigen. De aanwezigheid van mensen leidt vervolgens tot het ontstaan van economische activiteiten. Als veel mensen de ruimte veelvuldig gebruiken gaan mensen de ruimte identificeren met de stad, zoals de Dam in Amsterdam. Steden spelen hierop in door openbare ruimtes een rol te laten spelen in de promotie van de stad om toeristen te trekken. De openbare ruimte draagt hierdoor bij aan de versterking van de economische positie van een stad op een (indirecte) manier (Deben, 2007; Hospers, 2008). Deze gedachten spelen ook een grote rol bij de herontwikkeling van de openbare ruimte van stationsgebieden. Deze gebieden wordt gezien als de plek voor stedelijke ontwikkeling en economische groeimogelijkheden voor de stad. Hier zal verder ingegaan worden in hoofdstuk vier.

## 2.4 Conclusie

In dit hoofdstuk zijn de theoretische achtergronden van de openbare ruimte aan bod gekomen. Het hoofdstuk werd ingeleid met de definitie van de openbare ruimte. Dé definitie van de openbare ruimte bestaat niet, vanwege de veelvoud aan interpretaties en benaderingen van onderzoekers om de openbare ruimte te onderzoeken. De belangrijkste interpretaties en benaderingen van de openbare ruimte zijn te herleiden tot de fysieke, culturele, sociale en economische kenmerken van de openbare ruimte. Tezamen geven deze kenmerken een goed beeld van de verschillende facetten van de openbare ruimte en hoe deze ruimte in de loop van de geschiedenis is ontstaan en waar het haar huidige en toekomstige kracht vandaan haalt. Daarom is er gekozen voor de definitie van Carr te gebruiken. In deze definitie komen deze kenmerken van de openbare ruimte bijeen, maar wordt tevens de verscheidenheid van de ruimte benadrukt. In hoofdstuk drie zal verder gegaan worden met de context waarbinnen het onderzoeksobject afspeelt, namelijk het stationsgebied.



## 3 Stationsgebied

In dit hoofdstuk staat het stationsgebied centraal. Er wordt ingegaan op het ontstaan van de Nederlandse stationsgebieden en wat deze plek betekent voor een stad. De eerste paragraaf van dit hoofdstuk bestaat uit een uiteenzetting van de ontwikkeling van het stationsgebied. Hierna wordt ingegaan op de plek die het stationsgebied heeft in de Nederlandse steden waarna in paragraaf drie de definitie uiteengezet wordt. Vervolgens worden hedendaagse ontwikkelingen die een rol spelen in het gebied uiteengezet en wordt afgesloten met de conclusie.

### 3.1 Stationsgebied ontwikkeling

Het ontstaan van de Nederlandse stationsgebieden is begonnen met de ontwikkeling van de eerste spoorlijnen en de oprichting van de eerste spoorwegmaatschappij in september 1839. Spoorlijnen en stations werden langs bestaande steden en (ontmantelde) stadsmuren gebouwd, aangezien daar de ruimte was om het spoorstelsel te ontwikkelen. De voorkant van het station werd geïntegreerd aan de kant van de stad met een directe weg die station en stad met elkaar verbonden, terwijl aan de achterkant nieuwe functies werden ontwikkeld, zoals fabrieken, opslaghallen en spoor gebonden activiteiten. Langs de directe weg tussen station en stad vestigden zich in de loop van de jaren winkels, horeca en kantoren. Tevens werden in de buurt van het spoor woningen gebouwd om werknemers van deze functies te huisvesten. De uitbreiding van de stad aan de andere kant van het spoor, zorgde voor een barrière tussen de nieuwe uitleggebieden en het oude stadscentrum (Kizimenko, 2010, p.14; Volkers.nl, 2014).

Door het toenemende auto bezit en gebruik verandert de status van de Nederlandse stationsgebieden. Het station wordt minder belangrijk voor ruimtelijke ontwikkelingen, omdat verder van de stad gelegen gebieden beter bereikbaar worden. Bedrijven trekken weg uit het stationsgebied en leegstand in het stationsgebied is het gevolg. Stadsbesturen proberen door een ringweg om het stadscentrum de steden beter bereikbaar te maken met de auto, maar deze ringwegen vormen een barrière voor het station tussen de stad en het stationsgebied. Na afschaffing van het perronkaartje in 1970 wordt het mogelijk om het station ook te betreden als je niet met de trein reist. Hierdoor wordt het tevens mogelijk om het station te gebruiken als doorgang naar andere stadsdelen. De stationsomgeving wordt hierdoor weer ontdekt als interessante locatie voor stedelijke ontwikkelingen. Met de uitbreiding van de infrastructuur in de jaren '90 ontstaan er kansen voor steden om de stationsgebieden te (her)ontwikkelen. Ook de komst van de Hogesnelheidslijn maakt het voor steden interessant om internationale bedrijven te trekken naar hun stad. Bijna alle grote en middelgrote steden in Nederland hebben plannen om hun spoorzone te ontwikkelen of zijn daarmee reeds gestart. De stationslocaties zijn zeer geschikt voor intensief ruimtegebruik en de nieuwbouw opgave in stedelijk gebied te volbrengen (Kizimenko, 2010, pp.14-15). Het stationsgebied is hierbij anno 2015 een gebied dat volop in de belangstelling staat voor stedelijke ontwikkelingen en het ontwikkelen van een stationsgebied als nieuwe stadscentrum. Dit resulteert in een stationsomgeving waarin de plaatsfunctie steeds belangrijker wordt. Deze functie wordt uiteengezet in de volgende paragraaf.

### 3.2 Knoop versus plaats

De stationsomgeving van de meeste Nederlandse steden wordt (her)ontwikkeld. Hierbij is veel aandacht voor de ruimte als plaats en welke functies en elementen de ruimte moet hebben. Zeker in het stationsgebied moet daar een bepaalde evenwicht in zitten met de ruimte als knooppunt. Stationsomgevingen faciliteren het OV knooppunt en een goede ruimte draagt bij aan de ontwikkeling van het gebied als geheel. In deze paragraaf wordt dieper ingegaan op de plaats- en knooppuntfunctie van het stationsgebied.

'De beweeglijkheid die met onze steeds sneller wordende netwerken van vervoersmiddelen, mobiele telefoons en internetaansluitingen mogelijk is geworden, stoort zich steeds minder aan grenzen, is zeer vluchtig, ogenschijnlijk footloose en uiterst flexibel', hiermee stelt Boelens (2000, p.6) dat de stad als eenduidig fenomeen met fysieke grenzen niet meer bestaat en de maatschappij meer en meer uit netwerken bestaat. Bereikbaarheid van functies en activiteiten is belangrijker geworden dan de nabijheid ervan. Deze ontwikkeling komt voort uit de verandering in de maatschappij in sociale en economische structuren en culturele, demografische en technologische ontwikkelingen daarbinnen. Waar vroeger mensen en bedrijven zich vestigden in de nabijheid van bijvoorbeeld grondstoffen of personeel/werk, is tegenwoordig de locatie in het netwerk van groter belang (Nizet, 2005, pp.6-7).

De socioloog Manuel Castells (2000) spreekt hier over het ontstaan van de netwerksamenleving. Onder invloed van informatie- en communicatietechnologie en de toepassing van deze technologieën ontstaat een scheiding in plaats en tijd en vindt er een vervloeiing plaats van sociale en economische processen waardoor verhoudingen veranderen tussen burger, politiek en markt (Van Keulen en van Mispelaar, 2009, p.11). Het ontstaan van de netwerksamenleving, de 'information age', kan als sociale structuur gezien worden en als tegenhanger van de 'industrial age'. Waar in de industriële revolutie, door het ontwerp bureaucratieën, het grote kapitaal aan de macht is gekomen, wordt deze macht in de 'information age' weer afgestaan. Castells (2000, p.23) verwoordt dit als volgt: 'The fundamental

dilemma in the network society is that political institutions are not the site of power any longer. The real power is the power of instrumental flows and cultural codes, embedded in networks'. Territoriale grenzen zijn weggefallen, waardoor het afgebakende gebied waarbinnen de macht van het bestuur valt, verplaatst (Frissen, 1996; Van Keulen en van Mispelaar, 2009, p.11). De verplaatsing van de politiek heeft Bovens (1995) als volgt beschreven:

- Verplaatsing besluitvorming naar enerzijds regionaal en lokaal niveau, anderzijds naar internationaal niveau;
- Verschuiving van zuivere politieke besluitvorming naar quasi publieke netwerken, civil society en bedrijfsleven;
- Ontideologisering leidt tot depolitisering van besluitvorming;
- Ver juridisering van politieke besluitvorming;
- Verplaatsing van politieke besluitvorming naar het bestuurlijk-bureaucratisch domein

Door de netwerk- en informatiesamenleving vormt zich een nieuwe economisch-ruimtelijke dynamiek, waarin macht vloeibaar is geworden door het ontstaan van horizontale netwerken (Frissen, 2005). De knopen of zware delen van het netwerk, worden door Castells (1996) 'space of flows' genoemd, welke ondersteund worden door zeer hoogwaardige, technologische infrastructuur.

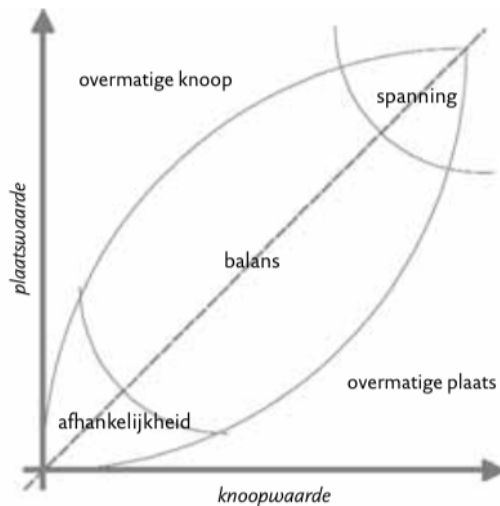
Zoals hierboven uiteengezet verliezen de traditionele machthebbers steeds meer terrein ten opzichte van de nieuwe netwerken. De macht van besluitvorming komt hiermee steeds meer in handen bij degene die een centrale plek innemen in een netwerk. Het station en de stationsomgeving zijn in het openbaar vervoer en in steden de centrale plek van deze netwerken en daarmee mee plekken waar ondernemingen zich graag vestigen. Een station is de schakel tussen de plaats en de bereikbaarheid van een plek (Bertolini & Spit, 1998; Peek, 2006; Trip, 2007).

#### Knoop-plaats model

Dat bereikbaarheid belangrijk is geworden komt door de netwerk samenleving waarin we nu leven. Een netwerk is een set van onderling verbonden knooppunten, waarbij sociale, economische en culturele structuren niet meer bepaald worden door een gedeeld ruimte gebruik, maar door de verbinding met personen of activiteiten elders (Wigmans, 2003). Hoogwaardige infrastructuur heeft het mogelijk gemaakt om een netwerk te onderhouden op grotere afstand. Zo is een stad die midden in een netwerk ligt en veel verbindingen heeft, aantrekkelijker om te wonen, werken en recreëren dan een stad die niet in een netwerk ligt (Kizimenko, 2010, pp.18-19). In de nota 'ruimte, ruimte voor ontwikkeling' (ministerie van VROM, 2004) wordt ingezet op de bundeling van economie, infrastructuur en verstedelijking als ruimtelijke strategie. Hierbij worden vervoerdiensten gecombineerd met een concentratie van activiteiten en voorzieningen. Deze lijn wordt doorgezet in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012) van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. In deze visie zijn de kernbegrippen concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Waarbij ingezet wordt op multimodale knooppunten in het centrum van de internationaal bereikbare stedelijke regio's met concentraties van topsectoren (Ministerie van Infrastructuur en Milie, 2011, pp.5-63). Voor het succesvol functioneren van een knooppunt is het van belang dat er een optimale afstemming is tussen het knooppunt en de plaats. Een goed knooppunt met veel activiteiten en voorzieningen zal een goed infrastructureel netwerk en frequentie dienstregeling vereisen en aan de andere kant zal een goed toegankelijk knooppunt leiden tot een interessante vestigingsplaats voor bedrijven, waardoor de plaats functie gestimuleerd kan worden (Peek, 2006, p.150; van Bendegem, Bos en van der Heijden, 2005, p.16). Bertolini (1999) heeft een model ontwikkeld, waarbij de knoop- en plaatswaarde van een plek gecombineerd worden. Het model van Bertolini, zoals weergegeven in afbeelding 2, geeft aan de hand van een uiteenzetting van de knoopwaarde (y-as) tegenover de plaatswaarde (x-as), inzicht in de relatie tussen de bereikbaarheid van knooppunten en (de ontwikkeling van) vastgoedprogramma op deze locatie. De aanname in dit model is dat, als er zich geen storende factoren voordoen, alle knooppunten zich uiteindelijk rond de diagonale evenwichtslijn zullen positioneren (Peek, 2006, p.150; van Bendegem, Bos en van der Heijden, 2005, p.17).



Afbeelding 2: Knoop-plaats model



Bron: Bertolini, 1998

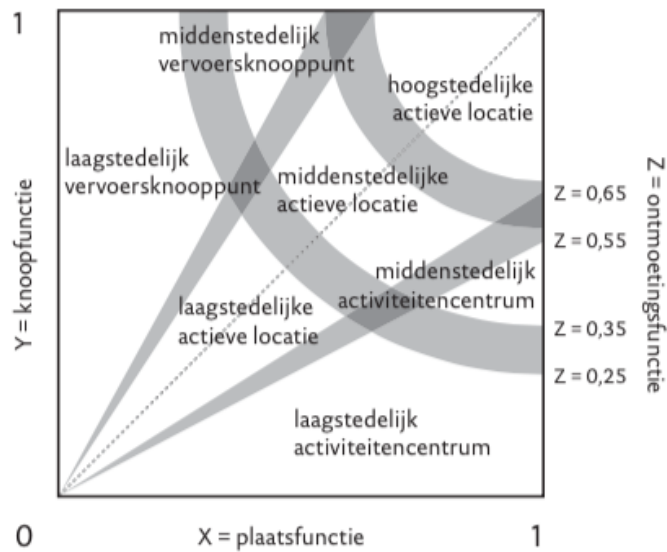
Voor locaties die niet op de diagonale evenwichtlijn gepositioneerd zijn, wordt door Bertolini onderscheid gemaakt tussen een overmatige knoop of overmatige plaats. Bij een overmatige knoop is sprake van een goed ontwikkeld infrastructureel netwerk met bereikbaarheidsdiensten, maar een achterblijvende plaatswaarde. Hiertegenover staat de overmatige plaats, waarbij de functies en activiteiten te veel aanwezig zijn tegenover het knooppunt (Peek, 2006, p.150; van Bendegem, van der Heijden en Bos, 2005, pp.6-8; Bertolini, 1999, p.206). Locaties kunnen ook boven- of onderaan de diagonaal liggen. Knooppunten zoals Amsterdam CS en Utrecht CS zijn voorbeelden van knooppunten die bovenaan de diagonale lijn liggen. Dit betekent dat de intensiteit en diversiteit van de vervoersmodaliteiten en stedelijke activiteiten maximaal benut zijn. Op deze plaatsen treedt spanning op in het ruimtegebruik, waardoor nieuwe activiteiten en uitbreidingen van het vervoersnetwerk met elkaar concurreren om de weinig beschikbare ruimte. Hiertegenover liggen de plaatsen die onderaan de diagonaal liggen en de vraag naar vervoersmogelijkheden als activiteiten zeer gering is. Deze knooppunten worden in stand gehouden door andere factoren dan de markt. Knooppunten kunnen door het diagram bewegen door te investeren of te desinvesteren in activiteiten en/of verbindingen (Peek, 2006, p.150; van Bakel, 2001, p.13; van Bendegem, van der Heijden en Bos, 2005, pp.6-8; Bertolini, 1999, p.206). Volgens Bertolini zullen, indien de markt haar werk kan doen, alle knooppunten op termijn zich rond het diagonaal positioneren. Dit, aangezien de vraag naar vervoer vanuit de activiteitenplaatsen en de vraag naar activiteiten vanuit de vervoersknoop hierin evenwicht zullen brengen (van Bakel, 2001, p.13).

#### Uitbreidingen van knoop-plaats model

Het knoop-plaats model van Bertolini heeft, mede door de eenvoud van het model, veel navolging gekregen. In verschillende onderzoeken is het model gebruikt zonder noemenswaardige aanpassingen, waarbij gebruik is gemaakt van een multicriteria-analyse om tot een weging te komen van de bepalende variabelen van de knoop- en plaatswaarden te komen. Door deze analyse bij verschillende knooppuntlocaties te doen, zijn deze waarden te positioneren in het diagram (Peek, 2006, p.152).

Meijers (2000) voegt aan het bestaande knoop-plaats model een derde dimensie toe: de 'ontmoetingsfunctie'. Deze waarde is deels een afgeleide van de knoop- en plaatswaarde, anderzijds is het een onafhankelijke variabele die gerelateerd is aan de mate van 'stedelijkheid' van de locatie (Peek, 2006, p.153). Door deze dimensie toe te voegen aan het model, ontstaan een zevental nieuwe type knooppunten. Deze knooppunten onderscheiden zich door de mate van stedelijkheid en de aanwezigheid en afstemming van de knoop- en plaatsfunctie (afbeelding 3) (Meijers, 2000, p.57-62; Peek, 2006, pp.153-154).

Afbeelding 3: Knoop-plaats model met toevoeging van de ontmoetingsfunctie



Bron: Meijers, 2000, pag. 60

Dit model van Meijers is vanwege zijn complexiteit vooral van waarde voor de theorievorming omtrent het knoop-plaats model. Desalniettemin laat het zien dat het model vatbaar is voor uitbreiding en specificatie (Peek, 2006, pp.154-155).

Waar het knoop-plaats model van Bertolini leidt tot een typologie van verschillende locaties op basis van de verhouding tussen plaats- en knoopwaarde, is het Zandlopermodel van Goudappel Coffeng (2001) een model dat gericht is op het blootleggen van verbanden tussen verschillende kenmerken of kwaliteiten van een locatie. Hierdoor ontstaat niet een cijfermatige uitwerking van de locatie, maar wordt de (her)ontwikkeling van het knooppunt bevorderd door de complexiteit te reduceren en het denken en communiceren te stimuleren via 'conceptuele reframing' (Peek, 2006, p.159).

Goudappel Coffeng heeft in 2001 het zandlopermodel ontwikkeld in opdracht van de NS en is vervolgens verder ontwikkeld door Everaars (2001). Dit model, zie afbeelding 4, maakt op de horizontale as, net als Bertolini, onderscheid tussen knoop- (verkeer en vervoer) en plaatskenmerken (ruimte en economie), tegenover de verticale as, waar onderscheid wordt gemaakt tussen het potentieel van de locatie (kwaliteit van de plek en kwaliteit van de bereikbaarheid) en vulling of gebruik (programma en vervoersstromen). Binnen deze kaders wordt onderscheid gemaakt tussen het microniveau (locatie binnen loopafstand van het vervoersknooppunt) en macroniveau (de omgeving), welke qua omvang afhankelijk zijn van de verbindingen van het knooppunt (Kizimenko, 2010, p.27; Peek, 2006; p. 161).

Afbeeldig 4: Zandlopermodel



Bron: Brand-van Tuijn e.a., 2001, p.1384

Brand-van Tuijn e.a. (2001) heeft het zandloper model van Goudappel Coffeng aangevuld door vijf relaties tussen de verschillende kwaliteiten van de locatie te beschrijven:

1. Betere bereikbaarheid zorgt er voor dat meer potentiële klanten binnen bereik komen
2. Vestiging van functies trekt vervoersstromen, wat kan zorgen voor een mindere bereikbaarheid
3. Goede bereikbaarheid zorgt voor vervoersstromen, aanbod creëert vraag
4. Hoge grondprijzen, kwaliteit van bebouwing en faciliteiten zorgen voor aantrekkelijke locatie
5. Loopstromen maken een locatie aantrekkelijk, autostromen beïnvloeden het leefklimaat negatief

Uit het Zandlopermodel blijkt dat er geen directe relatie is tussen het programma en de kwaliteit van de bereikbaarheid, dit in tegenstelling tot wat het knoop-plaats model suggereert. Deze kwaliteiten zijn 'slechts' indirect met elkaar verbonden via de 'kwaliteit van de plek' (1) en 'vervoersstromen' (2) (Kizimenko, 2010, p.27; Peek, 2006, p.161).

Brand-van Tuijn e.a. (2001, pp.1387-1388) ziet drie toepassingen voor dit model: het vergelijken van locaties en de identificatie van de potenties er van, een actoren analyse en het fungeren als denkraam dat de onderlinge communicatie kan faciliteren (Peek, 2006, p.162). Het Zandlopermodel laat de eenvoud van het knoop-plaats model zien. Bij het gebruik van het knoop-plaats model moet deze eenvoud in perspectief gezet worden bij de analyse van het stationsgebied.

### 3.3 Definitie

Zoals eerder in hoofdstuk twee naar voren kwam dat er geen duidelijke definitie is voor de openbare ruimte, is er ook geen eenduidige definitie voor de omgeving rondom het station. Hoe het stationsgebied wordt gedefinieerd ligt aan de betreffende schrijver en zijn of haar benadering (Kuenen, p. 2008, pp.6-7). Kuenen (2008, pp.6-7) onderscheidt vier benaderingen voor de definiëring van het stationsgebied:

- Loopafstandbenadering; tot het stationsgebied wordt het gebied gerekend dat op loopafstand ligt van het station (500 meter of 10 minuten lopen)
- Functionele en historische benadering; tot het stationsgebied wordt het gebied gerekend dat een directe functionele relatie heeft met het station en omkaderd is (wegen, water of andere objecten)
- Topografische benadering; tot het stationsgebied wordt het gebied gerekend dat logisch is door topografische grenzen vanuit de stadsplattegrond
- Ontwikkelpotentie; tot het stationsgebied wordt het gebied gerekend dat kan worden (her)ontwikkeld in relatie tot de openbaarvervoersfunctie van het station

Bertolini en Spit (1998) brengen al deze benaderingen bij elkaar in hun definitie van het stationsgebied (Kuenen, 2008, pp.6-7):

'All built and open spaces together with activities they host, contained within the perimeter designed by a 'walkable radius' centred on the railway station building, as amended to take account of case specific physical-psychological, functional-historical and development features'.

Zoals bovenstaande benaderingen en definitie van Bertolini en Spit (1998) duidelijk maken, bestaat het stationsgebied uit meer dan alleen het station en haar perrons. Peek en Hagen (2001) hebben het stationsgebied onderverdeeld in drie gebieden. De kern bestaat uit het stationsgebouw, infrastructurele voorzieningen, perrons, bushaltes, sporen en functies die direct gerelateerd zijn aan verkeer, vervoer en reizigers (zoals kaartjesautomaten, servicebalies, etc.) en kleinschalige commerciële functies (zoals supermarktjes, kiosken, eetgelegenheden, etc.). Dit gebied wordt ook wel het transferegebied genoemd. Direct om het transferegebied ligt de stationsomgeving. In de stationsomgeving bevinden zich grootschaligere commerciële functies en ontmoetingsmogelijkheden voor een groter publiek dan alleen de reiziger. Dit gebied behelst een straal van 100 tot 300 meter vanaf het station en verschilt in mate van hoeveelheid functies sterk per station. De buitenste schil van de stationslocatie is het stationsgebied en wordt gevormd door verblijfsfuncties zoals wonen en werken. In dit gebied bevinden zich relatief veel functies die een goede bereikbaarheid via het openbaar vervoer vereisen, zoals stadhuis, educatie, zorginstellingen, bibliotheken, kantoren, et cetera. Al deze functies liggen tot ongeveer 500 meter ten opzichte van het station (Kiimenko, 2010, pp.12-13). Deze typering is terug te zien bij bijna alle (her)ontwikkelplannen van stations in Nederland. In deze plannen worden de stations sterke OV knooppunten met alle faciliteiten die daarbij horen en wordt in de directe omgeving van het station allerlei functies toegevoegd om de plaatswaarde te vergroten.

### 3.4 Hedendaagse ontwikkelingen

Eén van de belangrijkste hedendaagse ontwikkelingen in het spoornetwerk, is de aanleg van het hogesnelheidsnet in Europa. Sinds 1980 voeren diverse Europese landen dit concept uit, waarbij verschillende koersen worden gevolgd. Zo is in Frankrijk gekozen voor een separate Hogesnelheidslijn (HSL), terwijl Duitsland kiest om het bestaande netwerk tussen grote steden stapsgewijs uit te bouwen. Ook Nederland heeft niet stil gezeten bij deze ontwikkeling en heeft de separate HSL-Zuid aangelegd, waardoor Nederlanders sinds 2009 gebruik kunnen maken van de Thalys-

treinen richting Brussel en Parijs. Met de komst van de HSL-lijn heeft Nederland de kans gegrepen om de zes Nederlandse HSL-stations structureel te verbeteren. De stations zijn stedenbouwkundig ingebed, door ze deel uit te laten maken van de Nieuwe Sleutelprojecten (NSP) (Peters, 2014, pp90-92). De meeste HSL-stations bereiken hun voltooiing, waardoor de herontwikkeling van deze stations binnenkort tot het verleden behoren. Desalniettemin wordt het HSL-netwerk steeds verder uitgebreid en worden er steeds meer stations op aangesloten. De ontwikkeling van de HSL stations zijn op dit moment de grootste ontwikkelingen in de stationsgebieden. Andere ontwikkelingen in de stationsgebieden is het sluiten van de 'poortjes' op stations. Door de komst van de OV chipkaart en daarmee de poortjes op stations, is het mogelijk om stations af te sluiten en ongewenste gebruikers de toegang te ontfeggen. Daklozen, straatkrantverkopers en hangjongeren wordt het lastig gemaakt om gebruik te maken van het station. Ook andere gebruikers van het station, zoals kinderen en volwassenen zonder OV chipkaart komen het station niet meer in. Hierdoor kunnen mensen zonder OV Chipkaart het station niet meer op en wordt zwartrijden vermeden (Nio, 2012, p.14). Hierdoor zal het station haar functie van ontmoetingsruimte verliezen, aangezien er niet meer op het station afgesproken kan worden om elkaar te ontmoeten zonder OV chipkaart. Men kan hierdoor het station niet meer gebruiken om van de ene naar de andere kant van de stad te komen, de winkels op het station bezoeken of iemand van de trein komen halen. Alleen indien men beschikt over een OV chipkaart komt men het station op en kan men maximaal 30 minuten zonder kosten op het station verblijven (Nio, 2012, p.14). De toegankelijkheid van het station wordt hierdoor verkleind, wat de aantrekkelijkheid van het station als openbaar toegankelijke ruimte niet ten goede komt en directe gevolgen heeft op de openbare ruimte in het stationsgebied. Met de gesloten poortjes en daarmee een afgesloten station keert het station terug naar de tijd van het perronkaartje. Ook toen konden alleen treinreizigers gebruik maken van het station en haar faciliteiten. Het gevolg hiervan is dat de plaatswaarde van het station en omgeving afneemt voor de overige gebruikers en daarmee de aantrekkelijkheid. De openbare ruimte zal namelijk alleen gebruikt worden door treinreizigers en geweerd worden door de overige bezoekers.

### 3.5 Conclusie

De stationsomgeving is een omgeving die in ontwikkeling is en een plaats moet worden in de stad. Geen barrière meer tussen de verschillende delen van de stad, maar een nieuw stadscentrum met hoogwaardige voorzieningen ten behoeve van de plaatsfunctie van de ruimte in een groter netwerk. Het knoop-plaats model van Bertolini geeft de waarde aan van de ruimte ten opzichte van deze twee kenmerken. Hoe beter de knoop en plaats in evenwicht zijn, hoe beter het gebied tot zijn recht komt. De actoren die ervoor moeten zorgen dat het stationsgebied in balans komt, worden in het volgende hoofdstuk uiteengezet.

## 4 Actoren

Bij de (her)ontwikkeling van de openbare ruimte in het stationsgebied zijn verschillende partijen (actoren) betrokken, waarbij iedere actor zijn eigen belangen heeft bij de (her)ontwikkeling van het stationsgebied. Het aantal betrokken actoren bij (her)ontwikkelingsprojecten wordt steeds groter en gedifferentieerder, waarbij ook steeds vaker private actoren betrokken worden. Dit komt mede doordat publieke actoren een ander beleid voeren met betrekking tot gebiedsontwikkeling en een stationslocatie een complex gebied is waar veel actoren grond of eigendom in bezit hebben (Heida, 2008, p.20). In dit hoofdstuk worden de verscheidenheid aan actoren, belangen, doelstellingen en de oorzaken van private betrokkenheid bij de herontwikkeling van de openbare ruimte in stationsgebieden uiteengezet.

### 4.1 Betrekken van actoren in gebiedsontwikkeling

De laatste jaren is er een verschuiving in het ruimtelijk beleid van de overheid naar meer marktwerking bij gebiedsontwikkelingsprojecten (Heide, 2008, pp.9-10). Dit komt mede voort uit de grondverwerving van strategische locaties door marktpartijen in de jaren '90, om voor de marktpartijen mogelijkheden te creëren voor toekomstige vastgoedontwikkeling. Door de positie die marktpartijen hiermee hebben ingenomen, is er een toenemende complexiteit en onderlinge afhankelijkheid tussen overheden en private actoren, wat vraagt om een reactie vanuit het openbaar bestuur (Van Keulen & van Mispelaar, 2009). Door de invloed die private actoren krijgen op het realiseren van ruimtelijk plannen en hebben publieke partijen een afnemende rol in deze ruimtelijke plannen. Hierdoor vindt een verschuiving plaats van de machtspositie van de overheid (Wicherson, 2011, p.2). Vanwege de verscheidenheid en veelheid van actoren die grond bezitten in het stations ontwikkelingsgebied is het onmogelijk voor de gemeente om een grote hoeveelheid grond op te kopen en zelf het project te financieren (De Bruijn en Ten Heuvelhof, 1999). In dit complexe netwerk van actoren dient de gemeentelijke overheid voornamelijk sturing te geven, wat geen eenvoudige opgave is, vanwege de uiteenlopende belangen en doelstellingen van de betrokken actoren (Heide, 2008, p.10).

Naast het grondbezit van marktpartijen bij gebiedsontwikkeling zijn steeds meer private partijen geïnteresseerd in de openbare ruimte van het gebied en de toegevoegde waarde van de openbare ruimte aan de gebouwen (Smeenk, 2007, pp.19-20). Bij de (her)ontwikkeling van de openbare ruimte wordt de ruimte door actoren gezien als aanvulling op hun vastgoed(ontwikkeling) (Kalmthout, 2007). In de huidige en toenemende concurrentie op de markt kiest de consument voor het aanbod dat het best bij hem/haar past (Verlaat, 2005; Kalmthout, 2007, Smeenk, 2007, pp.19-20). De marktpartijen die grond in het gebied hebben zullen dan ook invloed willen hebben in de (her)ontwikkeling van de openbare ruimte in het gebied waarin zij grond hebben.

De machtsverschuiving en manier van besturen tussen de overheden en private partijen, die vanaf de jaren '90 in gang is gezet, staat bekend als de verschuiving van government naar governance. De invloed die private partijen kregen in ruimtelijke plannen en daarmee de afnemende rol van publieke partijen zorgde ervoor dat verschillende vormen van publiek-private samenwerking hun intrede hebben gedaan om ruimtelijk beleid, plannen en projecten te kunnen uitvoeren. Private partijen, maatschappelijke organisaties en bewoners hebben in de loop van de tijd steeds meer invloed en macht gekregen in het ontwikkelingsproces, waardoor het steeds lastiger is geworden om effectief en efficiënt overheidshandelen te organiseren (Wicherson, 2011, p.2).

De verschuiving van government naar governance is een herdefiniëring van de relatie tussen overheid en samenleving. Waar de nadruk bij government ligt op een hiërarchische verhouding tussen overheid en samenleving, ligt de nadruk bij governance op het besturen van complexe processen met een veelvoud aan betrokken actoren, waarbij het organiserend vermogen van netwerken moet worden aangesproken om partijen te verbinden (Klijn, 2008; Teisman, 2005; van 't Verlaat, 2008; van den Berg, van der Meer en Pol, 2003). Doordat netwerken aangesproken moeten worden kan het beleid niet meer eenzijdig door de overheid worden opgelegd. Het beleid is het resultaat van een interactief proces tussen projectontwikkelaars, woningcorporaties, investeerders, bedrijven, burgers en maatschappelijke organisaties. Om tot de gewenste ontwikkeling te komen moet het openbaar bestuur zich herpositioneren ten opzichte van de markt en de samenleving. (Wicherson, 2001, .16-17).

'Decentraal wat kan, centraal wat moet' is het motto van de Rijksoverheid in de herziende versie van de Wet Ruimtelijke Ordening uit 2008. Onder dit motto moeten provincies en gemeente meer verantwoordelijkheden op zich nemen (Wicherson, 2001, p.19). Gemeente moeten voor hun eigen ruimtelijke ontwikkelingen en inkomsten zorgen, waardoor gemeenten zich bedrijfsmatiger (entrepreneurial) moeten opstellen. Dit houdt onder meer in dat ze zoeken naar andere (private) bronnen bij de financiering van ruimtelijke ontwikkelingen om niet in te hoeven boeten op de ambitie van projecten (Van Melik, 2001, p.213). Gezien de welwillendheid van de private actoren om mee te doen in de ontwikkeling van de openbare ruimte, zie vorige paragraaf, zetten beide partijen in op een win- win situatie voor zowel de publieke als private partijen.

De betrokken actoren hebben op de (her)ontwikkeling van de openbare ruimte invloed door het inbrengen van hulpbronnen. Deze hulpbronnen hebben betrekking op het inbrengen van geld, informatie, kennis en vertrouwen. De betrokken actoren zijn in een viertal categorieën actoren te onderscheiden (Heida, 2008, p.20):

- Sturende actoren; voornamelijk politieke actoren, gemeentelijke diensten, regionale bestuursorganen, ministeries
- Bouwende actoren; deze brengen fysieke veranderingen aan in de omgeving, zoals aannemers, investeerders en projectontwikkelaars
- Beherende actoren; geven opdracht tot het aanbrengen van fysieke veranderingen
- Vervoerders; organisaties die gebruik maken van de infrastructuur

Naast deze vier gecategoriseerde actoren spelen nog een aantal actoren een rol bij gebiedsontwikkeling. Zo zijn de bewoners en bedrijven uit het gebied (in sommige gevallen de gehele stad) een belanghebbende rol in het proces en hebben zij via inspraak procedures invloed op de visie, het plan en het beheer van het gebied (Nizet, 2005, p.20-21).

Zoals in deze paragraaf beschreven zijn bij de (her)ontwikkeling van de openbare ruimte verschillende actoren betrokken. Dit vanwege onder andere het grondbezit, de interesse van marktpartijen in de openbare ruimte, de sturende werking van de overheid en de verschillende gebruikers van de ruimte. Deze verschillende actoren zullen nu verder uiteengezet worden.

## 4.2 Publieke actoren

In de vorige paragraaf is beschreven hoe de machtsverhoudingen tegenwoordig liggen bij gebiedsontwikkeling tussen publieke en private actoren. In deze paragraaf wordt uiteengezet wie de publieke actoren zijn en wat zij in het proces doen.

### Rijksoverheid

De Rijksoverheid is de belangenbehartiger van het algemeen belang en vanwege de dermate grote omvang van dit algemeen belang of overheidsbelang overstijgt dit de gemeentelijke grenzen (Heida, 2008, p.22). Tot 2010 was het ministerie van Verkeer en Waterstaat betrokken bij de gebiedsontwikkeling van stationsgebieden als verantwoordelijke voor investeringen in rijksinfrastructuur en was het ministerie van VROM betrokken vanuit haar coördinerende rol in de ruimtelijke ordening, echter na de samenvoegen van deze twee ministeries tot het ministerie van Infrastructuur en Milieu in 2010, liggen deze verantwoordelijkheden nu bij dit ministerie (Rijksoverheid.nl, 2014). Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is verantwoordelijk voor de netwerkqualiteit van luchtwegen, vaarwegen, spoorwegen, havens en het wegennet. Deze netwerken moet de veiligheid en duurzaamheid borgen en passen in een gezonde en veilige leefomgeving. Bij het spoorstelsel in Nederland is dit ministerie verantwoordelijk voor de uitbesteding aan vervoerders en beheerders en stelt zij de voorwaarden vast (Rijksoverheid, 2014).

Zoals beschreven in de vorige paragraaf worden steeds meer overheidstaken toebedeeld aan de laagst mogelijke overheid en richt het Rijk zich alleen nog op zaken van nationaal belang. Hierdoor is niet alleen de verantwoordelijkheid bij andere overheidslagen terecht gekomen, maar ook de financiële middelen gedecentraliseerd. In de vorm van Brede Gebundelde Doeluitkeringen (BDU) worden deze financiële middelen verdeeld en afgebouwd. Alleen waar sprake is van nationaal belang in gebiedsontwikkeling, zoals bij de Nieuwe Sleutel Projecten, stelt het Rijk rechtstreeks middelen beschikbaar (Nizet, 2005, p.13).

### Provincie

Provincies spelen in de gebiedsontwikkeling van stationsgebieden een relatief beperkte rol. Dit komt mede omdat de ontwikkelingen een sterk stedelijk karakter hebben en het Rijk directe afspraken heeft gemaakt met de desbetreffende gemeente. De provincie vervult bij de ontwikkelingen van de stationsgebieden de rol van intermediair of, in concretere situaties, als opzichter of makelaar. Via de nieuwe Nota Ruimte (Ruimte voor ontwikkeling) worden provincies middelen geboden om een versterkte rol te spelen in ontwikkelingen die op een regionaal gebied gericht zijn. Zo kan de provincie vanuit bestuurlijke context haar planologische en toezichhoudende rol, via de toetsing van bestemmingsplannen aan streekplannen, uitspelen en daardoor invloed hebben in het gebiedsontwikkelingsproces. Tevens kan de provincie beslissen over investeringen in de infrastructuur en het verstrekken van subsidies aan gebiedsontwikkelingsplannen (Heida, 2008, pp.22-23). De provincie is budgethouder van de regionale mobiliteitsgelden en financier en opdrachtgever voor aanleg, onderhoud en uitbesteding van het regionale openbaar vervoer. Indien er sprake is van een gebiedsontwikkeling in stationsgebieden die verder rijkt dan de gemeentelijke grenzen en een bovenregionaal ruimtelijk belang dienen, neemt de provincie een actievere rol aan en treedt op als trekker van ontwikkelingsprojecten en (mede)opdrachtgever voor structuurvisies (Nizet, 2005, p.16). In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012) komt deze rol verdeling terug. In deze structuurvisie (2012, p.11) wordt gesproken het vertrouwen hebben in de medeoverheden en de regionale kennis en onderlinge

samenwerkingsverbanden tussen gemeentes en de provincies, waardoor zij de ruimtelijke opgaven integraal, doeltreffend en met kwaliteit kunnen aanpakken.

#### Gemeente

De gemeente is bij gebiedsontwikkeling van stationsgebieden een belangrijke publieke actor. Zij is bestuurlijk-juridisch verantwoordelijk voor de realisering van een stationslocatie en voert de regie over de gebiedsontwikkeling. Haar primaire taak hierin is de kwaliteit van het openbare stedelijke gebied te waarborgen en het gebied beheren en onderhouden. De gemeente is bij de stationsgebied ontwikkeling de opdrachtgever, (mede)opsteller van de ruimtelijke visie en het Masterplan, naast haar wettelijke taak om een bestemmingsplan op te stellen (Heida, 2008, p.21 & Nizet, 2006, p.16).

Naast de wettelijke verantwoordelijkheden en taken heeft de gemeente nog andere rollen en belangen in het gebiedsontwikkelingsproces van stationslocatie. Zo is de gemeente beheerder van het lokale vervoer, soms zelfs exploitant, heeft de gemeente gronden in het gebied in bezit, zoals de openbare ruimte of ontwikkelingslocaties, heeft het vastgoed in het gebied liggen, maar wil de gemeente ook de stad aantrekkelijker maken en versterken, waarvoor bereikbaarheid van belang wordt geacht. Hierdoor is niet alleen het algemene maatschappelijke belang voor de gemeente belangrijk, maar heeft de gemeente ook een aanzienlijk financieel belang bij de gebiedsontwikkeling (Nizet, 2005, p.16).

Naast de publieke actoren (rijksoverheid, provincie en gemeente) speelt een andere factor een belangrijke rol in de complexiteit van gebiedsontwikkeling. De samenstelling van de volksvertegenwoordigers (kamers, staten, gemeenteraad) en het dagelijks bestuur (kabinet, College van Gedeputeerde Staten, College van Burgemeester en Wethouders) wijzigen om de vier jaar bij de verkiezingen, wat gevolgen kan hebben voor zowel het beleid als persoonlijke inzet bij de ontwikkeling (Nizet, 2005, p.13).

### 4.3 Private actoren

In deze paragraaf komen de meest voorkomende private actoren aan bod, welke een rol spelen in gebiedsontwikkeling in stationsgebieden. Aangezien iedere stationslocatie uniek is en verschillende private actoren een rol spelen, is in deze paragraaf gekozen om de marktpartijen of segment met de meeste invloed uit een te zetten.

#### (Vastgoed) Ontwikkelaars / beleggers

Bij gebiedsontwikkeling hebben steeds meer marktpartijen eigendom, grond of vastgoed, in het gebied. De vastgoed ontwikkelaar heeft dit eigendom vanwege het te behalen rendement van zijn eigendom, hierdoor heeft een vastgoed ontwikkelaar een financieel belang bij de ontwikkeling van een gebied en de meerwaarde die zijn bezit kan genereren. Zoals in hoofdstuk 2 aan de orde is gekomen, is de openbare ruimte van belang voor de waarde van dit bezit van de vastgoedontwikkelaar. Naast de vastgoedontwikkelaar heeft ook de belegger in vastgoed een financieel belang bij gebiedsontwikkeling. Echter gaat het bij de belegger om het rendement over een veel langere periode, dan alleen de bouw en is de ruimtelijke kwaliteit van het gebied van groot belang op het rendement wat de belegger op zijn vastgoed haalt (Nizet, 2005, p.17).

#### *NS Poort*

Een van de belangrijkste partijen met grond en vastgoed in het stationsgebied is de Nationale Spoorwegen (NS). De NS is verdeeld in verschillende bedrijfsonderdelen en NS Poort is het vastgoedbedrijf van de NS. NS Poort ontwikkelt, beheert en exploiteert complexe omgevingen waar verschillende soorten vervoer samenkomen en is een samenvoeging van de NS-bedrijfsonderdelen NS Vastgoed en NS Stations. NS Poort is hiermee het bedrijfsonderdeel dat stationslocaties (her)ontwikkelt en de gebouwen en terreinen in en rond stations exploiteert (Heida, 2008, p.22).

NS Poort concentreren zich op vier aandachtsgebieden: planontwikkeling en exploitatie van vastgoed voor NS, gebouwentwikkeling binnen bestaande en nieuwe stationslocaties, commercieel en operationeel beheer van het vastgoed van NS in het station en de stationsomgeving, en horeca/retail. Zij hebben als missie: 'Stations en stationsgebieden ontwikkelen, exploiteren en beheren om aangename, levendige en duurzame plaatsen voor verblijven, werken en wonen te creëren, zodat onze klanten graag gebruik maken van onze diensten en bedrijven zich rond stations willen vestigen. Wij kunnen dit door onze posities in stationsgebieden, de unieke portfolio van activiteiten en de relatie met het vervoersbedrijf van NS' (Kuenen, 2008, p.15)

NS poort heeft, door het eigendom dat de NS bezit in het stationsgebied en hun eigen aandachtsgebieden die verder reiken dan het eigendom, een belangrijke rol in de (her)ontwikkeling van het stationsgebied. De Wilde van NS Poort verwoordt dit als volgt: 'Wij willen de binnenstad, het station en de reiziger faciliteren in hun verbinding. Daar waar we dat kunnen doen op een logische manier neemt onze invloed toe. Dat doen we soms door visies te maken die verder gaan dan de grond van de NS, maar die wel gaan over dingen waar die reiziger mee te maken heeft. Hierin kom

je tegelijkertijd andere partijen tegen die ook beslissingen moeten nemen over hetzelfde gebied' (NSstations, 2014, p.11).

### ProRail

ProRail is de verantwoordelijke voor het toelaten van treinen op het spoor, de aanleg en het onderhoud van de railinfrastructuur en stations en de railverkeersleiding en is in 2003 opgericht. ProRail beheert alle niet-commerciële publieke ruimte van het station, ook wel transfergedeelte, die nodig zijn voor de afwikkeling van treinreizigers, zoals de stationshal, reizigerstunnel, (rol)trappen, liften, perrons, reizigersinformatie, et cetera (Heida, 2008, pp.21-22). Bij gebiedsontwikkeling waarbij een van bovenstaande railinfrastructuur wordt (her)ontwikkeld, zal ProRail een van de private actoren zijn die deelneemt aan het proces.

### Vervoerders

Vervoerders in Nederland zijn bij gebiedsontwikkeling verantwoordelijk voor de commerciële ruimtes van een station. Zij dienen het station goed bereikbaar te houden en de kwaliteit van het knooppunt, het station en het toeleverend vervoer, te waarborgen en een mix van functies aan te bieden in het stationsgebied om zo de vervoersvraag over de dag te verdelen (Kizimenko, 2010, p.19). Dat het station niet alleen meer de plek is om in de trein te stappen om van a naar b te gaan, maar steeds meer een 'dynamische stadspoort' is, blijkt volgens dhr. Jepma uit de behoefte van 75% van de reizigers om hun beschikbare tijd zo slim mogelijk om te gaan. Hierdoor moet het station voorzien in een groter aantal faciliteiten en voor de grotere stations en stationsgebieden, 24 uur per dag, 7 dagen per week, aantrekkelijk zijn (NSstations, 2014, p.16).

Naast de commerciële verantwoordelijkheid in gebiedsontwikkeling hebben vervoerders ook de verantwoordelijkheid op het gebied van het vervoer van reizigers per trein. Zo moeten de vervoerder betrouwbaar en klantvriendelijk zijn, op tijd, comfortabel en veilig de reizigers vervoeren (Kuenen, 2008, p.15). Deze eisen aan vervoerders zijn echter van ondergeschikt belang in het gebiedsontwikkelingsproces.

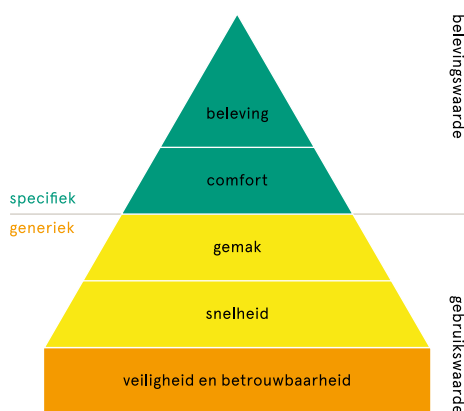
## 4.4 Overige actoren

Overige actoren zijn actoren die niet direct bij het plan betrokken zijn, maar waar wel rekening mee gehouden dient te worden. Dit omdat zij eigendom in het gebied bezitten of middelen inbrengen.

### Reizigers

In Nederland worden dagelijks 1,2 miljoen reizigers vervoerd per spoor en het is daarmee een van de drukst bereden spoornetwerken van Europa. (Nio, 2012, p.7). Reizigers vragen van het station en het stationsgebied sociale veiligheid, goede bereikbaarheid en een aantrekkelijke mix van functies (Kizimenko, 2010, p.19). Deze behoefte van reizigers en het belang daarvan zijn terug te vinden in de klantenwenspiramide, welke gelijk is aan de hiërarchie van Maslow (afbeelding 5) (Maslow, 1954; Van Hagen, Peek en Kieft, 2000; Van Hagen en Peek, 2006; Nio, 2012, p.11).

Afbeelding 5: Piramide van Maslow



Bron: Nio, 2012, p.11



Fundament van de piramide is veiligheid (fysieke en sociale veiligheid) en betrouwbaarheid (wordt aan de verwachting voldaan). Boven op dit fundament liggen de pijlers snelheid, (kort mogelijke reistijd) en gemak (overzichtelijkheid, informatie en bewegwijzering). Deze drie pijlers samen gelden voor iedereen (generiek), waarbij gemak en snelheid als dissatisfiers aangemerkt worden. Wat inhoudt dat wanneer deze niet aanwezig zijn, deze kwaliteitsaspecten binnen de context van het verblijf, altijd negatief worden gewaardeerd (Herzberg, Mausner en Snyderman, 1959).

Tegen over de generieke pijlers, staan de specifieke pijlers comfort (beschutte wacht- en zitruimtes en voorzieningen) en beleving (kleuren, materialen, vormgeving, licht, et cetera). Deze specifieke pijlers zijn voor ieder persoon anders en zijn satisfiers, aspecten die alleen worden opgemerkt wanneer het station er positief op scoort (Herzberg e.a., 1959).

Bij gebiedsontwikkeling moet met de reiziger rekening gehouden worden in het proces en hoe men in de uitwerking van de plannen omgaat met de satisfiers en dissatisfiers en de behoefte en wensen van reizigers zo optimaal mogelijk te vervullen.

#### Bewoners en omliggende bedrijven

Zoals eerder in dit hoofdstuk aangegeven, zijn bewoners en omliggende bedrijven van invloed op het proces. Zij kunnen door middel van inspraak invloed uitoefenen op het proces.

#### Plan ondersteunend

Plan ondersteunende actoren zijn architecten en ingenieursbureaus. Zij zijn wel betrokken bij de ontwikkelingen in stationsgebieden, maar zijn niet financieel risicodragend. Zij zijn ondersteunend bij het ontwerp, masterplannen en planstudies en zijn nauw betrokken bij het proces (Heida, 2008, p.23).

## 4.5 Conclusie

De veranderende verhoudingen tussen publieke en private actoren zorgen ervoor dat de overheid zich anders opstelt bij de ontwikkeling van stationsgebieden. De overgang naar governance en daarmee de overgang naar een andere rol van de overheid heeft invloed op de ontwikkeling van de openbare ruimte in stationsgebieden. De overheid zal meer de regie rol op zich moeten nemen en de ontwikkelingen moeten laten aan private partijen. Dit heeft gevolgen voor de openbare ruimte en de rollen die de actoren spelen. Om de gevolgen en de veranderende rollen uit een te zetten in dit onderzoek, zullen zo veel mogelijk direct actoren publieke en private actoren benaderd worden voor de interviews. In het volgende hoofdstuk komt de gebruikte methodologie aan bod. Waarin de benaderde actoren uiteengezet zullen worden.



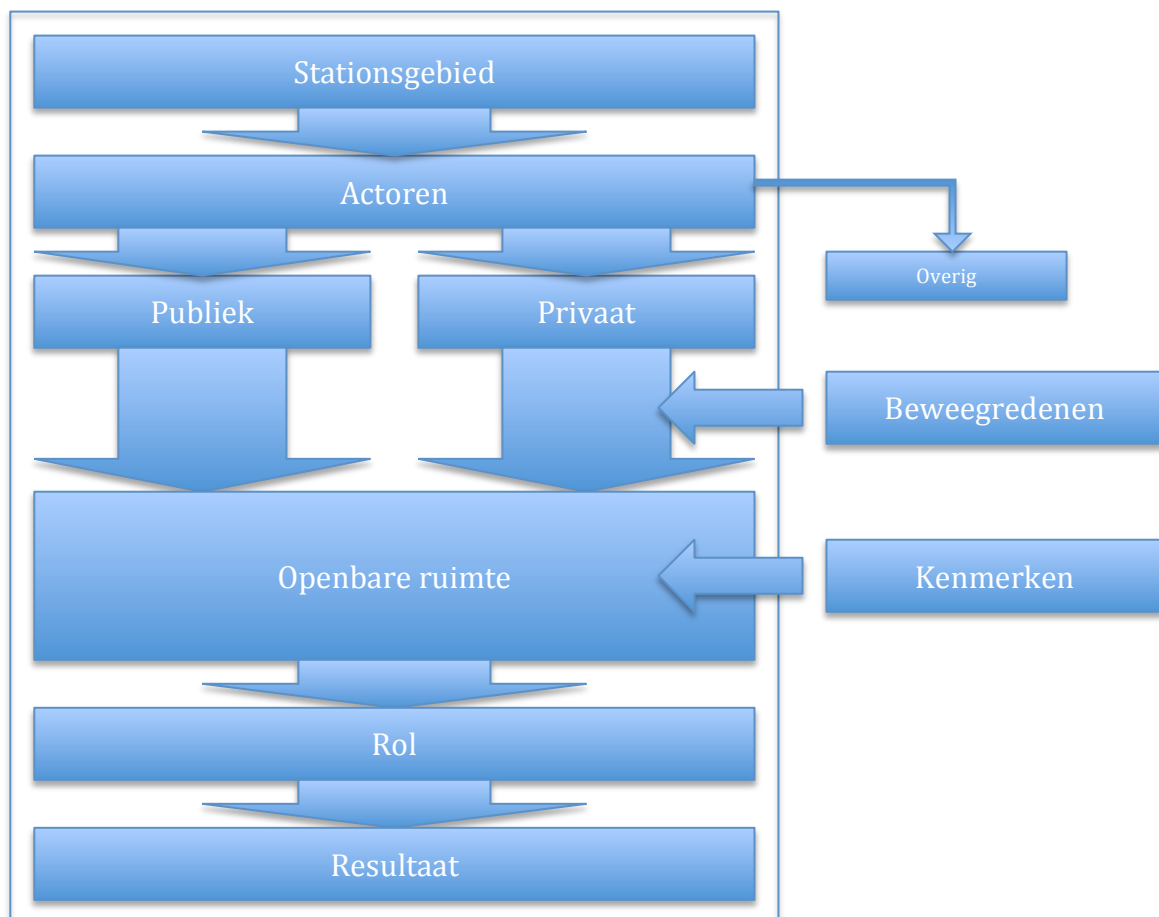
## 5 Methodologie

In dit hoofdstuk zal ingegaan en uiteengezet worden welke methoden en technieken worden toegepast in dit onderzoek om de centrale vraag te beantwoorden. In de eerste paragraaf worden de belangrijkste kenmerken uit het theoretisch kader weergegeven door middel van een conceptueel model. In de tweede paragraaf staat de gebruikte onderzoeksmethode centraal. Interviews en documentanalyses staan aan de basis in de onderzoeksmethode en zullen in deze paragraaf uiteengezet worden. Vervolgens zal in paragraaf drie de betrouwbaarheid en validiteit van het onderzoek uiteengezet worden en in paragraaf vier de operationalisatie. Tot slot zullen de criteria voor de te behandelen cases uiteengezet worden.

### 5.1 Conceptueel model

In deze paragraaf staat het conceptueel model centraal. Het conceptueel model geeft de verbanden weer in het onderzoek tussen de elementen uit het theoretisch kader. In dit hoofdstuk worden de elementen uit het theoretisch kader geoperationaliseerd en vervolgens is beschreven op welke wijze data hierover is verzameld en welke criteria zijn gehanteerd voor de selectie van cases. Het conceptueel model is visueel vormgegeven in figuur 5.

Figuur 5: Conceptueel model



In het conceptueel kader staat bovenaan het stationsgebied. Het stationsgebied is de context waarbinnen het onderzoek zich afspeelt. Binnen deze context begeven zich de actoren, die het gebied uiteindelijk (her)ontwikkelen. Deze actoren bestaan uit publieke actoren (gemeente, provincie en het Rijk), private actoren (zoals projectontwikkelaars, beleggers, NS, ProRail en andere private partijen die een belanghebbende zijn in het gebied) en de overige actoren. Dit onderzoek concentreert zich op de private en publieke partijen die participeren in het herontwikkelingsproces. Deze partijen maken afwegingen om te participeren in de (her)ontwikkeling van de openbare ruimte. De openbare ruimte is in dit onderzoek het object en kent verschillende kenmerken. Deze kenmerken geven de openbare ruimte vorm en zijn van invloed op de beweegredenen van de betrokken actoren. De

context, object en proces zijn uiteindelijk van invloed op de rol die iedere actor speelt en daarmee op het uiteindelijke resultaat van de herontwikkeling van de openbare ruimte in het stationsgebied.

## 5.2 Onderzoeksmethode

Voor dit onderzoek is gekozen voor een kwalitatief onderzoek. Bij kwalitatief onderzoek ligt de nadruk op woorden in plaats van cijfers. Deze onderzoeksmethode biedt de mogelijkheid tot verkenning van een onderzoeksveld (Boeije e.a., 2009). Kenmerkend voor kwalitatief onderzoek is dat het een flexibele methode is waarmee gereageerd kan worden op relevante veranderingen en gebeurtenissen in het veld gedurende het onderzoek. Er is sprake van een spanningsveld tussen het opstellen van een onderzoeksontwerp en de flexibiliteit van het onderzoek (Boeije e.a., 2009). Voor dit onderzoek zijn deze flexibiliteit een belangrijke eigenschap. De theorie omtrent het onderwerp is namelijk in beweging en ontwikkeling. Daarnaast is de (her)ontwikkeling van de stationsgebieden in volle gang. Tot slot is dit een verkennend onderzoek naar de mogelijkheden van private partijen in de herontwikkeling van de openbare ruimte in stationsgebieden. In de inleiding komt naar voren dat naar deze mogelijkheden nog weinig onderzoek gedaan is en daardoor is dit onderzoek een eerste verkenning in deze mogelijkheden.

In dit onderzoek is een tweedeling gemaakt in de onderzoeksmethoden. Het eerste deel is exploratief aan de hand van een empirische analyse. De nadruk ligt hierbij op het genereren van vermoedens en aanwijzingen en het inzicht krijgen in mogelijke samenhangen. Het tweede deel is descriptief. Hierbij ligt de nadruk op het nauwkeurig in kaart te brengen van de situatie.

### Exploratief

De keuze voor een *exploratieve benadering* van onderzoeken is gemaakt op basis van wetenschappelijke literatuur. Bruinsma en Zwanenburg stellen dat: 'Wanneer men op een relatief breed gebied, waarover weinig bruikbare theorie bestaat, met een veelheid aan observatiegegevens of variabelen te maken heeft over wier relatieve relevantie weinig bekend is. Men heeft echter wel –óf op grond van theoretische gezichtspunten, óf van duidelijke praktische vraagstellingen – een betrekkelijk gerichte belangstelling voor bepaalde typen samenhang, met bijbehorende ideeën en relatief vage verwachtingen' (Bruinsma en Zwanenburg, 1992, p.229). De uitleg van een explorerende benadering van onderzoeken door Bruinsma en Zwanenburg is van toepassing op dit onderzoek. Zowel over de openbare ruimte als de stationslocatie is veel wetenschappelijke literatuur beschikbaar. Een verband tussen deze twee elementen is minder onderzoek naar gedaan. Desalniettemin zijn er wel verschillende verwachtingen op basis van deze literatuur die het interessant maken om deze samenhang te onderzoeken. De theorie dient om te focussen op bepaalde delen van het onderwerp en het handelingen van actoren te begrijpen en te interpreteren. Daarnaast dient de theorie als basis voor gegevensverzameling en strategie om data te analyseren (Hutjes en van Buuren, 1992; Yin, 1994; Smit, 2010 pp, 21-22). In dit onderzoek bestaat de theorie uit literatuur over de openbare ruimte en het stationsgebied.

### Descriptief

Het *descriptieve deel* van het onderzoek bestaat uit drie casussen. Voor het onderzoeken van drie casussen is gekozen om een uitgebreide analyse van een onderwerp te kunnen doen. Hierbij worden verschillende variabelen onderzocht en zal voor de analyse gebruik worden gemaakt van verschillende databronnen. Literatuur ondersteunt deze gedachte gang. Door het gebruik van een casestudie kan een uitgebreidere analyse gemaakt worden van het te bestuderen fenomeen. Door gebruik te maken van verschillende databronnen en analyse technieken wordt getracht aannemelijk te maken dat de theorie te interpreteren en plausibel is (Smit, 2010, p. 22). Een onderwerp dat is opgebouwd uit weinig eenheden (uniciteit), maar gekenmerkt wordt door een groot aantal variabelen (complexiteit), kan het best onderzocht worden aan de hand van een gevalstudie, zoals case-studie (van Thiel, 2007, p.67). Bryman (2008) voegt daar aan toe dat een case-studie onderzoek het meest geschikte vorm van onderzoek is, indien deze gericht is op een locatie, gemeenschap of organisatie, waarbij in dit onderzoek sprake is van één type locatie, namelijk de openbare ruimte in stationsgebieden.

Er zijn verschillende typen case-studies die in de literatuur (zie o.a. Jensen en Rogers, 2001, p.237-239) worden onderscheiden op een aantal dimensies.

De eerste dimensie is de benadering van de case-studie. Aangezien er relatief weinig bekend is over de samenhang tussen de openbare ruimte en het stationsgebied, is er gekozen om meerdere casussen te onderzoeken. In de literatuur wordt een meervoudige case-studie als overtuigender beschouwd en geniet de voorkeur boven een enkelvoudige. Een meervoudige casestudie wordt beschouwd als meerdere experimenten. Dit zorgt ervoor dat de replicatieprincipe om de resultaten te herproduceren worden vergroot (Yin, 1994, p.47-53). Hiermee wordt de betrouwbaarheid van het onderzoek tevens vergroot.

De tweede dimensie heeft betrekking op de eenheid, oftewel de case, die wordt onderzocht. Dit onderzoek richt zich op meerdere factoren, kenmerken en actoren in de openbare ruimte en kent een analyse die dieper in gaat op de stof. Hiervoor is gekozen vanwege het doel van dit onderzoek om specifiek in te gaan op de betrokkenheid van private partijen in de openbare ruimte in stationsgebieden. Voor de beantwoording van de hoofdvraag zou een globale

analyse op een hoger abstractie niveau niet de gewenste uitkomsten geven. Hierdoor is er sprake van een meervoudige ingebedde case-studie (Yin, 1994, p.43-45).

De derde dimensie waarop onderscheid gemaakt wordt bij case-studies is de wijze waarop cases bestudeerd worden. Vanwege de beperkt beschikbare tijd voor dit onderzoek en de keuze van het onderzoeken van drie casussen, is er gekozen voor een cross-sectioneel onderzoek. Hierbij er sprake van een onderzoek dat op één moment wordt uitgevoerd over meerdere casussen. Bij explorerend onderzoek wordt voornamelijk gebruik gemaakt van cross-sectioneel onderzoek (Smit, 2010, p.23).

#### Dataverzameling en data-analyse

In dit onderzoek is gekozen voor de afwisseling tussen dataverzameling en data-analyse. Dit is kenmerkend voor kwalitatief onderzoek. De verzamelde gegevens worden eerst geanalyseerd en daarna op gereflecteerd (Boeije e.a., 2009). De data bestaat uit zowel primair als secundair materiaal. In dit onderzoek bestaat de primaire data uit onderzoeksinformatie die zelf is verzameld door middel van een interview. Secundair materiaal is informatie die reeds eerder is geproduceerd, zoals beleidsnota's, vergadernotulen en dergelijke (Thiel, 2007, p.11). Dit secundaire materiaal of documentanalyse heeft tot doel om relevante informatie tot het onderwerp te onderzoeken (van der Meer, 2013, p.42). In dit onderzoek zal van beide gebruik gemaakt worden. Er is gekozen voor beide vormen van data verzameling om theorie, visie en beweegredenen van het onderzoeksonderwerp met elkaar te verbinden. Als een van beide vormen buiten het onderzoek zou worden gelaten, zou het niet mogelijk zijn om deze met elkaar te verbinden.

De primaire data in dit onderzoek zal verkregen worden door middel van mondeling semigestructureerde interviews. Dit type interview heeft als voordeel dat alle belangrijke punten uit de operationalisatie aan bod komen, maar er tevens ruimte is voor eigen inbreng van de respondent (Baarda & de Goede, 2006; Bryman, 2008). Door de keuze van een semigestructureerd interview ligt de inhoud, manier en volgorde van vragen en de mogelijke antwoorden niet of slechts gedeeltelijk van tevoren vast (Boeije e.a., 2009; Baarda & de Goede, 2006). Om de interviews te structureren zal gebruik worden gemaakt van een topiclist, welke in bijlage 1, te vinden is. Door structuur aan te brengen in de interviews, wordt het mogelijk om de verschillende cases te vergelijken (Bryman, 2008). Een semigestructureerde interview is de gekozen methode voor het afnemen van de interviews in dit onderzoek. Hiermee is het mogelijk dieper in te gaan op wat respondenten belangrijk vinden in de openbare ruimte. Met deze keuze bestaat de mogelijkheid dat niet in ieder interview alle vragen gesteld kunnen worden. Indien dit het geval is, zal een selectie plaats vinden van de te stellen vragen, waarbij de beantwoording van de deelvragen en hoofdvraag centraal staat.

De mondeling afgenomen interviews zullen, indien daar toestemming voor wordt gegeven, opgenomen worden. Wanneer dit niet mogelijk is zal met de hand meegeschreven worden en eventueel achteraf contact gezocht worden met de respondent bij het veiligstellen van de data. Bij de analyse van de interviews zal rekening gehouden worden met de subjectiviteit van de participanten en dus naar het perspectief waarmee de participant kijkt naar de situatie.

Dit onderzoek vindt plaats door middel van diepte-interviews, observaties en literatuurstudie. Door middel van drie vooraf geselecteerde casussen, Rotterdam Centraal, Utrecht Centraal en Amsterdam Zuid, wordt een diepgaand inzicht verkregen in het complexe onderwerp en kan de theorie getoetst worden op bestaande locaties. Hierdoor heeft het onderzoek een exploratief karakter. Door gebruikt te maken van meerdere casussen, wordt dit een 'multiple case study' genoemd. De resultaten en contexten kunnen hierdoor naast elkaar gezet worden om mogelijke verschillen en overeenkomsten te herkennen en benoemen (Eimeren, 2013, p.79) Voor deze opzet is in dit onderzoek gekozen om de interne validiteit te vergroten en dieper in te gaan op het onderwerp van onderzoek.

De interviews in dit onderzoek worden aan de hand van een topiclist semi gestructureerd afgenomen. De topiclist, welke uiteen wordt gezet in de operationalisatie, is de leidraad tijdens de interviews, maar geeft de geïnterviewde de ruimte om ook punten buiten de topics aan te kaarten en uiteen te zetten. Hierdoor wordt een breder beeld geschetst van het onderwerp en de beweegredenen van de verschillende partijen. Net als de interviews wordt de beleidsanalyse uitgevoerd aan de hand van dezelfde topics. De beleidsstukken worden met dezelfde topics gecodeerd, om zo de verschillende topics goed te kunnen vergelijken en elkaar aanvullen.

### **5.3 Betrouwbaarheid en validiteit**

Bij kwantitatief onderzoek zijn drie belangrijke criteria van toepassing, namelijk betrouwbaarheid, haalbaarheid en validiteit. Echter bij kwalitatief sociaal wetenschappelijk onderzoek is dit minder van toepassing (Bryman, 2008). Desalniettemin moet er toch een zekere mate van betrouwbaarheid en validiteit nagestreefd worden, om gegevens te kunnen valideren. Betrouwbaarheid heeft betrekking op toevallig gemaakte fouten en of de gehanteerde aanpak en de gevonden resultaten onafhankelijk van de onderzoeker zijn. Betrouwbaarheid gaat het erom in welke mate herhaald meten hetzelfde resultaat oplevert (van de Zande, 2013, p.30). Om de betrouwbaarheid zo groot mogelijk te maken in dit onderzoek is gekozen voor de volgende te doorlopen stappen. Allereerst worden de interviews volledig uitgeschreven en vervolgens worden de interviews gecodeerd via een vast schema (zie bijlage 2). Net als de interviews worden de beleidsdocumenten middels hetzelfde schema (zie bijlage 2) gecodeerd. Echter zonder de toevoeging van de uitwerking uit het interview. Middels de coderingen is het mogelijk de interviews en beleidsdata te

analyseren en te koppelen aan elkaar en de theorieën. Door een vast schema te gebruiken voor het coderen is het mogelijk om het onderzoek te reproduceren onafhankelijk van de onderzoeker. Bij de operationalisatie (zie 5.4) wordt verder ingegaan op de coderingen.

Interne validiteit is het meten wat je beoogt te meten. Verklaart en meet de onderzoeker daadwerkelijk wat hij wil (van de Zande, 2013, p.31) Als dit inderdaad het geval is, zijn de gegevens een juiste weergave van de praktijk. Dit kan alleen door de interpretatie van de onderzoeker te overleggen met de participant, zodat geen interpretatie fouten worden gemaakt (van der Meer, 2013, p.42). In dit onderzoek zijn de interviews na de uitwerking en codering naar de respondent terug gestuurd voor een reactie en interpretatie. De reacties zijn daarna aan het interview toegevoegd. De eindversie van de uitgewerkte interviews zijn terug te vinden in bijlage 3. Hierdoor wordt voldaan aan de interne validiteit en wordt voorkomen dat er interpretatie fouten in het onderzoek zitten.

Externe validiteit heeft betrekking op de reikwijdte of de generaliseerbaarheid van het onderzoek (van de Zande, 2013, p.31). Aangezien kwalitatief onderzoek context specifiek is levert het spanning op met de generaliseerbaarheid (van der Meer, 2013, p.42). De externe validiteit wordt in dit onderzoek gewaarborgd door drie cases te onderzoeken en uit die cases meerdere mensen die direct betrokken zijn bij de herontwikkeling te interviewen. Deze keuze is gemaakt om de externe validiteit van het onderzoek te waarborgen.

## 5.4 Operationalisering

Om het empirische gedeelte van het onderzoek uit te kunnen voeren, is het noodzakelijk de onderzoekseenheden uit het conceptueel model te operationaliseren. Operationaliseren is de overgang van de theorie naar empirisch onderzoek. In de operationalisatie wordt de theorie 'meetbaar' gemaakt, door de begrippen duidelijk vast te stellen en af te bakenen (van Thiel, 2007, p.50). In de inleiding van dit onderzoek is uiteengezet dat het onderzoek aan de hand van de planningsdriehoek van Spit en Zoete (2003) is vormgegeven. De planningsdriehoek bestaat uit drie onderdelen, namelijk het object, de context en het proces. Het te bestuderen object in dit onderzoek is de openbare ruimte. Deze bestaat uit de fysieke, culturele, sociale en economische kenmerken. De context waarbinnen het object onderzocht wordt is het stationsgebied. In het stationsgebied staat het knooppaats model van Bertolini (1998) centraal. Dit model geeft inzicht in de plaats- en knoopwaarde van het stationsgebied en maakt inzichtelijk in welke van de twee waardes geïnvesteerd moet worden. In dit onderzoek staan niet de waardes centraal, maar in hoeverre de openbare ruimte functioneert als plaats of knoop. Het proces bestaat uit de betrokken actoren. Deze actoren zijn verdeeld in publieke en private partijen en hebben elk hun eigen rollen en beweegredenen om te participeren in de (her)ontwikkeling van de openbare ruimte.

In tabel 2 is te zien hoe de vragen te herleiden zijn naar de drie onderwerpen vanuit het planningsdriehoek (openbare ruimte, stationsgebied en actoren). Ieder onderwerp bestaat uit een aantal subdelen. Deze subdelen bevatten de kernbegrippen waarop gecodeerd is in de interviews en beleidsanalyse. Met deze kernbegrippen is het mogelijk de vragen in de laatste kolom te beantwoorden.

Tabel 2: Operationalisatie

Onderwerp	Subdeel	Vraag
Openbare ruimte	Kenmerken <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fysiek               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Inrichting</li> <li>○ Functie</li> <li>○ Activiteiten</li> <li>○ Toegankelijkheid</li> <li>○ Openbaarheid</li> <li>○ Beheer</li> </ul> </li> <li>• Sociaal               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ontmoeting</li> </ul> </li> <li>• Cultureel               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Identiteit</li> <li>○ Beleving</li> </ul> </li> <li>• Economisch               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Waarde verhoging</li> </ul> </li> </ul>	Hoe zijn de kenmerken terug te vinden in de openbare ruimte?  Welk kenmerk is het belangrijkste voor u?  Wat zijn de gevolgen voor de betrokken partijen als het belangrijkste kenmerk niet gehonoreerd wordt?
Stationsgebied	Knoopplaats model <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plaatswaarde</li> <li>• Knoopwaarde</li> </ul>	Ligt de focus van het project meer op de knoop functie of op de plaats functie?  Waar ligt de focus van de partijen op?
Actoren	Betrokken partijen <ul style="list-style-type: none"> <li>• Private partijen               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ NS</li> <li>○ ProRail</li> <li>○ Investeerders</li> <li>○ Vastgoed eigenaren</li> </ul> </li> <li>• Publieke partijen               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Rijk</li> <li>○ Gemeente</li> <li>○ Government naar governance</li> </ul> </li> <li>• Rol verdeling</li> </ul>	Wat is de rolverdeling tussen de verschillende partijen?  Welk doel hadden de verschillende partijen?

De operationalisering van de interviews en beleidsdocumenten zal gebeuren aan de hand van tabel 2.. De coderingen zullen plaatsvinden door het onderwerp, de kernwoorden uit het subdeel en de desbetreffende case te koppelen.. Dit houdt in dat in ieder interview en beleidsdocument eerst gecodeerd wordt op case. Hierna wordt gecodeerd op onderwerp en binnen het onderwerp op subdeel. Hierdoor is het mogelijk om de vraag uit de derde kolom te beantwoorden.

De openbare ruimte wordt grotendeels aan de hand van het theoretisch kader en beleidsanalyse geoperationaliseerd. Hierdoor zullen de vragen voornamelijk beantwoord worden vanuit de literatuur en tot algemene conclusies gekomen worden. Wat niet uit de literatuur beantwoord kan worden en waar verdieping in nodig is zal uit de interviews beantwoord worden.. In de interviews zal dieper ingegaan worden op de vraag welke elementen belangrijk zijn voor de respondent om mee te ontwikkelen aan de openbare ruimte en wat de gevolgen zijn van het handelen van de verschillende actoren. Door deze constructie ontstaat een verdieping in het onderzoek en is het mogelijk om de rol van private actoren, de gevolgen van het betrekken van private actoren en mogelijk toekomstige betrokkenheid van private actoren uiteen te zetten. Door de koppeling van literatuur aan de interviews zullen de gevonden conclusies versterken

De operationalisatie van het stationsgebied zal tevens voortkomen uit zowel de literatuur als uit interviews . In het theoretisch kader is het knoop-plaatsmodel uiteengezet. Het belangrijkste element van dit model voor dit onderzoek is de plaatswaarde van de openbare ruimte in het stationsgebied. Op het station an sich, als knooppunt, zal in dit onderzoek niet dieper op ingegaan worden, aangezien dit onderzoek zich focust op de openbare ruimte als plaats in plaats van de vervoersstromen van het station als knooppunt. Desalniettemin zal in de interviews en in de literatuur wel gevraagd en gezocht worden in hoeverre de openbare ruimte beïnvloed is door het knooppunt of dat het de plaatswaarde kan faciliteren. Dit zal geoperationaliseerd worden aan de hand van de koppeling tussen de case en de knoopwaarde of plaatswaarde van de openbare ruimte. Hierdoor kunnen de vragen uit de derde kolom beantwoord worden.

Tot slot worden de actoren geoperationaliseerd, waarbij de antwoorden voornamelijk uit de interviews komen. Dit aangezien uit de interviews de betrokken actoren en de rollen van de verschillende actoren uiteengezet kunnen worden. In de beleidsstukken wordt voornamelijk de formele kant en rollen van de actoren uiteengezet, terwijl de beweegredenen en invloeden van de actoren voor deze vragen de basis zijn. In de interviews zal daarom de nadruk

gelegd worden op de rol van de desbetreffende actor in het proces en welk doel deze actor heeft. In de operationalisatie van de interviews en beleidsdocumenten is gecodeerd op de rol die een betreffende actor speelt in het (her)ontwikkelingsproces van de openbare ruimte in stationsgebieden. Hierbij is gezocht naar welke actor welke handelingen heeft gedaan in de openbare ruimte, waarom deze actor deze handelingen uitvoert en wat de gevolgen daarvan waren voor de openbare ruimte. Door deze codering is het mogelijk geworden om de rol van de betreffende actor uiteen te zetten. Welke actoren er allemaal benaderd zijn wordt uiteengezet in paragraaf 5.6. Eerst zal ingegaan worden op de selectie van de casussen. Aan de hand van deze selectie worden de actoren uitgekozen welke aangeschreven worden voor de interviews.

## 5.5 Selectie cases

In dit onderzoek wordt gekeken naar de openbare ruimte in het stationsgebied. In Nederland zijn vele stations, daarom moet er een keuze gemaakt worden in welke stations onderzocht worden en welke voorwaarden daaraan gesteld zijn voor de selectie van de cases. Zonder deze voorwaarden zijn de resultaten niet goed met elkaar te vergelijken en wordt het lastig om op correcte wijze uitkomsten te generaliseren. Aan de hand van de voorwaarden zijn een drietal cases geselecteerd, waaruit de selectie voortkomt van de te interviewen instanties en personen. De voorwaarden zijn gebaseerd op de insteek van het onderzoek en de relevantie daarvan, gekozen om zo'n dynamisch mogelijke casus te selecteren waar op voorhand verondersteld kan worden dat private actoren deelnemen aan het ontwikkelingsproces en waar vanuit gegaan kan worden dat er genoeg betrokken actoren zijn om te interviewen. De voorwaarden voor de selectie van de cases zijn:

Allereerst is de voorwaarde gesteld dat het station in een stad in de Randstad ligt, het station invloed heeft op een groter gebied dat aangeduid kan worden als het stationsgebied en binnen dat gebied zich openbare ruimte bevindt waarbij een deel van de openbare ruimte gevormd wordt door een stationsplein. Het station en de stationsomgeving moeten daarnaast verschillende delen van de stad verbinden en ontwikkeld worden tot een nieuw stadscentrum.

Aangezien met de eerste voorwaarde veel verschillende stations in aanmerking komen voor dit onderzoek, is een specificering nodig van het type station. Hierdoor kunnen de geselecteerde casussen beter vergeleken en geanalyseerd worden. Om dit te bereiken dient het station een Hogesnelheidslijn station te zijn die is aangewezen als Nieuwe Sleutelproject (NSP). Deze stations worden (her)ontwikkeld voor het ontvangen van de Hogesnelheidslijn en heeft het Rijk geld ter beschikking gesteld voor de ontwikkeling van de stationsomgeving.

De derde voorwaarde is dat private partijen betrokken zijn bij de (her)ontwikkeling van de stationsomgeving. Deze voorwaarde is opgenomen in de selectie van de casussen, aangezien het onderzoek draait om de private betrokkenheid bij de (her)ontwikkeling van de openbare ruimte in stationsgebieden.

Met deze drie voorwaarden is gekozen voor de cases van Amsterdam Zuid/WTC, Utrecht Centraal en Rotterdam Centraal. Deze selectie van stations geeft een beeld over hoe er in deze steden gewerkt is aan de herontwikkeling van de openbare ruimte en wat de rol is geweest van de private actoren. Daarbij speelt tevens mee dat deze stations, ondanks de overeenkomstige voorwaarden, verschillen in uitvoering. Zo is Rotterdam CS al (her)ontwikkeld, zit Utrecht CS midden in de herontwikkeling en moet Amsterdam Zuid/WTC nog beginnen met de ontwikkeling van de ruimte. Toch is er voor deze drie casussen gekozen aangezien zij een goed beeld geven hoe het proces en de betrokkenheid van de privaten actoren in het proces hebben plaatsgevonden. Daarnaast zijn de plannen voor alle drie de casussen uitgewerkt, waardoor een analyse en vergelijking tussen de verschillende casussen en de theorie mogelijk wordt gemaakt. Het geeft tevens een interessant inzicht in hoe de verschillende stationsgebieden omgaan met private actoren op het moment van dit onderzoek. Is hier een verschil tussen in hoe ver de uitvoer is van het project en hoe er gedacht wordt over de betrokkenheid van de private partijen. Welke actoren hebben bijgedragen aan dit onderzoek wordt uiteengezet in paragraaf 5.6.

## 5.6 Benaderde actoren

Om een breed beeld te krijgen van de beweegredenen van actoren en de rol die zij gespeeld hebben, is van iedere cases een aantal direct betrokken actoren van de (her)ontwikkeling van de openbare ruimte in stationsgebieden benaderd. Voor iedere casus is getracht de actoren te interviewen die het meeste invloed hebben in de (her)ontwikkeling van de openbare ruimte in het stationsgebied. In tabel 3 staat welke actoren er allemaal benaderd zijn en welke wel zijn geïnterviewd en welke niet mee hebben gewerkt aan het onderzoek.



Tabel 3:

Casus	Actor	Geïnterviewd	Niet geïnterviewd en waarom
Rotterdam	Gemeente	Dhr. Blok	
		Dhr. Tjia	
	Architectenbureau West 8	Dhr. Koningen	
	Nationale Nederlanden		Geen interesse in de openbare ruimte
	Groothandelsgebouw		Geen interesse in de openbare ruimte
Utrecht	Gemeente	Dhr. Schutte	
		Dhr. Kruidering	
	Architect	Dhr. Postel	
	Jaarbeurs Utrecht		Geen tijd. Geen prioriteit op het moment van aanvraag
	Corio		Geen antwoord
Amsterdam	Architect	Dhr. Muller	
	Projectgroep Zuidasdok		Door verwezen naar Ton Muller
	Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam		Door verwezen naar Ton Muller
Alle drie de casussen	ProRail		Geen interesse in de openbare ruimte
	NS	Mvr. Van der Voort	
	Rijksspoorbouwmeester	Dhr. Van den Hende	

Voor iedere case is getracht om zowel publieke als private actoren te spreken. In Amsterdam bleek dit echter het lastigst. Dit is mede het gevolg van de huidige status van het plan. Het plan nog volop in ontwikkeling en er moeten nog partners gevonden worden voor de ontwikkeling ervan. Daarnaast gaven verschillende private partijen bij alle drie de casussen aan niet geïnteresseerd te zijn in medewerking aan het onderzoek, aangezien ze niets hebben bijgedragen aan de ontwikkeling van de openbare ruimte of dit van plan zijn. Ook waren er een aantal actoren die geen tijd hadden in de periode van de interviews. Ondanks het ontbreken van deze interviews komt de analyse van het onderzoek niet in gevaar. Dit door de combinatie van interviews en beleidsanalyse waarbij deze methodes elkaar aanvullen. De resultaten van het onderzoek worden in hoofdstuk 6 uiteen gezet.



## 6 Resultaten

De resultaten van het empirisch deel van het onderzoek worden in dit hoofdstuk uiteengezet. De resultaten worden per case gepresenteerd. Iedere case begint met een beschrijving van het desbetreffende stationsgebied, de plaats die het stationsgebied inneemt binnen de stad en de betrokken actoren. Uit de beschrijving van de stations wordt de aanleiding tot de (her)ontwikkeling van de case in een context geplaatst. De beschrijving gebeurt aan de hand van beleidsdocumenten en literatuur onderzoek. Vanuit deze context wordt de plaats die het station inneemt in de stad verduidelijkt en worden de betrokken partijen uiteengezet. Het tweede deel van de analyse wordt gewijd aan de fysieke uitwerking van de openbare ruimte. Voor beide delen van de casus zal eerst de beleidsanalyse uiteengezet worden, waarna interviews de beleidsanalyse verder aanvullen. De openbare ruimte wordt uiteengezet na de bespreking van de actoren en het stationsgebied. Door deze structuur te kiezen sluit de volgorde aan bij het conceptueel model en wordt een logische volgorde bewerkstelligd. De fysieke uitingen komen voort uit de wensen en randvoorwaarden van de actoren en de plaats die het stationsgebied inneemt in de stad. Deze fysieke uitingen kunnen zodoende in de context geplaatst van het stationsgebied. Er wordt hierdoor een link gelegd met het eerste deel van de casus omschrijving.

### 6.1 Rotterdam Centraal

#### 6.1.1 Beschrijving

Na het succes van de Erasmusbrug wilde het Rotterdamse stadsbestuur eind jaren 90 van de vorige eeuw het Centraal Station en het gebied eromheen (her)ontwikkelen. Uit de beleidsstukken komt naar voren dat het station een iconisch ontwerp en het prestige project van de gemeente Rotterdam moest worden. Voor het ontwerp van het centraal station werd de opdracht gegund aan de Engelse architect William Alsop. Alsop kwam met een extravagant ontwerp in de vorm van champagneglazen met intelligente oplossingen voor de gestelde eisen vanuit de gemeente. Tegen dit ontwerp van Alsop kwam steeds meer weerstand, zowel uit de politiek (Leefbaar Rotterdam) als de maatschappij (Geografie, 2014, p.7; Archined, 2003). Het ontwerp werd vervolgens te ambitieus en te duur geacht door het Rijk, waarna dit plan van tafel verdween en nieuwe afspraken werden gemaakt tussen het Rijk en de gemeente Rotterdam over de bouwstenen van het NSP (VROM, 2010, p. 17). Na de bouwstenen zijn in samenspraak met het Rijk, de gemeente, de stadsregio en de NS de uitgangspunten bepaald voor het vernieuwen van het Centraal Station en stationsomgeving in Rotterdam. Voor deze herontwikkeling is een prijsvraag uitgeschreven, welke gegund wordt aan Team CS (Archined, 2003; Vers Beton, 2014; Geografie, 2014, p.7). Het ontwerp van architectenbureau Team CS (een combinatie van Benthem en Crouwel Architecten, MVSA Meyer en Van Schooten Architecten en West 8 Urban Design & Landscape) bevat elementen uit het vorige plan, zoals het scheiden van de verschillende vervoersstromen. Deze zijn alleen anders ingericht. Het nieuwe ontwerp is bescheidener, soberder, minder iconisch en heeft minder gekost (Archined, 2003; Vers Beton, 2014; Geografie, 2014, p.7). Ondanks dat het station niet de allure heeft van de 'champagneglazen', staat er nu wel een station met 'ansichtkaartwaarde' (afbeelding 6) (Geografie, 2014, p.7).

Afbeelding 6: Rotterdam CS

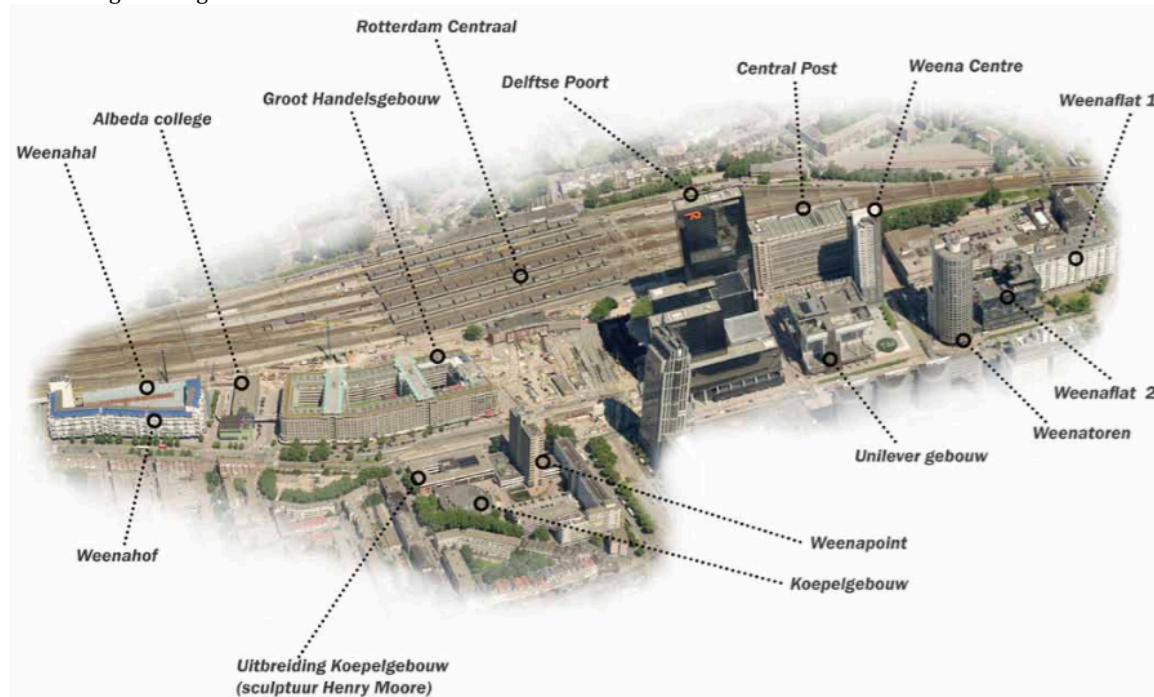


Bron: BenthemCrouwel.com, 2015 <http://benthemcrouwel.com/projects/#infrastructure-rotterdam-centraal-1600>

### 6.1.2 Stationsgebied

De herontwikkeling van het station door Team CS valt binnen het plan van de gemeente om het gehele stationskwartier van Rotterdam te ontwikkelen. Uit de analyse van het beleid komt naar voren dat de gemeente hierop inzet en dit onderstreept door het stationskwartier om te dopen in Rotterdam Central District (RCD). Het RCD zet zich op de kaart door zich te profileren binnen het Europese stedennetwerk als aantrekkelijk vestigingslocatie met Europese allure en sublieme openbare ruimte (Gemeente Rotterdam, 2011, pp.10-11). Het plangebied van het RCD is weergegeven in afbeelding 7:

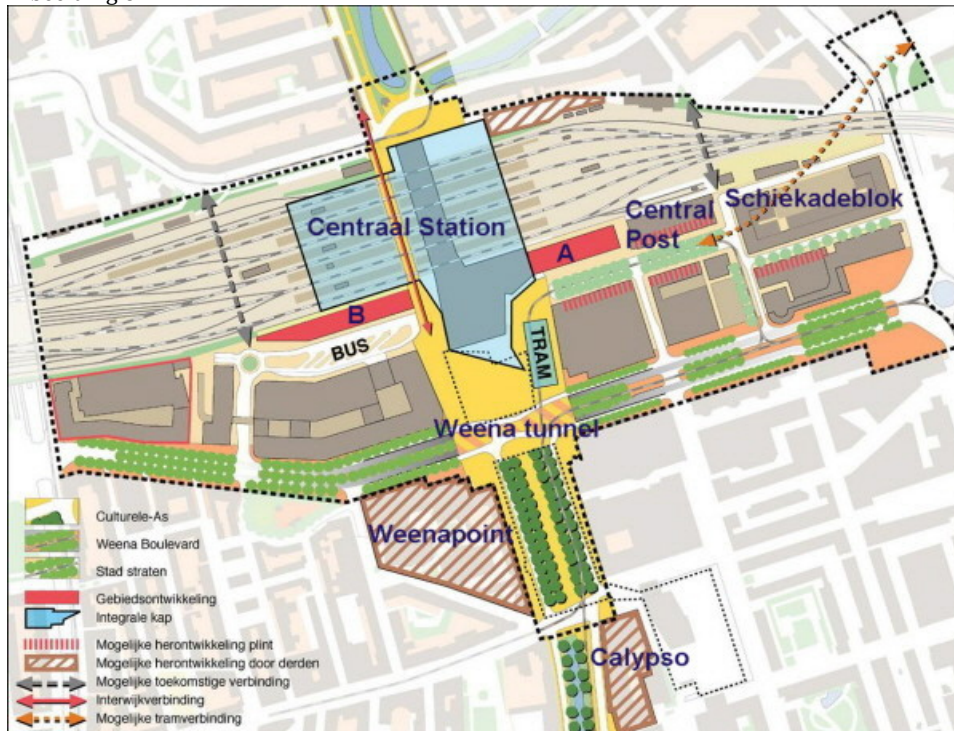
Afbeelding 7: Plangebied Rotterdam Central District



Bron: Gemeente Rotterdam, 2011, p.16

Rotterdam presenteert zichzelf in haar structuurvisie uit 2011 als stad van Europese allure en richt daarmee haar blik ook op internationale bedrijven. Voordat de herontwikkeling van het gebied tot stand kwam, zag het Rijk het stationsgebied van Rotterdam als potentiële toplocatie in de Zuidvleugel van de Randstad, waaraan het stedelijke ambiance miste. Om dit te bereiken, moest geïnvesteerd worden in de positie van het station binnen de stad, zodat het een eigen sfeer en identiteit zou krijgen (VROM, 2003, p.25). In de Structuurvisie Rotterdam Central is hier invulling aan gegeven voor het gehele RCD. In dit onderzoek wordt slechts een deel van het RCD bestudeerd, namelijk de directe openbare ruimte rondom het station. Dit gebied bevat de ontwerpogave van Team CS. Deze ontwerpogave houdt in dat het stationsplein en het verlengde ervan tot na de Weena, het station en het Proveniersplein als stationsgebied gerekend wordt. Dit gebied in afbeelding 8 geel gemarkeerd.

Afbeelding 8:



Bron: Gemeente Rotterdam, 2011, p9

Om de Europese allure met een eigen sfeer en identiteit te bewerkstelligen wordt er in de structuurvisie gesproken over een Mixzone (Gemeente Rotterdam, 2011, pp.39-41). Deze Mixzone, een combinatie van mix en zone, gaat over de 'hard- en software' van de omgeving. Het programma en volumes van de bebouwde omgeving (hardware) en programmatische invulling, ideeën en activiteiten (software) moeten in evenwicht zijn, waardoor het gebied een eigen identiteit krijgt met een hoogwaardige doorgangs-, verblijf- en slentergebied. Het moet een gebied worden dat zal uitnodigen en verleiden, waarbij overlapping plaatsvindt tussen de ruimte in privé eigendom en de openbare ruimte (Gemeente Rotterdam, 2011, pp.39-41)..

In het Stedenbouwkundigplan uit 2007 wordt gesproken van een programmatische mix van kantoren, woningen, horeca, kleinschalige detailhandel, kunst en cultuur voor het creëren van een aangenaam verblijfsklimaat waar mensen elkaar kunnen ontmoeten in een 24 uren economie. Om dit aangename verblijfsklimaat te creëren is ingezet op plinten op de begane grond van gebouwen en de toepassing van groen, zoals bomen, tuinen en parken (Gemeente Rotterdam, 2001, pp. 94-95). Deze structuurvisie voor het stationsgebied van Rotterdam Centraal Station zet hiermee in op een uitstekende openbare ruimte, welke uitnodigt tot gebruik, flaneren en verblijven (Gemeente Rotterdam, 2001, pp. 100).

Nu het stationsgebied is opgeleverd, fungeert het als een 'frictieloze transitiezone', wat inhoudt dat het gebied is gevrijwaard van inrichtingselementen om doorgaande verkeersstromen niet in de weg te zitten. Alle vervoersnetwerken zijn gescheiden en de voetganger heeft vrij spel. Hiermee is ingezet op een efficiënte en veilige transitie van verkeersstromen, wat voornamelijk het perspectief is van de NS, in plaats van de ontwikkeling van de plek als plaats, waar ruimte is voor ontmoeting, verblijf en heterogeniteit van functies en identiteiten (Geografie, 2014, p.8). Hiermee gaat het in tegen de ambitie uit de Structuurvisie om van Rotterdam Centraal Station een uitstekende openbare ruimte te maken, welke uitnodigt tot gebruik, flaneren en verblijven.

De economische en sociaal-culturele betekenis van het station en haar omgeving contrasteert op een aantal aspecten met de uitgangspunten en ambities van de plannen. Zo is het station minder een afspiegeling geworden van de stedelijke multifunctionaliteit. Kantoren, woningen, culturele en recreatieve voorzieningen zijn uit het

oorspronkelijke plan van Alsup gehaald en hebben geen invulling in het gebied gekregen in het ontwerp van Team CS. Daardoor moet de multifunctionele stad niet op het station gezocht worden, maar in een grotere schaal rondom in de stationsomgeving (Geografie, 2014, p.8).

Hiermee is het stationsgebied ingericht als een knoop, waarbij het voornaamste doel van de ruimte is het dienen van het OV. De interviews ondersteunen dit standpunt en vullen deze verder aan.

*'De uitgangspunten van een kwalitatief hoogwaardige buitenruimte met een minimaal aantal kruisende stromen is dan ook gelukt'* (Interview Blok). *'Er moest verkeerstechnisch iets gebeuren'*, zowel in Rotterdam, als Utrecht en Amsterdam, en *'de eisen die daaraan hangen komen ook snel op tafel'* (Interview van den Hende).

Naast de gemeente en het Rijk, komt ook de NS met eisen voor een goede afwikkeling van de reizigers in de openbare ruimte (Interview van der Voort). De focus ligt bij de NS in eerste instantie op de knoofunctie van de ruimte.

*'Plaatsfuncties in de ruimte mogen de knoofuncties niet in de weg zitten. Evenementen mogen dan ook maar sporadisch plaatsvinden in de ruimte en vaste objecten, zoals kiosken, mogen de doorgang niet blokkeren'* (Interview Tjia).

De plaatsfunctie van de ruimte wordt gezocht in actieve plinten en in een ruimer gebied (Geografie, 2014, p.8).

*'De ruimte moet meer zijn dan alleen een aankomst- of vertrekpunt'* (Interview van der Voort). Hierdoor wordt de focus van de ruimte naast verkeerskundig, ook gezocht in de plaatsfunctie. Daarbij moet de plaatsfunctie gefaciliteerd worden door private partijen en vastgoedeigenaren in het gebied (Interview Blok).

### 6.1.3 Betrokken actoren

In het stationsgebied van Rotterdam Centraal waren verschillende partijen, zowel private als publieke, betrokken. De drie opdrachtgevers die uit de literatuur naar voren komen zijn ProRail (domein spoor), Gemeente Rotterdam (domein stad) en de NS. Naast de opdrachtgevers waren de overige partijen die betrokken waren bij de herontwikkeling het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (het voormalige ministeries van Verkeer & Waterstaat en VROM) en Stadsregio Rotterdam. Tot slot is de architect van het gebied Team CS. Team CS is een samenwerking tussen Benthem Crouwel Architecten, MVSA Meyer en Van Schooten Architecten en West 8 Urban Design & Landscape Architecture (De feiten op een rij Rotterdam Centraal, 2014 p.4). ProRail is verantwoordelijk voor de bouw van het station en het gebouw. De gemeente is eigenaar van de hal en de publieke openbare ruimte. De NS is verantwoordelijke voor de commerciële ruimtes in het station en het laten rijden van de treinen en het Rijk is de verstrekker van de subsidies (Interview Blok, Interview van der Voort). Het ontwerp van de openbare ruimte is van de hand van Adriaan Geuze van West 8 (Interview Blok). De rol van de verschillende partijen wordt aan de hand van de interviews verder uitgewerkt.

De opdrachtgever voor de buitenruimte van het stationsgebied is het Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam (OBR).

*'Ten tijde van de plannen voor de ontwikkeling van het stationsgebied is er geld vanuit het voormalige ministerie van VROM richting de gemeente gegaan, welke het onder gebracht heeft bij het OBR'* (Interview van den Hende). *'Het OBR heeft de plangrens aangegeven waarin Team CS mocht ontwerpen'* (Interview Koningen). *'Team CS moest binnen de randvoorwaarden van de gemeente werken en de kwaliteit van het plan werd bewaakt door kwaliteitsteam, bestaande uit Rijksbouwmeester en de directeur Stadsontwikkeling Rotterdam. Overige actoren hebben zich niet bezig gehouden met het ontwerp van de ruimte van stationsgebied Rotterdam Centraal'* (Interview Blok).

Na het ontwerp, wanneer duidelijk was wat er met de ruimte ging gebeuren, zijn private partijen uit de directe omgeving van het stationsgebied verenigd in het Glocal City concept. Volgens Blok (Interview Blok) is in dit concept is de aandacht uitgegaan naar het lange termijn perspectief van het gebied en hoe dit tot stand te brengen. In dit concept is een visie ontwikkeld door private partijen hoe zij een levendige plint kunnen ontwikkelen en de verbinding met het stadcentrum willen maken. Desalniettemin ligt de focus van deze private partijen bij de ontwikkeling van vastgoed, het maken van een 24 uren economie en publiciteit genereren. Door hier de focus op te leggen wordt geprobeerd om het gebied aantrekkelijker te maken en hiermee de waarde van het vastgoed te verhogen.

Hiertegenover stelt Tjia (Interview Tjia) dat *'het ontwikkelen van vastgoed een langdurig proces is en voor veel bouwplots in de directe omgeving zijn ook nog geen ontwikkelaars gevonden'*. Hiermee is *'de rol en invloed van private partijen in de openbare ruimte beperkt in het Glocal City concept en daarmee op het programma in de openbare ruimte'*. Echter blijft de 'bemoediging' van private partijen *'beperkt tot het commentaar van private partijen bij de presentatie van de plannen'*.

Een grotere rol voor private partijen in de herontwikkeling van de openbare ruimte in Rotterdam blijft volgens de geïnterviewde personen een moeilijk punt. Zo zien private partijen de openbare ruimte als taak van de gemeente (Interview Blok). Desalniettemin zit Blok (Interview Blok) ook mogelijkheden voor private partijen. Als de ruimte is opgeleverd, kunnen private partijen een rol spelen in het beheren van de buiten ruimte.

Tjia (Interview Tjia) merkt op dat private partijen hun investering in de ruimte terug willen zien en het is maar de vraag of dat altijd lukt en naar wens is van de gemeente. Als private partijen investeren in de plinten van haar eigendom, werken ze indirect aan het levendig maken van de openbare ruimte, wat ook als een investering gezien kan worden in de openbare ruimte (interview Tjia). Hierin ligt volgens Blok en Tjia (Interview Blok, Interview Tjia) de voornaamste rol en mogelijkheden van private partijen om in de openbare ruimte te investeren. Het ontwerp proces van de openbare ruimte is altijd een afweging van verschillende actoren en randvoorwaarden. De gemeente is afhankelijk van private actoren om tot ontwikkelingen te komen in de plinten en daarmee de openbare ruimte. Hierdoor hebben zij indirect invloed welke functies en programma plaatsvinden in de ruimte en daarmee hoe de inrichting van de ruimte is. Ook al lag deze verantwoordelijkheid geheel bij de gemeente. *'Hierdoor zou het ontwerp ook niet anders zijn geworden bij meer betrokkenheid van private actoren bij het ontwerp van de openbare ruimte'* (Interview Koningen).

## 6.1.4 Openbare ruimte

In de vorige paragrafen is het stationsgebied van Rotterdam Centraal uiteengezet en welke actoren betrokken zijn geweest bij de (her)ontwikkeling van het gebied. De fysieke uitwerking van deze uiteenzetting komt in deze paragraaf aan bod. De ambitie van Rotterdam voor de openbare ruimte in het stationsgebied is uiteengezet in de Gemeente Rotterdam (RCP) (2001, pp.52). In deze visie staat dat het RCP streeft naar *'Een openbare ruimte met de kwaliteit die past bij een stadsentree van internationale allure'*. De openbare ruimte van de stationsomgeving moest volgens deze structuurvisie een verbinding maken tussen het station en de stad en de herinrichting een bijdrage leveren aan een intensiever gebruik van de bestaande kwaliteiten (Gemeente Rotterdam, 2011, p.2 & p.33). Zoals in de vorige paragraaf is aangegeven, is deze ambitie vertaald in de Mixone. Met deze ambitie heeft Team CS, en in het bijzonder Architect Adriaan Geuze van West 8, het hoofdontwerp voor de buitenruimte van het station gemaakt (Interview Blok). Dit ontwerp van Team CS heeft als leidraad gediend voor uitvoerende tak van de gemeente voor het definitieve ontwerp op detailniveau voor het gehele stationsgebied, RCP (Interview Blok).

Doordat Team CS zowel het station als de stationsomgeving vorm heeft gegeven, is het gehele plangebied van Rotterdam Centraal Station integraal ontworpen (VROM, 2006, p.17). Hierdoor kon de ambitie om de stad en het station naar elkaar toe te brengen onder andere uitgewerkt worden in de 'rode loper'. De rode loper is rood natuursteen welke in het station is gebruikt en uitgerold is in de openbare ruimte van het stationsgebied richting het centrum van Rotterdam (Rotterdam Centraal 'de feiten op een rij'; 2014, p.2). Daarnaast moest Team CS rekening houden met een aantal randvoorwaarden van de gemeente bij het ontwerp van de ruimte. Deze randvoorwaarden zijn meegegeven tijdens de prijsvraag voor het ontwerp van het gebied en terug te vinden in de verschillende plannen en visies. Om de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte te waarborgen, is het streven om te voorkomen dat de ruimte fragmenteert en verrommelt. Dit wordt gewaarborgd door een overeenkomstige materialisering volgens de Centrum Stijl, waarin richtlijnen zijn vastgesteld voor ontwerp, materiaal, meubilair, beheer en regie voor en door alle actoren in de openbare ruimte, en in het bijzonder met Centrum-stijl-Mixone. De Centrum Stijl kent van zichzelf eenduidigheid in materialisering en de Centrum-stijl-Mixone is een verhoging van de kwaliteit en allure van de Centrum-stijl. Het gaat bij de Centrum-stijl-Mixone om een hogere kwaliteit in verharding, banken, vuilnisbakken en armaturen, groenvoorziening en de inrichting van elementen voor het openbaar vervoer. Wel moest, bij de inrichting van de ruimte, gebruik gemaakt worden van een minimaal aantal inrichtingselementen en obstakels (Gemeente Rotterdam, 2011). Dit vanwege het faciliteren van de knooppuntfunctie van de ruimte. In de interviews is dieper ingegaan op de openbare ruimte en de uiteindelijke inrichting van deze ruimte.

Dat de openbare ruimte van Rotterdam CS een zeer belangrijke plek in de stad is, komt terug in de woorden van Blok (Interview Blok). *'De kwaliteit van de buitenruimte, de fysieke kant van de openbare ruimte, moest een visite kaartje afgeven voor de stad. Dat is toch wel het meest belangrijke geweest'*. De randvoorwaarden die meegegeven zijn vanuit de gemeente en tot uiting zijn gekomen in de verschillende plannen, zijn allemaal tot uiting gekomen in het ontwerp. De leegheid qua inrichting van de openbare ruimte is gedaan om verrommeling tegen te gaan en eenduidig te zijn voor de gebruiker (Interview Blok). Het hoofddoel van het ontwerp was ook het faciliteren van het OV. Dit aangezien de herinrichting wordt gedaan voor het OV. Daarin past een lege openbare ruimte met gescheiden vervoersmodaliteiten. Het ontwerp van Alsop had deze scheiding al en was *'ontzettend goed'* (Interview Koningen) idee, wat West 8 dan ook verder uitgewerkt heeft zonder alle complexe niveau verschillen. Door het verschuiven van het verkeer naar de randen van het stationsplein ontstaat een grote open ruimte in het midden van het stationsplein voor voetgangers (Interview Koningen, Interview Blok). Deze grote ruimte zonder veel objecten hoort bij een station. Het biedt nu ruimte voor evenementen, leesbare omgeving en esthetiek, zoals een grote lichtzuil en de rode loper (Interview Koningen, Interview van der Voort). De elementen die je nu wel in de ruimte plaatst, hebben ook betekenis voor de ruimte en geven het haar identiteit, zoals de lichtmast of de nog te plaatsen wereldballen (kunstwerk red.)(Interview Tjia). De ruimte is echter door de geringe elementen nauwelijks een verblijfsruimte.

*'Het aantal verblijfsplekken in de vorm van bankjes of zitranden op het stationsplein of wachtruimtes voor de reizigers van de tram of bus zijn er nauwelijks, wat maakt dat de ruimte minder comfort biedt voor de reiziger'* (Interview van der Voort).

De openbare ruimte in het stationsgebied van Rotterdam is hiermee een transitiezone, in dienst van het station zonder een programma die de levendigheid vergroot (Geografie, 2014, p.8). De gemeente wil geen programma toevoegen op het stationsplein in de vorm van evenementen vanwege de functie van de ruimte voor het station, maar wil levendigheid genereren aan de randen van de openbare ruimte in samenwerking met private partijen (Interview Tjia).

De gebruikte materialen in de fysieke ruimte moesten ook aan de randvoorwaarden van de gemeente voldoen. Zo moesten de materialen voldoen aan de Centrum-Stijl-Mixone, een stijl met allure, maar onderhoudsvriendelijk. Dit hield in dat de gekozen materialen duurder zijn in aanschaf, maar op den duur goedkoper zijn in onderhoud (Interview Tjia, Interview Koningen). *'Het commentaar op deze stijl was in eerste instantie dat het goedkoop eruit zag*



*en onoverzichtelijk, echter was toen de ruimte nog niet af, 'ook ligt er voor enkele hectaren aan natuursteen, wat ook niet de goedkoopste stenen zijn' (Interview Koningen).*

De inrichting van de openbare ruimte en de gebouwen om de ruimte heen geven de openbare ruimte identiteit. Zo is het station an sich een icoon en geeft je de indruk dat je in een grote stad bent (Interview Blok, Interview Koningen). Naast het station geven de rode loper en de nog aan te leggen kunstobject en verlichting de ruimte haar gezicht (Interview Blok, Interview Koningen). De Rotterdammers hebben het station en haar gebied in de hartengesloten, doordat alle mooie details uit het oude station van Van Ravensteijn terug zijn gekomen in en om het station en hebben hierdoor het station snel geaccepteerd (Interview Koningen, Interview Tjia). Ook is het station volgens Tjia (Interview Tjia) herkenbaar voor Rotterdammers. Dit door *'de inrichtingselementen die in de ruimte staan, zijn van materialen die al 5 tot 10 jaar in de straten van Rotterdam te vinden zijn en geven de ruimtes de Rotterdamse identiteit'*.

Naast herkenning en identiteit van een ruimte, is het sociale aspect van een ruimte, de ruimte als ontmoetingsplek, een kenmerk van de openbare ruimte.

*'Per definitie is een station een plek van ontmoeten, met alle bewegingen van aankomen en vertrekken van het openbaar vervoer en als plek waar mensen afspreken, ook als je niet reist met het OV, aangezien iedereen het station kan vinden in een stad' (Interview van der Voort).*

Door mensen uit te nodigen te verblijven in de ruimte ontstaat levendigheid. Dit wordt op zowel een formele als informele manier bewerkstelligd. Zo zijn er bankjes en zitranden en is er horeca op verschillende plekken in en vooral rondom het gebied na de Weena (Interview Koningen). Door horeca te plaatsen in de plinten ontstaat interactie tussen de buitenruimte en de binnenruimte. Dit is belangrijk op deze locatie. Dit wordt onderkend door verschillende partijen, ook private, en samenwerking is ondertekend in een convenant, waarin de verschillende partijen *'hun best doen om de levendigheid in het gebied te waarborgen'* (Interview Tjia). De plint wordt gevuld in samenwerking met private partijen, waarbij zij, binnen gestelde randvoorwaarden, voorrang hebben bij de ontwikkelingen in de plinten om de levendigheid te vergroten (Interview Tjia). Een actieve plint is belangrijk, aangezien het plein *'bij slecht weer niet uitnodigt tot verblijven mensen elkaar ontmoeten in de binnenruimtes'* (Interview van de Voort). Een *'aantrekkelijk gebied om te verblijven en waar ontwikkeld wordt, trekt bedrijven'* (Interview Tjia). Met de aanpak van de openbare ruimte in het gebied zijn vastgoed eigenaren gaan investeren in een levendige plint (Interview Tjia). Dat de eigenaren in de ruimte zijn gaan investeren, is terug te zien in het feit dat de ondernemers zich verenigd hebben en een gezamenlijk belang verdedigen, waarin het creëren van een 24 uren economie met nieuwe gebruikers en een attractief gebied de doelstellingen zijn (Interview Blok). Het verenigen van de belangen en de investering in het openbaar gebied heeft geresulteerd in een hogere omzet van bedrijven in de plint (Interview Tjia). Ondanks de economische voordelen is er nauwelijks sprake van investeringen van private partijen in de openbare ruimte. Dit wordt gezien als gemeente taak en alleen als het gebied eigendom is van een investeerder wil er nog weleens geïnvesteerd worden in de openbare ruimte (Interview Tjia). Dat investeren in de openbare ruimte in Rotterdam nauwelijks heeft plaatsgevonden, kan er mee te maken hebben dat de ontwikkeling van het stationsgebied viel in de periode dat het slechter ging met de economie, welke direct invloed hebben gehad in de financiële huishouding van investeerders (Interview Tjia).

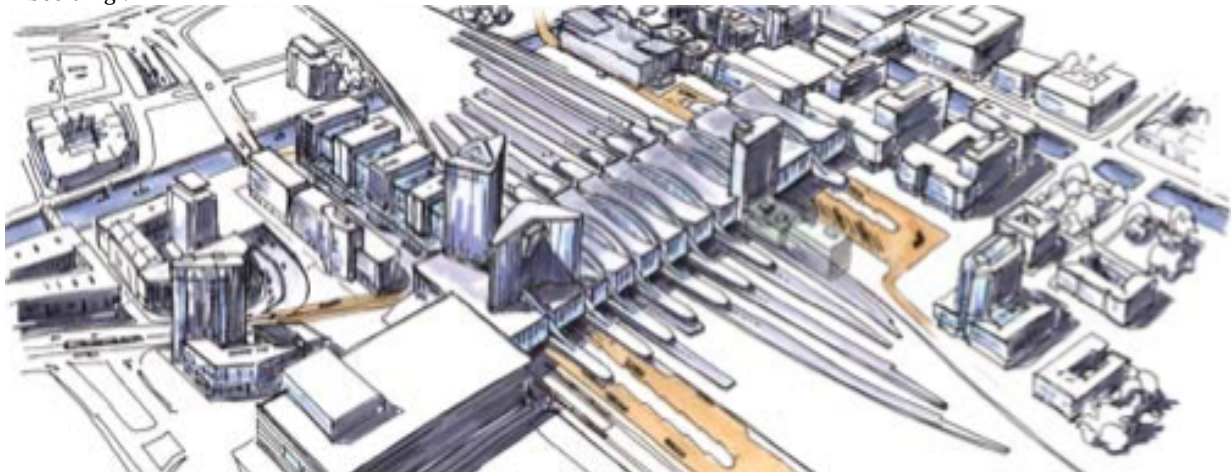
## 6.2 Utrecht Centraal

### 6.2.1 Beschrijving

'Niets doen is geen optie' (Utrecht, 2003, p.18). In het raadgevende referendum in 2002 voor de aanpak van het Utrechtse Stationsgebied werd dit motto gebruikt om de ernst aan te geven om tot (her)ontwikkeling van het stationsgebied over te gaan (Utrecht, 2003, p.18). Volgens Schutte (Interview Schutte) was *'de druk groot, zeker na het klappen van het eerste plan voor de herontwikkeling van Utrecht Centraal (UCP) waarbij de vier grote partijen NS, ProRail, Jaarbeurs en de voorganger van Corio (eigenaar winkelcentrum Hoog Catharijne), er gezamenlijk in een joint venture niet tot de (her)ontwikkeling van het stationsgebied waren gekomen'*. De gekozen constructie in de vorm van een joint venture om tot (her)ontwikkeling van het stationsgebied te komen was op dat moment niet toereikend om de partijen te binden om de problemen in het gebied aan te pakken.

Uit de literatuur komt naar voren dat bij het oude station er sprake was van achterstallig onderhoud, verloedering, een groeiend aantal reizigers, een groeiend aantal inwoners van de stad en de behoefte om het water weer terug in de singel te krijgen. Visie A bracht de elementen het beste samen volgens de bewoners van Utrecht en is in 2002 de winnaar van het referendum en uitgewerkt tot het Masterplan stationsgebied (CU2030.nl, 2015). Afbeelding 9 geeft een impressie van het station en haar omgeving uit het Masterplan (2003).

Afbeelding 9:



Bron: Utrecht, 2003, p.27

Om deze visie te laten leiden tot ruimtelijke ontwikkelingen, is met de diverse partijen in het gebied bilaterale overeenkomsten gesloten. Hierdoor waren de *'partijen niet meer gezamenlijk verantwoordelijk voor de ontwikkelingen in het gebied, maar had iedere partij zijn eigen gebied die het ging ontwikkelen met de gemeente regisserende partij tussen de verschillende ontwikkelingen'* (Interview Kruidierink).

Doordat er is gekozen voor deze opzet met bilaterale overeenkomsten per ontwikkelingsgebied per betrokken actor, zijn de verschillende private actoren niet meer verantwoordelijk voor ontwikkelingen in het gehele gebied, maar alleen nog voor het gebied waarin zij ontwikkelen. Hierdoor is het totale ontwikkelingsgebied opgedeeld in verschillende deelgebieden, met elk haar eigen visies, plannen en uitwerkingen. Desalniettemin zijn er ook overeenkomsten in het gehele gebied, welke zijn uitgewerkt in het Masterplan en hier worden uiteengezet.

### 6.2.2 Stationsgebied

In het Masterplan (2003) wordt het stationsgebied een sterk logistiek knooppunt met hoogwaardige openbare ruimte, architectonisch van hoge kwaliteit en wordt de ruimte intensief gebruikt. Hiermee draagt het gebied bij aan het nieuwe centrum van Utrecht en moet het gebied als prettig ervaren worden (Utrecht, 2003, p.13). Vanwege de stadsuitbreidingen ten westen van Utrecht is de centrumfunctie van de Utrechtse oude stad onder druk komen te staan. Het aantal voorzieningen is niet aangepast aan de nieuwe situatie en slechte aansluitingen in het stationsgebied zonder een eigen gezicht en duidelijke en directe relatie met de openbare ruimte maken de ontwikkelingen noodzakelijk (Utrecht, 2003, p.13). Door in te zetten op een aangename transferfunctie in alle verschillende vervoersvormen worden bezoekers getrokken om naar Utrecht (en stationsomgeving) te komen en een volgende keer langer te laten verblijven. Dit draagt bij aan een grotere toegankelijkheid en bereikbaarheid van het centrum van Utrecht (Utrecht, 2003, p.14). Met de strategie van een sterke logistiek knooppunt en een goede afhandeling van de logistiek wordt getracht aantrekkelijk te worden voor investeringen en daarmee de centrumfuncties te versterken. In

het Masterplan (2003) is de openbare ruimte hierin een essentieel onderdeel. Om de centrumfuncties te versterken wordt gesproken over investeringen in de openbare gebieden om deze elk hun eigen identiteit, sfeer en kwaliteit te ontwikkelen, waarin architectonisch hoogwaardige gebouwen als centrale objecten moeten worden beleefd. Het gaat hier met name om uitbreiding van het winkelareaal, hoogwaardige woningen en stedelijke voorzieningen met culturele en 'leisure' functies (Utrecht, 2003, p.14). Uit deze ambitie in het Masterplan blijkt dat de gemeente inzet op de investeringen van private partijen in het creëren van een nieuwe centrum functie voor het gebied. Hiermee is de gemeente afhankelijk van diverse partijen en hun bereidwilligheid om te investeren in het ontwikkelen van deze faciliteiten. Door in te zetten op een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte en een goed functionerend station probeert de gemeente de private partijen over de streep te trekken om hierin te investeren.

Om een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte te realiseren wordt in de literatuur over het nieuwe stationsgebied gesproken over het creëren van heldere, overzichtelijke gebieden met een eigen identiteit, met voorzieningen en specifieke functies. Functiemenging en intensief ruimtegebruik maken de gebieden levendig (Utrecht, 2003, p.14). Levendigheid en veiligheid wordt gezocht in de aansluiting van de openbare ruimte op de gebouwen. In de gebouwen moeten openbare plinten ervoor zorgen dat publiek en activiteiten aangetrokken worden (Utrecht, 2003, p.47). Op bijvoorbeeld het Jaarbeursplein komt dit terug door verschillende functies rondom het plein en biedt het ruimte voor buitenactiviteiten. Daarnaast is er een sterke relatie tussen binnen en buiten doormiddel van grote terrassen aan de pleinzijde (Project Organisatie Stationsgebied Utrecht, 2013, p.14). De relatie met de private partijen komt hier het duidelijkst naar voren. Private partijen moeten bij het ontwikkelen van hun vastgoed openbare plinten mogelijk maken om centrumfuncties te faciliteren om zo tot een hoogwaardige ruimte te komen en het gebied een plaatsfunctie te geven.

Toch kan het Masterplan volgens Schutte (Interview Schutte) *'alleen over de knooppuntfunctie van het station gaan en is de invulling van de verschillende ruimtes in het gebied gericht op de plaats functie'*. De verkeerstechnische kant van de ontwikkelingen in het gebied staan centraal, terwijl deze ontwikkelingen mogelijkheden bieden om te werken aan de plaats functie van het gebied. Dit kan uiteindelijk integreren op bijvoorbeeld het Jaarbeursplein. De trappen is een dynamisch gebied dat zowel het hoogteverschil tussen het Jaarbeursplein en het Forum oplost en de doorgaande route is naar het station toe, maar tevens ontmoeten mogelijk maakt (Interview Postel). Desondanks is er meer nodig dan alleen het ontwerp, programma, woonfuncties en groen om van het gebied een plaats te maken, maar *'hiervoor ben je enorm afhankelijk van andere partijen'* (Interview Postel). Deze afhankelijkheid van andere partijen wordt ook nog eens versterkt doordat de ontwikkeling van de openbare plinten door private partijen moet worden bewerkstelligd en de gemeente alleen condities kan scheppen die het interessant maken voor private actoren om deze ook daadwerkelijk in het ontwerp van het vastgoed op te nemen.

### 6.2.3 Betrokken actoren

De verschillende partijen en de rol die zij spelen zijn verder uiteengezet in de interviews. Hier uit blijkt dat de ontwikkelingen in het stationsgebied van Utrecht vier grote private partijen betrokken naast verschillende kleine. Deze grote private partijen zijn de NS, ProRail, Jaarbeurs en Corio, waarmee de gemeente één op één bilaterale overeenkomsten heeft gesloten. Naast de overeenkomsten tussen deze vier grote partijen en de gemeente, is er tussen ProRail en het Rijk een uitvoeringsovereenkomst gesloten (Interview Schutte).

De vier grote private partijen hebben verschillende eigendommen in het gebied in bezit (Interview Kruidierink, Interview Interview Hende). De NS bezit verschillende gronden in het gebied en is eigenaar van de commerciële ruimte in het station. ProRail is, net als op Rotterdam Centraal, eigenaar van de transfer ruimte en opdrachtgever. Corio bezit het winkelcentrum Hoog Catharijne en de Jaarbeurs heeft de gronden rondom haar complex in bezit (Interview Schutte). Volgens Kruidierink (Interview Kruidierink) focussen deze vier partijen zich op hun eigen gebied met betrekking tot de (her)ontwikkeling in het gebied (Interview Kruidierink). De te ontwikkelen openbare ruimtes in de directe omgeving van het stationsgebied zijn te verdelen naar drie deelgebieden, Jaarbeursplein, het Forum en Oostplein. Op het Jaarbeursplein is de private actor de Jaarbeurs betrokken bij de ontwikkeling, op het Forum zijn de verschillende private ontwikkelaars van vastgoed betrokken bij de ontwikkeling van het Forum en het Oostplein is Corio de private actor die betrokken is bij de ontwikkeling van het Oostplein. De NS is als enige private partij betrokken bij alle drie de openbaar gebiedsontwikkelingen rondom het station. Ook de gemeente is betrokken bij alle ontwikkelingen in dit gebied, aangezien zij een regisserende rol heeft in de ontwikkelingen (Interview Kruidierink). Deze regisserende rol van de gemeente is uitbesteed aan het Projectbureau Ontwikkeling Station (POS) (Interview Postel). De gemeente heeft hierdoor een belangrijke rol in de (her)ontwikkeling van de openbare ruimte. Dit omdat iedere openbare ruimte een andere samenstelling heeft van betrokken actoren en bijbehorende wensen en voorwaarden. Deze wensen en voorwaarden van de partijen dienen in overeenstemming te zijn met de gemeentelijke randvoorwaarden en uitstraling van het gebied zoals uiteengezet in de verschillende beleidsdocumenten. Hiertegenover staat dat de gemeente afhankelijk is van deze private partijen bij het ontwikkelen van de centrumfuncties in de plinten van het vastgoed.

Ten westen van het station zijn de belangrijkste grote private partijen de Jaarbeurs en de NS. In het westelijk gebied van het stationsgebied het Forum ontwikkeld (zie afbeelding 10). Het Forum is een initiatief van verschillende ontwikkelaars die gevestigd zijn aan het toekomstige Forum (Interview van den Hende). De NS is in de ontwikkeling

van het Forum belangrijk geweest, aangezien zij gronden in bezit hebben aan die zijde van het gebied (Interview van den Hende). Het Forum is de Noord-Zuid verbinding aan de westelijke zijde van de sporen en moet *'coherentie brengen in de openbare ruimte van dit gebied, waar de Centrum Boulevard, het Jaarbeursplein en de OV terminal op aansluiten'* (Interview Postel).

Afbeelding 10: Plangebied van het Forum



Bron: Group A, 2014, p.5

Naast het Forum is het Jaarbeursplein (zie afbeelding 11) een openbare ruimte in het stationsgebied die een belangrijke waarde heeft. De ontwerpen van het Forum moesten voldoen aan de randvoorwaarden welke gesteld waren aan het gebied door de opdrachtgevers (POS), aangevuld met wensen van de betrokken partijen zoals ontwikkelaars. *'Bij het ontwerpen van de ruimte zijn deze randvoorwaarden geïntegreerd, maar waren de private partijen niet direct actief betrokken'* (Interview Postel). Dit maakt het meteen lastig om een levendige plint te ontwikkelen. Voor deze levendige plint ben je afhankelijk van de private partijen wiens entree aan de openbare ruimte liggen (Interview van der Hende). De levendige plint wordt in op het Jaarbeursplein gezocht in het toevoegen van kantoren, winkels, diensten en faciliteiten, zoals een bioscoop (Interview van der Hende). Door functies toe te voegen aan het plein worden bezoekers naar het Jaarbeursplein getrokken en wordt ontmoeten bewerkstelligd.

Afbeelding 11: Impressie Jaarbeursplein



Bron: Jaarbeursplein Utrecht, 2013, p.1

Het Oostplein (zie afbeelding 12) kent in Corio haar belangrijkste partner. Corio bezit in dit deel van het ontwikkelingsgebied het winkelcentrum Hoog Catharijne en ontwikkelt vastgoed in dit gebied (Interview Schutte). *'Met de ontwikkeling van het vastgoed in het gebied, betaalt Corio via de grondexploitatie mee aan de inrichting van het openbaar gebied in de direct omgeving van het winkelcentrum'* (Interview Schutte). In de bilaterale overeenkomsten is overeengekomen dat plannen aan Corio voorgelegd over de openbare ruimte in het gebied. *'Corio hecht ook veel belang aan de kwaliteit van de openbare ruimte, aangezien het hun entree is naar het winkelcentrum. Met het wegvallen van de koppeling naar het centraal station, waar het Oostplein wordt ontwikkeld, is deze kwaliteit alleen maar belangrijker geworden om passanten het winkelcentrum in te trekken'* (Interview Schutte). Corio is dan ook actief betrokken bij de herontwikkeling van de openbare ruimte en stelt eisen en randvoorwaarden aan de ontwikkeling en kwaliteit van de ruimte. Zo hebben zij bedongen dat er een droge loop blijft op het Oostplein tussen het station en het winkelcentrum (Interview Schutte). *'Met deze eisen en randvoorwaarden heeft Corio een vrij grote invloed op hoe het er buiten uit komt te zien'* (Interview Kruidierink). Corio is echter niet direct betrokken bij het ontwerp van de ruimte, dit

wordt gedaan door de architect in samenwerking met de gemeente, maar is wel direct betrokken bij de uitwerking en uitvoering van het ontwerp (Interview Kruidierink). De actieve houding van Corio is economisch gedreven. Corio wil een aantrekkelijke verblijfsruimte creëren die bezoekers moet lokken. Het oude concept van Hoog Catharijne werkte namelijk niet meer. Om het nieuwe concept "Favourite Meeting Place" gestalte te geven, zijn zij dus actief betrokken (Interview Schutte). In tegenstelling tot de oostzijde van het station is het voor de westzijde maar de vraag of de private partijen zo betrokken zijn bij de inrichting van de openbare ruimte en de ontwikkeling van de plinten. Corio is erbij gebaat dat de plinten en openbare ruimte uitnodigend zijn, om publiek te trekken. Bij de ontwikkeling van het vastgoed aan de westzijde is dit afhankelijk van de ontwikkelaars en afnemers van het vastgoed welke intenties zij hebben en of zij een levendige plint ontwikkelen.

Afbeelding 12: Oostplein



Bron: Stedenbouwkundigplan Stationsplein Oost, 2012, p.38

Private partijen zullen niet snel investeren in de openbare ruimte en 'er worden al helemaal geen cadeautjes meer gegeven', maar in Utrecht is het gelukt om private partijen te betrekken bij de openbare ruimte. Hierbij blijft het wel 'balanceren tussen het economisch verantwoord van de inrichting van de openbare ruimte en de gebruikte materialen en de sociale en culturele wens en richting van de ontwikkelingen' (Interview Schutte). Kruidierink (Interview) verwacht echter niet dat, indien andere partijen bij de ontwikkelingen betrokken waren, de ruimte een andere kwaliteit had gehad. De kwaliteit van de ruimte hangt volgens Kruidierink meer samen met de 'manier waarop wordt geïnvesteerd en hoe het opgeknapt wordt, dan aan specifieke actoren'. Desondanks wordt er van sommige actoren meer gevraagd dan van andere. De NS heeft in Utrecht veel gronden in bezit en moet dus ook meer bijdragen aan de ontwikkelingen dan andere partijen (Interview Hende).

## 6.2.4 Openbare ruimte

Zoals in de vorige paragrafen naar voren is gekomen is de openbare ruimte rondom het Centraal Station van Utrecht is *'ingewikkeld en diffuus'*. Het openbaar gebied loopt door verschillende private gebieden en ruimtes en de verschillende gebieden zijn ruimtelijk nauwelijks van elkaar te onderscheiden en lopen in elkaar over (Interview van der Hende). In het masterplan van Utrecht Centraal Station staan voor de openbare ruimte drie ontwikkelingen centraal. Verbinden, herstellen en betekenis geven. Verbinden staat voor het verbeteren van de bereikbaarheid van het centrum van Utrecht voor alle vervoersstromen en het creëren van prettige overgangen tussen diverse deelgebieden. Hierdoor wordt de barrière geslecht tussen verschillende wijken van de stad en sluiten ze directer op elkaar aan. Herstellen houdt in dat de oude structuren terug gebracht worden in de ruimte, zoals de Catharijnesingel, dat de kwaliteit van de omgeving wordt verbeterd en de sociale veiligheid wordt verhoogd. Tot slot gaat betekenis geven in op de identiteiten die meegegeven worden aan de verschillende ruimten. Omdat de verschillende ruimtes in elkaar overlopen is een duidelijke identiteit nodig. Ook draagt een intensief programma bij aan de positionering van de deelgebieden (Utrecht, 2003, p.37; Interview Schutte).

De openbare gebieden in het stationsgebied kregen in het Masterplan allen hun eigen 'identiteitsplaatje'. Zo wordt het Vredenburg de plek van het ontdekken, waarbij cultuur, winkels en horeca centraal staan. De Catharijnesingel wordt ingericht om te spelen. De gracht en activiteiten op en rond het water staan hierin centraal. Jaarbeursplein moet de start worden van de stad. Het wordt een grootstedelijk reizigersplein, waar wonen werken, retail en horeca een plek krijgen. De centrumboulevard wordt de verbinding tussen de verschillende openbare gebieden in het stationsgebied en schakelt deze aan elkaar. Tot slot is het Westplein een plein voor ontmoeten, waar de verbinding wordt gelegd voor voetgangers en fietsers (Utrecht, 2003, p.19).

Verbinden tussen de verschillende deelgebieden wordt gedaan door dezelfde materialisering te gebruiken in verschillende deelgebieden. Deze materialisering is vastgelegd in het Referentiekader Openbare Ruimte van de Gemeente Utrecht en wordt toegepast in het stationsgebied. Het Referentiekader is een nadere uitwerking van het Masterplan Stationsgebied en geeft de gemeente haar visie op de inrichting van de openbare ruimte en wordt deze visie vertaald in randvoorwaarden voor de materialisering van het gebied (Openbare Ruimte Stationsgebied West, 2009, p.15). Verschillende prominente plekken in het gebied, zoals de Centrumboulevard, krijgen een kwalitatief hoogwaardigere afwerking in materialisering die past bij deze gebieden (Openbare Ruimte Stationsgebied West, 2009, p.42). Waar de openbare ruimte een belangrijke plek inneemt, zoals op de pleinen en esplanades, kan gekozen worden voor een uniek ontwerp (Openbare Ruimte Stationsgebied West, 2009, p.46).

### Westzijde station

Aan de Westzijde van het station komt een nieuwe, grootse hoofdentree, die als belangrijkste toegangsweg naar de oostzijde van het centrum van Utrecht dient. Het wordt een levendig verdeelpunt voor uiteenlopende vervoersmiddelen en bestemmingen in het stationsgebied. Naast het faciliteren van de vervoersmiddelen, biedt het rustige plekken voor een kort verblijf (Utrecht, 2003, p.50). De westzijde bestaat uit twee gebieden, namelijk Jaarbeursplein en het Forum. Beide gebieden zijn *'belangrijk in de stedelijke structuur vanwege de uitbreiding van de stad in westelijke richting en geven toegang tot de nieuwe volwaardige entree tot het station'* (Interview van der Hende). De deelgebieden worden hierna toegelicht door de beschrijvingen vanuit beleidsdocumenten en aangevuld vanuit de interviews.

#### Forum

Het Forum is een langgerekt en verhoogd maaiveld die de gehele westzijde van het spoor met elkaar verbindt. Uit de literatuur blijkt dat op het Forum onderscheid wordt gemaakt tussen verschillende gebieden in eigendomsverhouding, openbaarheid en, daarmee samenhangend, de hoe de ruimte is ingericht. Zo zijn de doorgangsgedebieden met veel passantenstromen relatief leeg ingericht en te allen tijde openbaar toegankelijk, terwijl andere zones meer gericht zijn op ontsluiting en verblijf (Group A, 2014, P.16).

De verschillende deelgebieden in het Forum worden uiteengezet in vier verschillende typeringingen voor de buitenruimte (NS Stations/Group A, 2014 p.34). Dit zijn:

- Publieke gebieden; dit zijn openbare gebieden in eigendom en beheer bij de gemeente
- Collectief Publieke gebieden; dit zijn privaats eigendom gebieden, die de gehele dag publiek toegankelijk zijn en qua uitstraling en beheer moeten aansluiten bij de publieke gebieden
- Collectief Private gebieden; dit zijn gebieden in privaats eigendom, die een deel van de dag publiek toegankelijk zijn
- Private gebieden; dit zijn gebieden in privaats eigendom, die niet publiek toegankelijk zijn

In deze vier typeringingen is duidelijk het onderscheid te zien in hoeverre het openbaar gebied is en daarmee qua inrichting en uitstraling moet aansluiten bij het referentiekader van de gemeente Utrecht. Hoe meer het gebied een openbaar karakter heeft, hoe meer deze moet aansluiten bij het referentiekader. Zo moeten collectief publieke gebieden qua materialisatie en beheer aansluiten bij het omliggende openbaar gebied. De inrichting moet sober en

doelmatig zijn en kostenefficiënt in onderhoud en vervanging. De collectief private ruimte zal daarentegen meer ingericht zijn op de verblijfskwaliteit, waarbij groen een belangrijke rol speelt (NS Stations/Group A, 2014, p.36). Door de vier typeringen wordt de intentie van de gemeente duidelijk om private actoren mee te laten ontwikkelen aan de openbare ruimte. Er wordt, naar gelang de openbaarheid van de ruimte, gestreefd naar een kenmerkende ruimte die past bij de private actoren die grenst aan deze ruimte. Dit is terug te zien in de materialisering die gebruikt wordt in de verschillende deelgebieden op het forum.

Voor de materialisering van het Forum wordt gekozen voor robuust en functioneel, passend bij de Stationsplein West en herkenbaarheid van het gebied. Buiten de 'lopers' van het Forum kan de samenstelling van de materialen en het patroon geleidelijk aan transformeren naar materialen die aansluiten bij het gebruik en identiteit van de pleinen en aangrenzende plinten (Group A, 2014, P.42). Dit houdt in dat de gekozen verlichting, bestrating en inrichting van de openbare ruimte voldoen aan de verschillende referentiekaders en principes opgesteld door de gemeente, waarbij afwijkingen in de private deelgebieden mogelijk zijn voor eigen herkenbaarheid en unieke sfeer (Group A, 2014, pp.64-67). Door de keuze voor de materialisering van de ruimte relatief vrij te laten en van de openbaarheid van de ruimte af te laten hangen, krijgt de ruimte verschillende sub ruimtes. Dit strookt in tegen de intentie in het masterplan om per ontwikkelgebied één identiteit te genereren. De vraag is dan ook hoe dit uiteindelijk uitpakt als de ruimte opgeleverd wordt. Wordt het een ruimte die uit deel ruimtes bestaat met verschillende identiteiten en materialisering, of worden het ruimtes die op elkaar aansluiten, maar wel ruimtes hebben die een toevoeging zijn op het vastgoed van de gevestigde bedrijven? Bij de ontwikkeling van het forum zal dit een belangrijk thema worden bij het uiteindelijk gebruik en beleving van de ruimte.

### *Jaarbeursplein*

In de jaren 60 van de vorige eeuw is de Utrechtse Jaarbeurs verhuisd naar het Jaarbeursterrein aan de westzijde van het centraal station. Uit de literatuur blijkt dat in die tijd het Jaarbeursplein ontstond als onderdeel van een grootschalige verbouwing van de Utrechtse binnenstad. De inzet voor dit plein was een forse uitbreiding van het centrumgebied met goede verbindingen tussen de binnenstad, het station en de nieuwe woonwijken aan de westzijde van het spoor. Hierbij was het de bedoeling om een levendige stadsruimte te creëren met onder andere winkels. Door gebrek aan publiek werden deze echter gesloten, wat resulteerde in een 'troosteloos en onveilig gebied met een armoedige en versleten openbare ruimte' (Project Organisatie Stationsgebied Utrecht, 2013, p.10).

Het doel van het vernieuwde Jaarbeursplein is een levendig en sociaal veilig plein met de identiteit van Utrecht. Dit moet bereikt worden met een behaaglijk en omsloten stadsplein met een menselijke maat (Project Organisatie Stationsgebied Utrecht, 2013, p.10). Het omsluiten van het plein wordt gedaan door middel van gebouwen rondom het plein. Dit maakt het plein ook karakteristiek in de vorm van een Z en geeft het gezicht aan de nieuwe stad: vitaal, grootstedelijk en hoog dynamisch (Project Organisatie Stationsgebied Utrecht, 2013, p.11). Het station begrenst als een van de gebouwen het Jaarbeursplein. *'De westzijde van het station krijgt daar een echte entree en geeft daarmee identiteit aan het plein'* (Interview Schutte).

Het plein moet de verschillende transferstromen tussen bestemmingen in het stationsgebied adequaat faciliteren en verbinden. Dit door zichtlijnen over het plein en samenspel met gebouwde accenten aan het plein, zoals de trap treden langs het plein, deze geeft het plein een heldere zonering tussen verschillende transferstromen, intensiteit van het plein, materialisatie en transfer en verblijf (Project Organisatie Stationsgebied Utrecht, 2013, pp.11-12). Het Jaarbeursplein moet obstakelvrij zijn. Dit omdat het een centrale positie inneemt en waar verschillende vervoersstromen samenkomen. De inrichting moet open en flexibel zijn, waarbij het plein goed zichtbaar en vindbaar is vanuit de omgeving (Integraal programma van eisen en functioneel ontwerp stationsgebied west, 2009, p.33). Het Jaarbeursplein is hierdoor een functionele omgeving geworden. Met een functionele inrichting en omgeven door moderne bebouwing. Hierdoor komt de lokale identiteit en geschiedenis minder naar voren, wat wel beoogd werd met het masterplan (Interview Postel). De functionele inrichting zorgt ervoor dat er minder elementen in de ruimte staan, hierdoor vervuld de ruimte visueel minder snel en is de ruimte minder rommelig. Er is dan ook gekozen om inrichtingselementen geconcentreerd in een eigen ruimte te plaatsen. Hierdoor geef je de ruimte een gezicht en blijft het mooi leeg (Interview Postel). Deze sub ruimtes zijn in contrast met de grote lege vlakke van het plein. De subruimtes is meer ruimte voor verblijven en groene zones (Project Organisatie Stationsgebied Utrecht, 2013, p.12). *'Hierdoor krijgt het richtingloze Jaarbeursplein verschillende looplijnen en gestructureerde richtingen'* (Interview Postel). Met de nadruk op de transferstromen en functionaliteit van het plein, komt de knooppuntfunctie van het plein terug in de inrichting van het Jaarbeursplein. Desalniettemin wordt de plaatsfunctie niet vergeten in de ruimte, door de toevoeging van verblijf- en groenzones. Deze zones moeten het plein identiteit geven.

Een duidelijke identiteit van het plein zorgt ervoor dat het plein een bijzondere nieuwe pleinruimte toevoegt aan de stad. De inrichting krijgt een menselijke maat, onder meer door de toepassing van groen (Integraal programma van eisen en functioneel ontwerp stationsgebied west, 2009, p.33). Groen is belangrijk voor de menselijke maat van het plein en begeleiden belangrijke structuren, waardoor men zich kan oriënteren (Integraal programma van eisen en functioneel ontwerp stationsgebied west, 2009, p.38). De trappen aan de oostzijde van het Jaarbeursplein markeert de opgang naar het station en geeft het plein iets groot stedelijks. *'Het vormt een heuvel waar mensen op de rand verschijnen, maar is tevens heel functioneel met de fietsenstalling eronder. Het geeft de ruimte een identiteit en een markerend punt in de stad'* (Interview Postel). De menselijke maat zal op het nieuwe Jaarbeursplein ervoor moeten

zorgen dat het niet te groot aan voelt. Dit zal moeilijk worden, aangezien dit het groots plein wordt met een grote open ruimte voor evenementen en de immense trap. Het is dan ook de vraag of deze menselijke maat tot stand komt op dit bijzonder grote plein door alleen groen toe te voegen op het plein en het creëren van een openbare plint.

Het Jaarbeursplein zal door de inrichting en materialisatie aan sluiten op de gehele stationsomgeving door gebruik te maken van de materialisatie zoals omschreven in het Referentiekader Openbare Ruimte (2005). Hierbij is, volgens Schutte (Interview Schutte), *'De inrichting van de ruimte is gericht op het ontkoppelen van snel en langzaam verkeer en het terugbrengen van kwaliteit'*. Dit houdt in dat het plein niet doorkruist wordt door allerlei vervoersstromen, maar dat iedere verkeersstroom haar eigen route krijgt door het gebied. Hierdoor wordt de centrumboulevard, die door het gehele stationsgebied loopt, doorgetrokken over het Jaarbeursplein en ontstaan een ononderbroken looproute vanaf het Jaarbeurs naar het centrum van Utrecht.

### **Stationsplein Oost**

Aan de andere kant van het station, tussen de OV-terminal en Hoog Catharijne, komt het Stationsplein Oost. Het huidige stationsplein oost en omgeving worden getransformeerd van een *'frituurgoot'* naar een hoogwaardige publieke ruimte en de entree naar de binnenstad van Utrecht (Utrecht, 2012, p.5). Door deze transformatie wordt met de bewoording van Kruidierink (Interview Kruidierink) *'de hoofdslagader van Corio doorgesneden en ontstaat een nieuw stationsplein'*. Dit plein, het Oostplein, wordt onderdeel van een *'lommerrijke stations allée'* wat de routes behelst tussen het station en de historische binnenstad (Utrecht, 2012, p.5). Door het station en Hoog Catharijne los te koppelen krijgt dit gebied een eigen identiteit, een eigen entree en het station weer een *'adres'* (Interview Schutte; Interview Kruidierink; Interview van der Hende). Het doel van het nieuwe stationsplein Oost is samenhang te creëren tussen de nieuwbouw ontwikkelingen en de nieuwe openbare ruimte, met een eigen identiteit en verweven functies (Utrecht, 2012, p.5; Interview Kruidierink). Met dit doel lijkt het Oostplein dezelfde ambities na te streven als het Jaarbeursplein en er minder sprake kan zijn van verschillende identiteiten tussen de deelgebieden.

Ook het nieuwe stationsplein oost moet een kwalitatief hoogwaardig entreegebied worden, waarbij is gezocht naar een natuurlijke doorloop tussen station en binnenstad, met een ruimtelijke als programmatische allure en levendigheid die passen bij het grootste passagiersknooppunt van Nederland. Dit moet worden gevonden in het gebruik van basismaterialen in het gehele stationsgebied, met een heldere profilering en definiëring van straten, stedelijke oriëntatiepunten en goede aansluitingen tussen de verschillende doorgaande lijnen (Utrecht, 2012, p.16).

Net als op het Jaarbeursplein moet de levendigheid vergroot worden door middel van programma en inrichting. De verblijfskwaliteit moet verbeterd worden door activiteiten (24u) te stimuleren en actieve doorlopende plinten met entrees aan de straatzijde. (Utrecht, 2012, p.16). Grote delen van het winkelcentrum Hoog Catharijne moeten de gehele dag en nacht open zijn, aangezien het onderdeel uitmaakt van het openbaar gebied tussen het station en Vredenburgplein. Volgens Kruidierink (Interview Kruidierink) is er meer nodig. *'Met alleen activiteiten en plinten wordt ontmoeten niet gestimuleerd, ook een kwalitatieve omgeving draagt daarin bij'*. Een kwalitatieve omgeving zorgt er tevens voor dat de waarde van het gebied verhoogt wordt waar Corio weer van profiteert (Interview Kruidierink). Corio heeft hierdoor belang in een kwalitatieve goede omgeving. Daarom zijn zij actief betrokken bij de (her)ontwikkeling van de openbare ruimte in en om Hoog Catharijne.

De Stationsallee moet een hybride worden tussen plein en straat. Het wordt een stedelijk doch ruim straatprofiel tussen de 28 en 32 meter, waar gebouwen de straatwanden vormen. Dit zorgt voor een gedefinieerde ruimte met een prettige schaal (Utrecht, 2012, p.22). Hiermee is een duidelijk verschil met het Jaarbeursplein. De breedte van het plein is aanzienlijk kleiner, waardoor een menselijke maat en daarmee een prettige schaal, eerder bereikt kan worden in vergelijking met het Jaarbeursplein. Toch hoeft dit niet te betekenen dat dit ook daadwerkelijk gebeurt. Aangezien het wordt ingericht als een hybride bestaat de kans dat de ruimte meer naar een straat neigt, en daarmee meer naar een transitie ruimte om de loopstromen af te handelen, waardoor de ruimte alsnog groots aanvoelt. De gebruikte materialen kunnen daar een rol in spelen.

Voor de inrichting van de ruimte worden materialen gebruikt die inhaken op de omgeving, die functioneel zijn en inspeelt op de verschillende kwaliteiten. Er wordt gebruik gemaakt van materialen zoals omschreven staat in Referentiekader Openbare ruimte. Op bepaalde plekken wordt van het Referentiekader Openbare Ruimte afgeweken. Dit vanwege de samenhang met de binnenstad en omliggende buurten, waar gebruik wordt gemaakt van andere materialen (Utrecht, 2012, p.32). Het Oostplein is in eerste instantie een transitie ruimte. De indeling van de ruimte is aangepast aan de vele reizigersstromen over het plein heen. Hierdoor zal in de ruimte zo min mogelijk inrichtingselementen geplaatst worden. Hierdoor lijkt de ruimte op papier erg leeg, maar zal door de hoeveelheid mensen en het programma overdag als *'vol'* aanvoelen (interview Kruidierink). Met deze toevoeging van Kruidierink lijkt het erop dat de ruimte vooralsnog niet gaat voldoen aan de menselijke maat en prettige schaal. Eerder gericht op het grote publiek en de snelle afhandeling van deze stromen.

Dat er veel aandacht wordt besteed aan de kwaliteit van de ruimte, staat volgens alle geïnterviewde betrokken actoren wel vast. Daar is veel tijd aan besteed en de uitkomst daarvan is terug te zien in het Referentiekader Openbare Ruimte. Ondanks het Referentiekader Openbare Ruimte blijft het beheer en onderhoudsaspect, volgens Schutte (interview), achter bij de ontwikkelingsplannen. *'Er wordt aandacht besteed aan de kwaliteit van de openbare ruimte, maar het beheer en onderhoudsaspect worden niet in de plannen meegenomen'*. Hiermee verwijst Schutte niet alleen



naar de gemeentelijke afdelingen die de ruimte moeten schoonhouden, ook de private partijen die de semi openbare ruimtes ontwikkelen en in bezit hebben, niet betrokken zijn geweest bij de verdere afwikkeling van hoe de ruimte onderhouden en beheert moet worden en vooral, door wie. De gemeente en private partijen hebben dan wel bilaterale overeenkomsten gesloten om de ruimte te ontwikkelen, maar het beheer en onderhoud wordt nog onderhandelt tussen de verschillende partijen. Hierin zit de gemeente een duidelijke rol voor de private partijen (Interview Schutte, Interview Kruidierink). In overeenkomsten met de verschillende partijen ziet de gemeente mogelijkheden om het schoonhouden van de ruimte neer te leggen bij één of meerdere private partijen.

Hier ligt ook direct de uitdaging van de ontwikkelingen in Utrecht CS. Het gebied en de openbare ruimte is nog in ontwikkeling en de plannen voor de inrichting van de ruimte zijn in een ver gevorderd stadium, maar nog niet (allemaal) uitgevoerd. Toch is het maar de vraag in hoeverre het lukt om de ambitie waar te maken. De ontwikkeling van de plaatsfunctie van de ruimte komt geheel in handen te liggen van de private partijen, waarbij het maar de vraag is of zij die plinten ook wel willen ontwikkelen. Het is dan ook maar de vraag of het bij deze ambities blijft of dat deze ook daadwerkelijk uitgevoerd zullen worden.

## 6.3 Amsterdam Zuid/WTC

### 6.3.1 Beschrijving

De Amsterdamse Zuidas wordt volgens de beleidsdocumenten ontwikkeld tot *'de beste ontmoetingsplaats voor mensen en bedrijven, waar stedelijke dynamiek en zakelijke ambities samen gaan'* (Amsterdam, 2009, p.9). Deze ontwikkeling is in een stroomversnelling gekomen toen in 1997 station Amsterdam Zuid aangewezen werd tot Nieuw Sleutelproject (Amsterdam, 2009, p.9). Er is gekozen voor station Amsterdam Zuid als NSP locatie, en niet Amsterdam Centraal, omdat Amsterdam Zuid in ontwikkeling is. Er komen steeds meer kantoren en woningen bij, het autoverkeer blijft groeien en steeds meer mensen maken gebruik van station Amsterdam Zuid. Deze ontwikkelingen brengen knelpunten met zich mee. Knelpunten welke aangepakt worden in het grote ontwikkel project genaamd Zuidasdok (zie afbeelding 13) (Zuidasdok, 2015b, p.4).

Afbeelding 13: Impressie Amsterdam Zuid



Bron: Plan Amsterdam, 2012, p.1

### 6.3.2 Stationsgebied

Het project Zuidasdok bevat het uitbreiden van het aantal sporen en perrons van station Amsterdam Zuid, het verbreden en ondergronds brengen van de A10 en het herinrichten van de openbare ruimte voor optimale doorstroming van het verkeer en vervoer in combinatie met de stedelijke ontwikkelingen. Zo worden er de komende jaren zowel kantoren als woningen en faciliteiten bij gebouwd op de Zuidas (Zuidasdok, 2015b, p.4).

Uit de literatuur komt naar voren dat station Amsterdam Zuid groeit sinds de kantoorontwikkelingen op de Zuidas en de aanwijzing als NSP station door het Rijk in aantal vervoersbewegingen als het aantal passagiers. Het station is uitgegroeid van een station voor het openbaar vervoer van de Zuidas naar een station met als verzorgingsgebied de stad en regio. De prognose is dat in 2030 het aantal passagiers is gegroeid tot 230.000 reizigers per dag, wat betekent dat het evenveel reizigers heeft als Amsterdam Centraal en het station uitgroeit tot het station voor internationale reizen met de HSL. Alle modaliteiten en ketenvoorzieningen komen samen op het station, waar iedereen zich prettig en veilig moet kunnen voortbewegen (Amsterdam, 2009, p.53). Met de komst van de HSL wordt het station een volwaardige openbaar vervoer terminal (OVT) en is het station de belangrijkste schakel in een soepel functionerend vervoers- en verkeersnetwerk (Zuidasdok, 2015b, p.6). Waar station Amsterdam Zuid nu nog gezien kan worden als een station die alleen tijdens kantooruren veel gebruikt wordt, moet het net als Rotterdam CS en Utrecht CS een station worden voor de gehele stad Amsterdam met alle vervoersbewegingen en aantallen passagiers die gelden voor zo'n groot station.

### 6.3.3 Betrokken actoren

De partijen die betrokken zijn bij de ontwikkeling van de Zuidasdok zijn verenigd in Projectorganisatie ZuidasDok. In deze organisatie zijn Rijkswaterstaat, ProRail en de Gemeente Amsterdam vertegenwoordigd (Geldof, 2012, p.21). Het Zuidasdok project wordt in opdracht van het Rijk, de provincie Noord-Holland, de Stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam ontwikkeld (Zuidasdok, 2015b, p.7). Rijkswaterstaat is de organisatie die vanuit het Rijk de snelwegen beheert en onderhoud, zoals de A10 welke langs de sporen en het station Amsterdam Zuid lopen. Rijkswaterstaat is de eigenaar van deze snelweg en de gronden waarop deze ligt. ProRail is, net als in Rotterdam en Utrecht, eigenaar van het station en de sporen. Opvallende afwezige private partij bij Amsterdam Zuid is de NS. In de interviews is dieper ingegaan op de rol van de NS bij station Amsterdam Zuid. Hieruit komt naar voren dat de NS geen eigendom, in de vorm van gronden, in het gebied in bezit heeft en daardoor een minder grote rol spelen in de ontwikkeling van Amsterdam Zuid. De NS zal wel de commerciële ruimtes in het station gaan exploiteren, maar zal geen vastgoed gaan bouwen (Interview van der Voort, Interview Muller, Interview van der Hende).

De andere rol die de NS heeft bij station Amsterdam Zuid komt dit voort uit de ontstaansgeschiedenis van het station. In 1978 is Amsterdam Zuid ontstaan als een eilandperron met stijpunten naar een tunnel zonder stationsgebouw. Na de splitsing van de NS en ProRail in 1995 is het eigendom naar ProRail gegaan en de gronden naar Rijkswaterstaat (Interview van der Voort). Mede door de eigendomsverhoudingen in het stationsgebied van Amsterdam Zuid, deze is dus anders dan in bijvoorbeeld Rotterdam en Utrecht, is de herontwikkeling vertraagd. In de eerste plannen was de herontwikkeling van het gebied, inclusief de sporen en het station ondergronds, in 2016 klaar geweest. Echter bleek *'de ambitie voor deze variant te hoog en konden de eigenaren van de gronden er financieel niet uitkomen'* en is de variant met de sporen op het dijk uiteindelijk het uitgewerkte plan geworden (Interview van der Voort). De betrokken actoren hebben hierdoor gekozen voor een goedkoper alternatief om de ruimtelijke problemen waar de Zuidas mee kamt, op te lossen.

Een van de problemen waar, met de keuze voor het Dok model, een oplossing voor is gevonden is de fysieke barrière van de snelwegen en sporen in het gebied. Deze fysieke barrières worden met het Dok model binnen de Zuidas grotendeels weggenomen en worden verschillende delen van de stad Amsterdam weer verbonden (Amsterdam, 2009, p.27). Deels, aangezien de sporen bovengronds blijven en onderdoorgangen noodzakelijk blijven om naar de andere kant van de sporen te komen. Daarentegen zorgt dit plan ervoor dat een groter openbaar gebied ontstaat. Op de tunneldaken van de A10 komt 120.000 vierkante meter openbare ruimte bij. De tunnel zorgt ervoor dat het geluid van de auto's die over de snelweg heen rijden wegvalt en het gebied relatief rustig wordt. Deze nieuwe openbare ruimte in combinatie met de bestaande openbare ruimte worden op een kwalitatief hoog niveau (her)ingericht met een groene uitstraling en aantrekkelijk waterpartijen die kenmerkend zijn voor Amsterdam en moet het huidige, vooral op de zakelijke markt gerichte Zuidas, een gemengd woon-, werk- en voorzieningengebied worden (Zuidasdok, 2015b, pp. 8-9). Door de openbare ruimte samenhangend in te richten in materialisatie, inrichting en beplanting, biedt de ruimte een aantrekkelijke verblijfskwaliteit voor dit toekomstige gemengde gebied (Zuidasdok, 2015a, p.31).

Volgens Muller (Interview Muller) is met de keuze voor het Dok model tevens de keuze gemaakt om geen iconisch stationsgebouw neer te zetten. *'Ondanks dat hier geen sprake is van een groot gebouw als station, wordt dit station wel een groot overstap station met verschillende vervoersmodaliteiten'*. Deze keuze is gemaakt, aangezien de sporen op dijk liggen en het gehele station als één grote openbare ruimte moet dienen. Daar past geen iconisch gebouw bij. Daarnaast spelen de kosten voor de gehele ontwikkeling van het gebied mee, waarbij de focus ligt een kwalitatief hoogwaardig stedelijk milieu en openbare ruimte (Interview Muller).

In dit onderzoek is ervoor gekozen om voor station Amsterdam Zuid de direct aan het station gelegen openbare ruimtes mee te nemen in het onderzoek. Dit behelst de openbare ruimte die ontstaat boven de tunnelbuizen van de A10 en de twee stationspleinen (Zuidplein en Mahlerplein). De ontwikkeling van deze gebieden rond station Amsterdam Zuid is met de komst van ABN Amro in 1997 en de aanwijzing van Amsterdam Zuid als NSP station, snel gegaan. Bestond het gebied voor 1997 alleen uit de A10, een aantal sporen, een klein stationnetje en wat sportvelden, nu is het een groot vervoersknooppunt. Zonder de ontwikkelingen van het vervoersknooppunt, waren er ook geen ontwikkelingen in de plaats mogelijk geweest. Met het project Zuidasdok worden *'de ontwikkelingen met betrekken tot de plaatsfunctie van het gebied gelijk getrokken met de ontwikkelingen van het knooppunt'* (Interview Muller). In de interviews wordt hier dieper op ingegaan. Het station moet niet alleen een overstapmachine zijn, maar een dynamisch stadspitaal en een plek van ontmoeting, een *'place to be'* (Interview van der Voort). Levendigheid en ontmoeten speelt hierin een cruciale rol. Station Amsterdam Zuid wordt daarom ontwikkeld tot meer dan alleen een station en aanverwante functies. Door meer woningen en levendige plinten toe te voegen moet het gebied een levendige plek worden die betekenis heeft voor Amsterdam en de plek die het inneemt in Amsterdam (Interview Muller). Dit kan alleen in samenwerking met private partijen die een belang hebben bij de ontwikkeling van het gebied. Verschillende ontwikkelaars van bouwgronden in het gebied en eigenaren van kantoren en winkels hebben invloed op het ontwerp van de openbare ruimte. Deze partijen hebben via de grondexploitatie meebetaald aan de inrichting van de openbare ruimte en maken hun wensen kenbaar voor de invulling van de ruimte. Desalniettemin stellen deze ontwikkelaars niet de randvoorwaarden voor de invulling van de ruimte. Deze ligt bij het project team Zuidasdok (Interview Muller). Voor de ontwikkeling van het stationsgebied van Amsterdam Zuid tot een stedelijk kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte zijn acht sleutelbegrippen van toepassing (Amsterdam, 2009, p.29):

1. Verbindend; gezonde en diverse samenleving
2. Continuïteit; samenhangende openbare ruimte
3. Flexibiliteit; actieve samenwerking reagerend op maatschappelijke en economische ontwikkelingen
4. Kwaliteit; kwaliteitsniveau van inrichting, uitvoering en onderhoud
5. Identiteit; internationaal met lokale wortels en herkenbaar Amsterdam
6. Efficiënt; hoge dichtheid en gebruikintensiteit
7. Levensvatbaar; evenwichtige economische ontwikkeling
8. Verantwoordelijke; minimale milieu belasting en sociale verantwoordelijkheid

Deze acht sleutelbegrippen van het stationsgebied zijn leidraad voor de verschillende plannen en visies voor de ontwikkelingen van de Zuidas en worden verder uitgewerkt in de openbare ruimte in de volgende paragraaf.

### 6.3.4 Openbare ruimte

De openbare ruimte op de Zuidas moet volgens de beleidsdocumenten een hoogwaardig, met een goed microklimaat en een gezonde leefomgeving en directe aansluitingen op aangrenzende landschappen worden (Amsterdam, 2009, p.23). Deze aansluiting met aangrenzende landschappen wordt mede door het Dok mogelijk gemaakt. De omliggende landschappen rondom de Zuidas vinden door middel van het Dok model aansluiting met het hart van de Zuidas. Het station vermengt zich met de openbare ruimte en *'is er geen sprake van een echt station'* (Interview van den Hende). Het project Zuidasdok wordt hiermee aangegrepen om het gehele gebied aansluiting te laten vinden met alle omliggende gebieden.

Station Amsterdam Zuid wordt hierbij het centrum van de Zuidas. De openbare ruimte rondom het station worden hierbij de belangrijkste plekken en vragen daarom om een adequate openbare ruimte. De openbare ruimte is bindmiddel tussen de individuele projecten op de Zuidas en structureert bewegingen in deze ruimte en geeft hier vorm en richting aan. De openbare ruimte is een bindend element in de stad waar gebruikers elkaar kunnen ontmoeten (Amsterdam, 2009, p.33). De inrichting speelt hierbij een belangrijke rol. De inrichting op de Zuidas wordt gekenmerkt door karakteristieken zoals harmonie, eigentijds sjiek, allure, rust, warmte, eenheid, herhaling en comfort. Dit wordt bereikt door materialen met bewezen kwaliteiten en herkenbaar zijn voor Amsterdam, zoals water en bomen (Iep en Linde) en dragen bij aan de woon-, werk- en verblijfskwaliteit van de bebouwde ruimte van de Zuidas (Amsterdam, 2009, pp.39-41).

Een voorbeeld hiervan is de 'Zuidasvloer'. Deze wordt doorgetrokken in de verschillende gebieden en zo worden de gebieden met elkaar verbonden. De ruimte krijgt geen eigenzinnige designsignatuur, maar moet een neutrale verbinding leggen tussen gebouwen en voorzieningen (Zuidasdok, 2015b, p.21). Een bijzondere straatinrichting is mogelijk, maar moeten wel vrij neutrale ruimten worden. Elementen moeten een strategische situering krijgen en een koppeling hebben met het stedelijk programma of bijzondere functies (Amsterdam, 2009, p.39).

Kenmerkend voor de stedenbouwkundige inrichting van het hele gebied is het plan Zuid van Berlage. Dit plan speelt een grote rol bij de invulling van de openbare ruimte in het Zuidas gebied. Zo maken Zuidplein en Mahlerplein deel uit van de Minerva-as. Deze as is een van de belangrijkste lanen uit dit plan en kent een aantal eigenschappen, zoals brede lanen met plantsoenen met bomen en symmetrie (Zuidasdok, 2014, p.4). Muller (Interview Muller) geeft aan dat deze as een van de ontwerp principes is en dat deze wordt doorgetrokken in de openbare ruimte van het stationsgebied. Zo wordt de onderdoorgang onder de sporen een brede gang waarbij je beide stationspleinen op komt. Het Zuidplein ten noorden van het station is al (her)ontwikkeld en het Gustaf Mahlerplein ten zuiden van het station wordt binnenkort (her)ontwikkeld (Interview Muller). Met de herontwikkeling van deze twee pleinen en de openbare ruimte op de twee tunnelbuizen loop je in de toekomst vanuit het station direct Amsterdam in. Deze twee pleinen worden het hart van de Zuidas en daarmee de belangrijkste openbare ruimten in het gebied. Verblijven in deze ruimten wordt zeer belangrijk in combinatie met passeren mensen (Interview Muller).

#### **Mahlerplein**

Het Gustaf Mahlerplein moet een aangename verblijfsplek worden met veel groen en een menselijke maat (Zuidasdok, 2014, p.5). Daarnaast dient het plein ook de reizigersstromen goed af te wikkelen. Daarom wordt het zuidelijke deel van het plein voornamelijk voor verblijf ingericht worden terwijl het noordelijke deel, dat grenst aan het station, voor kort verblijf wordt ingericht voor de reizigers van het station (Zuidasdok, 2014, p.5).

Het plein wordt in drie delen opgesplitst. Het eerste deel is de voorruimte voor het station. Deze ruimte kent geen obstakels en is het ontvangstdomein van het station. Deel twee is het verdeelplein of transitieruimte. Vanuit hier lopen verschillende routes in diverse richtingen en is de ingang voor de ondergrondse fietsenstalling gesitueerd. Het derde deelgebied is het verblijfsgebied. Dit gebied is het hart van het plein en waaraan het plein haar identiteit ontleend. Veel groen en verschillende vormen die verblijf mogelijk maken in combinatie met bijzondere verlichting van het plein (Zuidasdok, 2014, pp.7-26).

## **Zuidplein**

Het Zuidplein is het andere plein dat aan de Minerva-as ligt en in 2004 is opgeleverd. Dit plein is ontworpen door Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) in samenwerking met Architectenbureau KPF, nadat een eerder ontwerp, welke te ingewikkeld en te duur bevonden was, was afgeschoten (PlanAmsterdam, Het Zuidplein, 2004, p.12).

Bij de inrichting van het Zuidplein dienden negentiende-eeuwse Parijse schilderijen als voorbeeld voor de inrichting van het plein. Bomen staan hierin centraal, wat het plein groen en levendig maakt, maar ook de windhinder beperkt (PlanAmsterdam, Het Zuidplein, 2004, p.14). Muller (interview Muller) voegt hieraan toe dat het plein met de verhoogde boomranden een aangename ruimte wordt om in te verblijven, zonder dat het de verbindingroute naar het station in de weg zit.

Voor beide pleinen en de toekomstige invulling van de openbare ruimte op de tunneldaken van de A10 is gekozen voor een strakke inrichting en veel groen. Dit is overeenkomstig met het plan Zuid van Berlage. Dit maakt het gebied overzichtelijk en herkenbaar als Amsterdam Zuid. De pleinen hebben door het groen een belangrijke verblijfsfunctie zonder dat het de transferstromen in de weg zit (Interview Muller).

Of de ontwikkelingen op Amsterdam Zuid ook daadwerkelijk tot stand komen is nog, net als in Utrecht, nog maar de vraag. Tot nog toe is het vooral bij plannen en visies gebleven voor de (her)ontwikkeling, maar is nog geen start gemaakt met de ontwikkelingen. Doordat de openbare ruimte een *'geheel Amsterdams product is'* (Interview Muller), is men in Amsterdam geheel onafhankelijk van private partijen bij de ontwikkeling van de openbare ruimte. Echter schuilt hier ook het gevaar in en kan, door de veranderende positie van de gemeente, de financiering van de (her)ontwikkeling van de openbare ruimte in gevaar komen. Zo is er op financiële gronden besloten om niet de sporen ondergronds te brengen. Het is dan ook aannemelijk dat, indien het kosten technisch niet uitkomt, er bespaard wordt op de openbare ruimte. Dit omdat de gemeente met geen enkele private partij overeenkomsten heeft gesloten voor de inrichting van de openbare ruimte. Muller (Interview Muller) geeft aan dat er met verschillende partijen intensief wordt overlegt over de inrichting van de openbare ruimte, maar de gemeente blijft verantwoordelijk voor het uiteindelijke ontwerp en het beheer en onderhoud achteraf. Dit doet de gemeente Amsterdam om de Amsterdamse identiteit in de openbare ruimte te waarborgen en naar eigen visie in te richten. Daarbij noemt Muller (Interview Muller) wel een interessant punt. Muller gaat er van uit dat op termijn bepaalde gemeentelijke taken wel naar private partijen kunnen, zoals het schoonmaken van de ruimte. Hierdoor zou de druk op de gemeentelijke diensten af kunnen nemen. Dit blijft echter speculeren, zolang de ontwikkeling niet is afgerond en nieuwe ontwikkelingen op het gebied van de rol van private partijen, zoals het beheer van de ruimte, nog niet zijn waargenomen. Hierin ligt dan ook de uitdaging voor Amsterdam. De rol van private partijen is nu zo gering, dat de meerwaarde van de betrokkenheid van private partijen op, bijvoorbeeld financieel gebied, teniet worden gedaan.

## 7 Conclusie en aanbevelingen

In dit hoofdstuk staat de conclusie van het onderzoek centraal. De hoofd- en deelvragen van het onderzoek zullen hierin beantwoord worden. Eerst zal een synthese uiteengezet worden van het stationsgebied, de openbare ruimte en de betrokken actoren in de drie besproken casussen. Vervolgens zullen de hoofd- en deelvragen beantwoord worden en wordt er afgesloten met de aanbevelingen en slotbeschouwing.

### 7.1 Stationsgebied

In deze paragraaf staat de synthese tussen de onderzochte stationsgebieden centraal en wordt er een koppeling gemaakt met het knoop plaats model uit het theoretisch kader. De onderzochte stationsgebieden van Rotterdam CS, Utrecht CS en Amsterdam Zuid hebben een aantal overeenkomsten.

De eerste overeenkomst is dat de stations een barrière vormen in de steden. Voor Utrecht en Rotterdam is het een barrière tussen het centrum van de stad en de wijken aan de andere kant van het spoor, terwijl Amsterdam Zuid een barrière is voor de wijk. Alle drie de steden willen deze barrière slechten met de (her)ontwikkeling van het stationsgebied. Zo wordt bij alle drie de steden gewerkt aan meer en bredere doorgangen over en onder de sporen en wordt in Amsterdam Zuid de barrière van de snelweg weggenomen door deze te onder tunnels. Door het slechten van deze barrière moeten de stationsomgevingen zich ontwikkelen tot aantrekkelijke gebieden die meer functies faciliteren dan alleen het openbaar vervoer.

Dit is de tweede overeenkomst tussen alle drie de stationsgebieden. Zo wordt er bij alle drie de stations gewerkt aan een gebied die verschillende functies faciliteert in een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. Door deze ambitie van de gemeente wordt getracht private partijen, die gronden hebben of zich willen vestigen in het gebied, de (her)ontwikkeling van de stationsomgeving van de grond te laten komen. In het theoretisch kader wordt in dit verband ook wel gesproken over de vergrote macht van private partijen in de gebieden doordat zij gronden verwerven en panden in bezit hebben. Hiermee zouden ze indirect invloed en macht moeten hebben op de openbare ruimte. Dit blijkt echter niet het geval voor iedere locatie uit de interviews en beleidsdocumenten. Zo wordt er in Rotterdam en Amsterdam voornamelijk gesproken met private partijen, maar blijft het actief deelnemen aan de inrichting van de openbare ruimte bij de gemeente liggen. In Utrecht ligt dit genuanceerder. Zo loopt het openbaar gebied voor een groot deel door de private ruimtes. Hierdoor moet de gemeente Utrecht wel in overleg met de private partijen, waardoor hun aandeel groter is in de inrichting van de openbare ruimte. Dit blijkt ook uit de interviews en beleidsanalyse. Het verschil tussen Rotterdam en Amsterdam enerzijds en Utrecht anderzijds lijkt daarmee de afhankelijkheid van andere partijen die het maakt of partijen wel of niet mee investeren in de openbare ruimte. In Rotterdam en Amsterdam hebben private partijen geen openbaar gebied in bezit, waardoor de gemeente niet afhankelijk is van deze partijen om er mee te onderhandelen over de inrichting ervan. Aan de andere kant zijn de private partijen dan ook alleen geïnteresseerd in de ontwikkelingen van de openbare ruimte, maar dragen ze daar niet aan bij. In Utrecht is eigendom en financiering veel meer met elkaar verweven, waardoor de invloed op de inrichting ook veel meer verweven is en private actoren er meer over te zeggen hebben.

Als er gekeken wordt naar de functie van de drie gebieden, dan ligt het zwaartepunt van alle drie de stationsgebieden op de knoop. De focus op de knooppunt functie van de ruimte is de derde overeenkomst. Echter wordt de functie van de ruimte als plaats niet onderschat. In het diagram van het knoop-plaats model van Bertolini zouden alle drie de stations hoog op de diagonale lijn scoren. Zo geldt voor alle drie de locaties dat er veel gevraagd wordt van de ruimte voor het faciliteren van zowel de knoop als plaats functie. Er is sprake van spanning in het ruimtegebruik. In Utrecht is deze spanning het beste zichtbaar. Zowel de knoop als de plaats worden (her)ontwikkeld op een klein areaal. Om beide functies de ruimte te geven worden de verschillende functies gecombineerd en over elkaar heen gebouwd. Dit geldt zowel voor de knoop als de plaats, waarbij deze voorzieningen op verschillende maaivelden worden gebouwd. Dit is het duidelijkst zichtbaar op het Forum. In Amsterdam Zuid wordt de snelweg in een tunnel aangelegd, waardoor zowel de knoop als de plaats beter gefaciliteerd worden. De knoop in de vorm van station Amsterdam Zuid wordt hierdoor beter bereikbaar, aangezien er meer sporen en perrons bijkomen en in de plaats wordt geïnvesteerd door meer openbare ruimte. Echter worden de plaats ontwikkelingen vooral gezien in een actieve plint. Dit is ook te zien in Rotterdam. Rotterdam heeft voornamelijk de knoop aangepakt bij de (her)ontwikkeling van het station. Zo zijn de verschillende vervoersmodaliteiten verschoven om ten goede te komen aan de plaatsfunctie van het gebied. Net als in Amsterdam wordt de ontwikkeling van de plaats verondersteld in een levendige plint, waarbij de gemeente afhankelijk is van private actoren die daarin willen investeren. Desalniettemin kan gesteld worden dat alle drie de stationsgebieden inzetten op een gebied dat zowel een plaats is als een knoop. Hierbij is de knooppunt functie van het station duidelijk de bovenliggende gedachte, maar wordt ook geïnvesteerd in de plaatsfunctie van het gebied waarmee getracht wordt, de stationsgebieden in het knoop plaats model van Bertolini, de knoop als de plaats in evenwicht te houden.

Zoals hiervoor geconcludeerd, wordt er in de plaats van het station geïnvesteerd. Dit doen alle drie de steden op dezelfde manier. Dit, door te werken aan aantrekkelijke plinten om ontmoeten en verblijven mogelijk te maken en worden groen elementen toegepast om de ruimte aangenaam te maken om te verblijven. Toch wordt de indeling van de functie van de openbare ruimte anders toegepast in de verschillende steden. Overeenkomstig in Rotterdam en Utrecht zijn het aantal inrichtingselementen. Deze zijn gering gehouden om de grote stroom van passagiers te kunnen verwerken en daarmee de knoofunctie te faciliteren. De plaatsfunctie van deze ruimtes zijn meer verschoven naar de randen van de openbare ruimte. In Rotterdam is daarbij gekozen om dat plaats te laten vinden in een groter gebied, Rotterdam Central District, dan alleen in de directe omgeving van het station. Hierbij ingezet wordt op plinten in de bestaande gebouwen en ontmoeten en verblijven in een groene openbare ruimte voorbij het Weena. In Utrecht is de plaatsfunctie verschoven uit de looproutes naar het station, maar bevinden deze zich nog wel op het plein. Het midden van het plein is vrij van obstakels voor de voetgangersstromen naar het station en voor evenementen, terwijl terrassen en groenstructuren zich buiten deze doorgangzones bevinden, aan de randen van het plein. In combinatie met de plintfunctie van de gebouwen moet het plein mensen aantrekken, elkaar kunnen ontmoeten en verblijven. In Amsterdam staat het verblijven in het groen centraal. Zo is het Zuidplein al ingericht met veel zitplekken en groen en wordt het Mahlerplein ingericht met verhoogde graszoden en bomen, waar op de randen gezeten kan worden. Bij beide pleinen is er voor gekozen om dit midden op het plein vorm te geven, zodat verblijf centraal staat. De stationspleinen in Amsterdam Zuid zijn de centrale pleinen voor het gehele gebied en daarom meer ingericht op verblijf dan bijvoorbeeld in Utrecht en Rotterdam. Deze twee stations liggen midden in de stad, waardoor andere pleinen specifieke functies (horeca, winkels, e.d.) hebben waar mensen naar toe kunnen. Bij Amsterdam Zuid is dit geconcentreerd rond deze twee pleinen. De plintfunctie op Amsterdam Zuid wordt gezocht in het creëren van ruimtes onder de sporen en in gebouwen langs de pleinen.

Een ander verschil zit hem in de activiteiten en voorzieningen op en rond de openbare ruimte in stationsgebieden. Waar Rotterdam en Amsterdam kiezen voor relatief beperkte toevoeging van voorzieningen en activiteiten in de ruimte, zoals winkels en horeca, kiest Utrecht er voor om extra te investeren in voorzieningen en activiteiten. Zo wordt het Jaarbeursplein een evenementenlocatie en komen er in de stationsomgeving voorzieningen, zoals een bioscoop, stadskantoor en een bibliotheek. Rotterdam heeft er voor gekozen om evenementen op het stationsplein maar op een aantal momenten in het jaar toe te laten en Amsterdam heeft een relatief klein gebied hiervoor bestemd. Hierdoor zullen evenementen en activiteiten relatief weinig plaatsvinden in deze stationsgebieden. Hiermee gaan Rotterdam en Amsterdam in tegen de ambitie om de plaats te ontwikkelen. Met alleen actieve plinten worden niet alle mogelijke manieren om de plaatsfunctie te ontwikkelen uitgebaat. Hier liggen dan ook nog kansen voor Rotterdam en Amsterdam om de plaats van de stationsgebieden verder te ontwikkelen.

## 7.2 Openbare ruimte

Als er gekeken wordt naar de inrichting van de openbare ruimte in stationsgebieden zijn er duidelijke parallellen te trekken met de trends die zijn besproken in het theoretisch kader. Ten eerste de rol van de gemeente. Deze wordt in het theoretisch kader beschreven als een rol die aan het veranderen is. Van een rol waarin de overheid zowel de inrichting, financiering als het beheer op zich neemt, naar een regie rol. Hierbij moet de gemeente de regie voeren over de private partijen die de inrichting van de ruimte gaan verzorgen. Deze nieuwe rol, waarbij de gemeente de regie op zich neemt, is alleen van toepassing in Utrecht. In Utrecht heeft de gemeente te maken met verschillende partijen waarbij het openbaar gebied over hun terrein gaat en de scheiding tussen private en publieke ruimte niet scherp is. Hierdoor is de gemeente Utrecht genoodzaakt de regie te voeren. Dit in tegenstelling tot Rotterdam en Amsterdam, waarbij de gemeentes een veel traditionelere rol hebben en aanhouden. Dit omdat zij het gehele openbaar gebied in eigendom hebben en private partners niet zo ver hebben gekregen om mee te ontwikkelen in de openbare ruimte. Opvallend is dat in de beleidsstukken van de drie onderzochte casussen er duidelijke richtlijnen zijn voor de inrichting van de openbare ruimte. Dit dient een aantal doelen, welke overeenkomstig zijn met de gestelde ideeën hierover in het theoretisch kader. Zo willen de gemeentes dat alle functies in de openbare ruimte gediend kunnen worden. Dit wordt over het algemeen gedaan door (een gedeelte van) de openbare ruimte vrij te houden om dit mogelijk te maken. De ruimte biedt daarmee ruimte voor optionele of recreatieve activiteiten. Daarnaast zijn meerdere eisen opgenomen in de beleidsstukken als randvoorwaarden voor de ontwikkeling van de openbare ruimte. Zo moet de ruimte mooi en aantrekkelijk zijn, voor iedereen toegankelijk, multifunctionaliteit en worden er regels gesteld aan de thematisering en encenering van de openbare ruimte. Met deze randvoorwaarden houdt de overheid grip op de inrichting van de ruimte en is volledige privatisering van de ruimte niet mogelijk. Ook in Utrecht is te zien dat, ondanks dat verschillende openbare ruimtes in eigendom zijn van private partijen, dat de overheid randvoorwaarden stelt aan deze ruimten. Hierdoor zijn er nauwelijks gevolgen voor de openbare ruimte qua openbaarheid en toegankelijkheid en is er geen sprake van commercieel geëxploiteerde ruimtes.

De overheid heeft in alle drie de casussen een grote rol in de inrichting van de openbare ruimte. Dit is terug te zien in de materialisering van de openbare ruimte. Deze is in een breed perspectief en in meerdere delen van de ruimte terug te zien. Zowel in Rotterdam, Utrecht als Amsterdam wordt een standaard type materialisatie gebruikt in het stationsgebied. Daarbij wordt veelal de materialisering in overeenstemming met de rest van de stad gebruikt, echter wordt voor de openbare ruimte in de directe omgeving van het station met een kwalitatief hogere afwerking ingericht. Voor deze kwalitatief hogere afwerking is gekozen omdat het station de entree is tot de stad en er dagelijks veel gebruik van wordt gemaakt en het materiaal daarmee onderhevig is aan een hoge intensiteit. Tevens wordt er

voor gekozen de materialen functioneel te plaatsen, zodat deze niet in de weg staan voor de gebruikers van het station. Hierdoor wordt gebruik gemaakt van het clusteren en bundelen van materialen en armaturen minimaal te plaatsen. Hierdoor ontstaan vrije ruimtes voor passagiersstromen. De inrichting van de ruimte wordt daarmee als vrij leeg of kaal ervaren. Desalniettemin zijn de ruimtes druk vanwege het grote aantal passanten. In Amsterdam is dit overigens nog niet aan de orde. Hier worden veel meer elementen in de openbare ruimte geplaatst. Dit komt mede doordat het gebied nog in ontwikkeling is en de verwachting dat het station Amsterdam Centraal pas zal evenaren met het aantal reizigers in 2030. Ook worden de openbare ruimtes van Amsterdam Zuid minder gezien als transitie zone, dan in bijvoorbeeld Rotterdam en Utrecht. Met deze materialisering van de ruimte zetten de gemeentes duidelijk in op een identiteit van de ruimte die aansluit bij de gehele stad, met de allure van een stationslocatie.

De materialisatie van de openbare ruimte heeft invloed op het beheer van de openbare ruimte. Het beheer van de openbare ruimte in de verschillende steden ligt traditioneel gezien bij de gemeente. Ook in de stationsgebieden. Echter, door hetzelfde materiaalgebruik door het hele gebied heen en de openbare gebieden door private ruimten heen te laten lopen, moeten oplossingen worden gevonden in het beheer. Hiermee zijn alle gemeentes nog aan het onderhandelen met de verschillende partijen. In het theoretisch kader kwam naar voren dat bij het ontwerp van de ruimte meer en meer rekening gehouden dient te worden met het beheer van de ruimte. Het vreemde is dat alle drie de gemeentes nu nog steeds geen oplossing hebben voor het beheer. Traditioneel gezien ligt dit bij de gemeente, maar alle drie de gemeente zien een mogelijke rol voor het beheer bij private actoren. Echter moeten zij deze vorm van beheer met private partijen nog vorm geven.

### 7.3 Actoren

Bij alle drie de onderzochte stationsgebieden zijn een aantal dezelfde partijen betrokken. Dit zijn de gemeente, het Rijk, NS en ProRail. Ondanks het feit dat de NS geen bezit heeft in Amsterdam Zuid, ontwikkelt het wel de commerciële ruimtes op dit station en zijn zij wel een van de partijen die mee ontwikkelen. Bij deze vier partijen waren de rollen in ieder proces vrijwel hetzelfde. ProRail is de gedelegeerd opdrachtgever van de projecten en is eigenaar van de infrastructuur, zoals de sporen, perrons en stijpunten. De NS is eigenaar van de commerciële ruimtes en baten deze uit. Tevens bezitten zij in sommige stationsgebieden gronden welke zij in de toekomst kunnen ontwikkelen. Het Rijk is in alle drie de projecten de subsidie verstrekker voor de stationsgebieden in verband met de aanwijzing van de stations als NSP en tot slot is de gemeente. De gemeente is het overheidsorgaan dat betrokken is bij alle ruimtelijke ingrepen en moet deze toetsen aan het bestemmingsplan. Zij hebben een regie rol in het (her)ontwikkelingsproces in stationsgebieden. Voor alle drie de casussen geldt tevens dat bureauspoorbouwmeester adviezen heeft gegeven met betrekking tot de inrichting en functie van de openbare ruimte in de stationsgebieden. Echter is hierbij geen sprake van financiële ondersteuning van de herontwikkeling.

Naast de actoren die bij alle drie de casussen aanwezig waren, zijn er verschillende private partijen die enkel in een gebied aanwezig waren. Echter waren hun rollen miniem. Alleen in Utrecht is er sprake geweest van een grotere rol voor Corio en Jaarbeurs. Dit komt mede doordat het openbaar gebied over hun grondgebied gaat, waardoor zij meer inspraak hebben in de (her)inrichting van het openbaar gebied.

Voorafgaand aan dit onderzoek was de veronderstelling dat door de veranderende machtspositie tussen private actoren en de gemeente en de financiële veranderingen van de gemeente, private partijen steeds meer invloed zouden krijgen in de openbare ruimte. Deze invloed in de (her)ontwikkeling en (her)inrichting van de openbare ruimte in de stationsgebieden van Rotterdam CS, Utrecht CS en Amsterdam Zuid is echter minimaal. Dit heeft meerdere oorzaken. Zo zien de gemeentes het als hun taak te waken voor een openbare ruimte die voor iedereen toegankelijk is en past in het beeld van de stad die de gemeente voor ogen heeft en willen private partijen zich meestal niet wagen aan de (dure) inrichting van de ruimte. Private actoren hebben wel wensen en voorwaarden waaraan de ruimte, in hun ogen, moet voldoen, maar willen hier niet altijd (financieel) aan bijdragen. Wel komt uit de interviews naar voren dat private en publieke partijen mogelijkheden zien om private actoren onderdeel te laten uitmaken van de (her)ontwikkeling. Private partijen zijn economisch gedreven bij de (her)ontwikkeling van de openbare ruimte, wat zich uit in de fysieke inrichting van de ruimte. Door een openbare ruimte te ontwikkelen met een hoge kwaliteit, wordt het omliggend onroerend goed hoger gewaardeerd en trekt een openbare ruimte meer mensen. Aan deze kwaliteit willen private partijen wel bijdragen, alleen vaak genoeg niet financieel. Hierin ligt dan ook de crux. Private partijen willen een hoogwaardige openbare ruimte, maar het is en blijft vaak grondgebied van de gemeente, waaraan zij niet willen bijdragen. De gemeente ziet dan ook de oplossing in het beheer van de openbare ruimte gezamenlijk met private actoren op te pakken. Echter zijn hier nog geen concrete voorbeelden van. In het theoretisch kader worden over meerdere mogelijkheden gesproken voor private actoren om de openbare ruimte te (her)ontwikkelen en wat hiervan de mogelijke gevolgen kunnen zijn. Echter blijkt uit de interviews en beleidsdocumenten dat er nauwelijks sprake van kan zijn dat de openbare ruimte afgesloten wordt voor bepaalde bevolkingsgroepen of dat de ruimte een gethematiseerde ruimte wordt. Dit omdat de gemeente hoge eisen stelt aan de openbare ruimte en hier nauwelijks ruimte is voor private partijen om de ruimte volledig privaat uit te baten. Echter is dit moeilijk te voorspellen totdat de ruimte daadwerkelijk wordt (her)ontwikkeld door private partijen met privaat geld.



## 7.4 Synthese

Uit de voorgaande drie paragrafen en het theoretisch kader kunnen de hoofd- en deelvragen, die gesteld zijn in de inleiding van het onderzoek beantwoord worden. De antwoorden op deze vragen zullen nu uiteengezet worden. Te beginnen met de beantwoording van de deelvragen van het onderzoek.

1. Wat zijn de kenmerken van de openbare ruimte in stationsgebieden?

De kenmerken van de openbare ruimte kunnen gecategoriseerd worden in vier kenmerken. Dit zijn de fysieke, sociale, culturele en economische kenmerken. Bij de fysieke kenmerken gaat het om de inrichting en materialisering van de ruimte. De sociale kenmerken hebben betrekking op de ruimte als ontmoetingsplek in de stad en de sociale verbanden tussen mensen die in de ruimte kunnen ontstaan. Identiteit en beleving komen terug in de ruimte als culturele kenmerken en de economische kenmerken is de economische waarde van de ruimte. De sociale, culturele en economische kenmerken van de ruimte hebben invloed op de fysieke inrichting van de ruimte. Deze drie kenmerken vormen de reden om de ruimte fysiek te (her)ontwikkelen.

2. Welke actoren zijn betrokken bij de (her)ontwikkeling van de openbare ruimte van stationsgebieden en wat zijn de beweegredenen van private actoren om te participeren bij de (her)ontwikkeling ervan?

In de onderzochte stationsgebieden zijn vier actoren betrokken bij de (her)ontwikkeling van alle drie de stationsgebieden. Dit zijn de gemeente, het Rijk, de NS en ProRail. De rollen zijn bij vrijwel alle onderzochte casussen gelijk. De gemeente en het Rijk zijn de overheden die het mogelijk maken dat deze ruimtelijke plannen ontwikkeld kunnen worden door bestemmingsplan wijzigingen, toetsen van de plannen en deze financieel te ondersteunen. De NS baat de commerciële ruimtes uit op het station en zorgt er voor dat de treinen rijden en ondersteunende faciliteiten, zoals vertrekboards, aanwezig zijn. ProRail is eigenaar van de stijpunten in het station en de sporen.

Doordat ProRail alleen eigenaar is van de sporen en stijpunten, waren zij niet geïnteresseerd in de openbare ruimte en worden zij niet meegenomen in dit onderzoek. De NS daarentegen is steeds meer geïnteresseerd geraakt in het ontwikkelen van de openbare ruimte. Dit heeft verschillende redenen. Zo bezit de NS grond in stationsgebieden, is zij eigenaar van de commerciële ruimte in het station, zien zij de openbare ruimte als toegangsruimte tot het station en zien zij mogelijkheden in de openbare ruimte om de reiziger van meer comfort te voorzien. Dit alles heeft een financiële achtergrond. Een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte zorgt er voor dat de reiziger het station een hogere waardering geeft en daardoor eerder geneigd is om de trein te pakken. Met alle faciliteiten op het station, die de NS uitbaat, kan de NS meer omzet genereren. Hetzelfde geldt voor de gronden die de NS heeft in de stationsgebieden. Als het station en stationsgebied aantrekkelijke milieus zijn om daar te gaan wonen en werken, wordt de grond meer waard en worden de ontwikkelingen in vastgoed op deze gronden interessanter. Dit beeld lijkt voor een groot deel ook op te gaan voor de gemeente. Met die verstande dat de gemeente met een kwalitatief hoogwaardig gebied bedrijven wil aantrekken om zich te vestigen in hun stad. Daartegenover staat dan weer wel dat de gemeente ieders belang dient in de openbare ruimte en naast het financiële belang, de culturele en sociale aspecten niet uit het oog mogen verliezen.

Tot slot zijn er naast deze vier actoren die in alle drie de stationsgebieden aanwezig waren, nog een aantal andere private actoren betrokken bij de ontwikkelingen in het stationsgebied. Het gaat hier veelal om private actoren die grond in bezit hebben en deze willen ontwikkelen of actoren die al gevestigd zijn in het stationsgebied. De redenen van deze partijen om mee te ontwikkelen in de openbare ruimte zijn, net als de NS, financieel. Dit is duidelijk terug te zien in Utrecht. Daar ontwikkeld Corio mee aan de openbare ruimte, aangezien een goede openbare ruimte er voor zorgt dat meer mensen Utrecht bezoeken en Utrecht hoger waarderen, waardoor meer mensen door het winkelcentrum Hoog Catharijne lopen en daar, eventueel, geld uit gaan geven. Corio is hier als eigenaar van Hoog Catharijne gebaat bij een goede openbare ruimte. Echter is Corio hier afhankelijk van de ontwikkelingen in de openbare ruimte en hebben ontwikkelingen direct invloed op Corio. Vooral in Rotterdam en Amsterdam is de noodzaak van private partijen, om mee te ontwikkelen in de openbare ruimte, minder groot. Hier leggen private partijen, in de vorm van project ontwikkelaars en vastgoed eigenaren, wel hun wensen neer bij de gemeente met betrekking tot de openbare ruimte, maar investeren ze, zoals in Utrecht, hier niet aan mee.

3. Welke fysieke kenmerken van de openbare ruimte zijn van invloed voor private partijen om betrokken te zijn of willen zijn bij de ontwikkeling van de openbare ruimte in stationsgebieden?

Voor de beantwoording van deze vraag moet goed gekeken worden naar de actor die betrokken is bij de ontwikkelingen in de openbare ruimte en het doel dat deze actor heeft. Zo is de NS gebaat bij een ruimte die de commerciële activiteiten van de NS versterkt. Deze commerciële activiteiten liggen voornamelijk in het station en de openbare ruimte moet er in bijdragen dat zo veel mogelijk mensen het station in gaan. De NS zet in op een openbare ruimte waar het station in centraal staat en goed zichtbaar is. Andere private

partijen, zoals Corio, hebben hetzelfde idee als de NS, maar willen een andere invulling ervan in de ruimte. Zo willen deze private partijen dat zij goed zichtbaar zijn vanaf de openbare ruimte, maar zien zij veel vaker een meerwaarde in het verblijf in deze openbare ruimte. Hierbij kan gedacht worden aan een café, waarbij het café in de plint van een gebouw gevestigd is met een terras in de openbare ruimte. Dit zijn twee tegenstrijdige belangen in de openbare ruimte waar fysiek op ingespeeld wordt door gemeentes. Zo is in Rotterdam en Utrecht er voor gekozen om de centrale as naar het station vrij te houden van obstakels voor de grote stroom mensen naar het station en de randen daarentegen gebruikt worden om te verblijven in de nabijheid van de plinten. Iedere actor heeft daardoor andere fysieke kenmerken die zij belangrijk vindt om te overwegen om wel betrokken te zijn bij de ontwikkeling van de openbare ruimte in stationsgebieden.

4. Wat zijn de gevolgen van private betrokkenheid in de ontwikkeling van de openbare ruimte in stationsgebieden op fysiek, procesmatig en maatschappelijk gebied?

De gevolgen van de private betrokkenheid is afhankelijk van de mate waarin deze partijen betrokken zijn bij de (her)ontwikkeling. In Utrecht is te zien dat de partijen actief betrokken zijn bij het gehele proces, waardoor de fysieke inrichting van de ruimte volledig in samenspraak is gegaan met deze partijen. Hierbij zijn kaders gesteld door de gemeente, waarbinnen de partijen konden handelen. Door deze constructie wordt de kwaliteit van de ruimte in stand gehouden of, in sommige gevallen, overtroffen in tegenstelling tot de plannen van de gemeente. Daarbij kan gesteld worden dat de gebruiker gebaat is bij een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte, waarmee aan de wensen van het overgrote deel van de bezoekers aan voldaan wordt. Dit, aangezien een goede openbare ruimte bezoekers trekt en hoe beter de ruimte is, hoe meer bezoekers komen. Hier ligt dan ook de uitdaging voor de andere twee gemeenten. Hoe gaan zij om met de minimale rol van de private partijen in het (her)ontwikkelingsproces? Doordat deze partijen alleen hun wensen tot betrekking de (her)inrichting van de ruimte kenbaar hebben gemaakt, hebben zij een minimale invloed gehad op de fysieke uitwerking van de openbare ruimte en het proces tot de (her)ontwikkeling. Ook wordt de kennis van de ondernemers over het trekken van bezoekers niet optimaal benut door de gemeente en lopen de gemeente eventuele investeringen van deze partijen mis.

Na de beantwoording van de deelvragen kan de hoofdvraag van dit onderzoek beantwoord worden.

#### **Op welke manier is het mogelijk om private partijen te betrekken bij de (her)ontwikkeling van de openbare ruimte in stationsgebieden en wat zijn de gevolgen voor de fysieke openbare ruimte?**

Het betrekken van private partijen bij de (her)ontwikkeling van de openbare ruimte wordt op verschillende manieren gedaan. In Amsterdam en Rotterdam kiezen de gemeenten er voor om de openbare ruimte zelf te (her)ontwikkelen, waarbij private partijen hun wensen kenbaar kunnen maken. Hierdoor blijft de ontwikkeling en de financiële risico's liggen bij de gemeente en zijn er nauwelijks gevolgen voor de fysieke inrichting van de openbare ruimte. In Utrecht wordt er gekozen voor het betrekken van private partijen in het (her)ontwikkelingsproces. Hierdoor dragen private actoren ook financiële risico's met de ontwikkeling van de openbare ruimte en hebben zij direct invloed op de fysieke openbare ruimte. Echter moet hier de kanttekening bij geplaatst worden dat de private partijen zich moeten houden aan de gestelde eisen van de gemeente. Hierdoor is de fysieke ruimte wel vormgegeven door de private partijen, maar binnen gestelde eisen en voorwaarden. Hierdoor is de invloed van de private partijen op de fysieke openbare ruimte klein in vergelijking met private ruimten. Zo is er in de openbare ruimte rondom Utrecht CS geen sprake van inperking van de toegankelijkheid en openbaarheid van de ruimte, maar heeft de ruimte in sommige deelruimtes wel een private sfeer vanwege de grotere commerciële activiteit in dat gebied. Echter is van grote verschuivingen in de fysieke inrichting van de openbare ruimte bij private betrokkenheid tegenover een ruimte die door publieke actoren wordt ontwikkeld geen sprake.

## **7.5 Vervolgonderzoek**

Uit de conclusie blijkt dat er nauwelijks sprake is van een veranderende fysieke inrichting van de openbare ruimte, indien private actoren mee ontwikkelen aan deze ruimte. Dit komt mede door de voorwaarden die publieke actoren stellen aan de ontwikkeling van de openbare ruimte. Er zou dan ook meer onderzoek gedaan moeten worden naar openbare ruimtes in stationsgebieden waarin de private actoren minder gestuurd worden door publieke actoren. Dit gezien de meerwaarde van private partijen bij de ontwikkeling van de ruimte. Echter blijkt nu, ondanks de voorwaarden die publieke actoren stellen aan de inrichting van de ruimte, dat er met private actoren tot een ontwikkeling gekomen kan worden van een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. Hiermee is aangetoond dat de ambities die gesteld worden in de plannen en visies van de gemeente, gehaald kunnen worden door het betrekken van private partijen bij de ontwikkeling van de openbare ruimte. Waarbij dit niet ten koste hoeft te gaan van de toegankelijkheid en openbaarheid van de ruimte. Verder onderzoek hiernaar blijft echter nodig, omdat gemeenten steeds vaker en meer een beroep zullen doen op de private partijen om de openbare ruimte mee te ontwikkelen. De gemeentes blijven, zoals ook uit dit onderzoek blijkt, op zoek naar mogelijke manieren om private partijen erbij te betrekken. In Rotterdam en Amsterdam is een samenwerking met private partijen nog minimaal en is er, door andere samenwerkingsvormen, waarschijnlijk meer uit te halen. In Utrecht is dan wel sprake van een groter aandeel van

private partijen in de ontwikkeling van de openbare ruimte, maar heeft de overheid veel voorwaarden en eisen gesteld aan de openbare ruimte. Hierdoor is van een grote rol door private in de fysieke uitwerking van de (her)ontwikkeling van de openbare ruimte in het stationsgebied, nauwelijks sprake of mogelijk. Mogelijke maatschappelijke consequenties van de betrokkenheid van private actoren worden door de regelgeving vanuit de gemeente zo geminimaliseerd. Nieuwe onderzoeken op deze thema's zouden interessant zijn om deze thesis verder te verdiepen.



## 8 Literatuurlijst

### 8.1 Literatuur schutblad

Gemeente Utrecht, Projectorganisatie Stationsgebied (2009), Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Stationsgebied West. Versie 1.0. Utrecht.

### 8.2 Literatuurlijst

Amsterdam (2009), Visie Zuidas. Vastgesteld door de gemeenteraad op 9 september 2009. Amsterdam.

Archined (2003), Nieuw ontwerp voor Rotterdam CS? [online] <http://www.archined.nl/nieuws/nieuw-ontwerp-voor-rotterdam-cs/> [geciteerd 20-10-2014].

Baarda, D.B. & de Goede, M.P.M. (2006), Basisboek methoden en technieken. Groningen: Uitgeverij Wolters-Noordhoff.

Bahrtdt, H.P. (1961), Die moderne Großstadt. Soziologische Überlegungen zum Städtebau. Hamburg.

Bergmans, M.F.A. (2010), Groen B.V.; Samenwerking bij aanleg en beheer van groene openbare ruimte in de stad. Scriptie, Universiteit Utrecht.

Bertolini, L. (1999), Spatial development patterns and public transport; The application of an analytical model in the Netherlands. Planning Practice & Research, vol. 14, nr. 2, 1999.

Bertolini, L. & Spit, T. (1998), Cities on Rails: The redevelopment of railway station areas. Londen, E&FN Spon, 1998.

Blokland, T. (2008), Ontmoeten doet er toe. Rotterdam: Vestia.

Boeije, H., 't Hart, H. & Hox, J. (2009), Onderzoeksmethoden. Boom onderwijs, Den Haag

Boelens, L. (2000), Nederland netwerkenland. Een inventarisatie van de nieuwe condities van planologie en stedenbouw, NAi Uitgevers, Rotterdam.

Bovens, M., Derksen, W., Witteveen, W., Kalma, P. & Becker, F. (1995), De verplaatsing van de politiek; Een agenda voor democratische vernieuwing. Amsterdam: WBS.

Brand-van Tuijn, H.A. Fanoy, J.A. & Schotanus, B. (2001), Zandlopermodel: uitbreiding van het model van Bertolini, Colloquium Vervoersplanologie Speurwerk, Delft.

Bruijn, J.A. de & Heuvelhof, E. ten (1999), Sturingsinstrumenten voor de overheid; Over complexe netwerken en een tweede generatie sturingsinstrumenten. Stenfert Kroese, Leiden/Antwerpen.

Bruinsma, F., Pels, E., Priemus, H., Rietveld, P. & Wee, B. Van (2007), Railway development; Impacts on urban dynamics. Heidelberg, Physica-Verlag.

Bruinsma, G.J.N. & Zwanenburg, M.A. (1992), Methodologie voor bestuurskundigen; stromingen en methoden. Muidierberg.

Brunt, L.N.J. & Deben, P.L.L.H. (2001), De ijle zone; het stedelijk wonen onder druk. Utrecht: Nethur.

Bryman, A. (2008), Social research methods. Oxford University Press, Oxford.

Buijs, A.E. & Kralingen, R.B.A.S. van (2003), Het meten van beleving, inventaris van bestaande indicatoren en meetmethoden. Wageningen: Alterra.

Burgers, J. (1999), Stedelijke landschappen; over de openbare ruimte in de postindustriële stad. Sociaal en Cultureel Planbureau, De stad op straat. Sociale en Culturele studies, 27, pp. 127-148.

Burgers, J. & Oosterman (1992), De uitstad; Over stedelijk vermaak. Utrecht: Jan van Arkel.

Carr, S., Francis, M. Rivlin, L.G. & Stone, A.M. (1992), Public space. Cambridge University Press.

- Castells, M. (1996), *The rise of the network society: The Information Age: economy, society and culture*, Volume I, II and III, Blackwell Publishers Inc, Massachusetts.
- Castells, M. (2000), *The information age: Economy, society and culture, the rise of the network society*. Oxford: Blackwell.
- Coleman, A. (1985), *Utopia on trial*. London: Hilary Shipman.
- CU2030.nl (2015), De aanleiding [online] <http://www.cu2030.nl/pagina/de-aanleiding> [geciteerd 21-1-2015].
- De feiten op een rij Rotterdam Centraal (2014), Rotterdam Centraal. Gemeente Rotterdam.
- Deben, L. (1999), De stedelijke openbare ruimte onder druk. *Openbaar bestuur*, 3, pp.9-13.
- Deben, L. (2007), *Afscheidscollege Universiteit van Amsterdam*. Amsterdam.
- Eimeren, M. (2013), *(Eeuwige) Rust en Ontspanning; Van begraafplaats naar begraafpark*. Scriptie, Utrecht, Universiteit Utrecht.
- Eisinger, P. (2000), The politics of bread and circuses: Building the city for the visitor vlass. *Urban Affairs Review*, 35(3), pp.316-333.
- Ennen, E. (2007), *Dilemma's in bezoekersstromenland; Wat gaan we (nu weer) beleven?* NHTV, Breda.
- Everaars, J.J. (2001), *Locatieontwikkeling; Relatiemodel tussen ruimte, economie en verkeer en de invloed van actoren hierop in beeld gebracht*. Afstudeerrapport, Sectie Verkeer en Vervoer, Goudappel Coffeng, Deventer/Opleiding Civiele Technologie en Management, Universiteit Twente.
- French, J.S. (1983), *Urban space; A brief history of the city square*. Dubuque: Kendall/Hunt.
- Frissen, P. (1996), *De virtuele staat. Politiek, bestuur, technologie; Een postmodern verhaal*. Schoonhoven: Academic Service.
- Gehl, J. (1996), *Life Between Buildings*, Copenhagen: The Danish Architecture Press.
- Gehl, J. & Gemzoe, L. (2004), *Public space – public life*. Copenhagen: Danish Architectural Press.
- Gehl, J., Gemzoe, L. Kirknaes, S. & Sondergaard, B. (2006), *New City life*. Copenhagen: The Danish Architectural Press.
- Geldof, C. (2012), *Plan Amsterdam; Project Zuidasdok; Een impuls voor Zuidas*. Nr 3, pp.14-23.
- Gemeente Rotterdam (2011) *Structuurvisie; Rotterdam Central District*. Dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting. Rotterdam
- Geografie (2014), *De nieuwe treinstations; Stedelijke visitekaartjes?* Jaargang 23, nr 9. KNAG, pp.6-9.
- Goudappel Coffeng (2001), *Knooppuntenkaart; toelichting bij kaart*. Goudappel Coffeng Adviseurs verkeer en vervoer. In opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer. Operationaliseren netwerkmanagement, Deventer. In opdracht van NS.
- Govers, B., Koning, A. De & Ebben, M. (2012), B76j *De transformatie van het vooroorlogse stationsgebied: Een integrale ontwerpogave*.
- Group A (2014), *Casco Ontwerp Forum Westflank, Stationsgebied Utrecht; Integrale ontwerpvisie voor het Stadsplateau*. NS Stations, Gemeente Utrecht, Group A. Utrecht.
- Hajer, M. (1997), *Land in zicht!* Amsterdam: Bert Bakker/WBS, 1997.
- Hajer, M. & Reijndorp, A. (2001), *In search of new public domain: Analysis and strategy*, Rotterdam: NAI – Netherlands Architecture Institute.
- Healey, P. (2004), The treatment of space and place in the new strategic spatial planning in Europe. *International journal of urban and regional research*. Vol. 28.1. pp.45-67.
- Heida, R. (2008), *Stationslocatieontwikkeling: Een analyse van de processtrategie met behulp van de netwerkbenadering*. Universiteit Twente. Enschede.

- Herzberg, F., Mausner, B. en Snyderman, B.B. (1959), *The motivation to work*. New York.
- Hospers, G.J. (2008), *Citymarketing in perspectief*. Lelystad: IVIO.
- Humphreys, L. (2010), *Mobile social networks and urban public space*, *New Media and society* 12, 5, pp.763-778.
- Hutjes, J.M. & Buuren, J.A. van (1992), *De gevalstudie; strategie van kwalitatief onderzoek*. Meppel .
- Jacobs, J. (1961), *The death and life of great American cities*. New York: Vintage Books.
- Jensen, J.L. en Rogers, R. (2001), *Cummulating the intellectual gold of case study research*. *Public Administration Review* 61, 2, pp.236-246.
- Kalle, L. (2011), *Wat heb ik aan een voetbalveld?! Ik ben een meisje!; Een onderzoek naar hoe meisjes de openbare ruimte in de wijk Brabantpark in Breda gebruiken en beleven en in hoeverre hun gebruikswensen aansluiten bij het openbare ruimtebeleid van de gemeente Breda*. Universiteit Utrecht.
- Kalmthout, R. (2007), *Colleges 2005-2007*. Amsterdam.
- Karsten, L. (1992), *Spelruimte voor vrouwen: Zeggenschap over vrijetijd en vrijetijdsbesteding*. Amsterdam: SUA.
- KEI (2011), *Ontwikkelen en openbare ruimte*. In: publicatie KEI, V84, 6 april 2011.
- Kizimenko, J. (2010), *Synergie op stationslocaties; Het spoor naar een succesvol station*. Scriptie.
- Klijn, E.H. (2008), *It's the management, stupid!: over het belang van management bij complexe beleidsvraagstukken*. Den Haag: Uitgeverij Lemma.
- Kueneen, B. (2008), *De stationsomgeving als beleggingslocatie, masterproof*. Amsterdam. Amsterdam School of Real Estate.
- Leunissen, R. (2011), *Flexibiliteit in het ontwikkelingsproces; Stationsgebieden*. Technische Universiteit, Delft.
- Luesken, M. (2011), *Kansen voor openbare ruimte; Onderzoek naar wooncorporaties als investeerders in openbare ruimte*. Scriptie Stadsgeografie. Universiteit Utrecht.
- Malek, N. & Mariapan, M. (2009), *Visitors perception on vandalism and safety issues in a Malaysian urban park. Theoretical and empirical researches in urban management*, 4, 13, pp.93-107.
- Maslow, A.H. (1954), *Motivation and personality*. New York.
- Meijers, E.J. (2000), *Knooppunten binnen stedelijke netwerken*. Opleiding Planologie, Faculteit der Beleidswetenschappen, Katholieke Universiteit Nijmegen.
- Meyer, H. (2007), *Het ontwerp van de openbare ruimte*. Delft: Sun Uitgeverij.
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2012), *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte; Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig*. Den Haag.
- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (2003), *Verbinden: Zes nieuwe stations geven hart aan de stad; Over de vormgeving van Nederlandse haltes aan het Europese hogesnelheidsnet*. Den Haag: Ministerie van VROM.
- Mitchell, D. (2005), *The S.U.V. model of citizenship: floating bubbles, buffer zones, and the rise of the 'pural atomic' individual*, *political geography* 24, 1, pp.77-100.
- Mitchell, J. (2008), *What public presence? Acces, commons and property rights*, *social and legal studies* 17, 3, pp.351-367.
- Nijs, D. & Peters, F. (2003), *Imagineering; Het creëren van belevingswerelden*. Amsterdam, Boom.
- Nio, I. (2012), *Het station als publieke ruimte*. Bureau Spoorbouwmeester. Uitgave Bureau Spoorbouwmeester.
- Nizet, L (2005), *Op de lange Bahn; De ICE en gebiedsontwikkeling*. Scriptie, Amsterdam.

- NS Stations/Group A (2012), Definitief Stedenbouwkundig Plan en Beeldkwaliteit plan; Westflank Noord; CU 2030. NS Stations/Group A, versie definitief. Utrecht.
- Openbare Ruimte Stationsgebied West (2009), Integraal programma van eisen en functioneel ontwerp. Utrecht.
- Pasaogullari, N. & Doratli, N. (2004), Measuring accessibility and utilization of public spaces in Famagusta. *Cities*, 21, 3, pp.225-232.
- Peek, G.J. (2006), Locatiesynergie: Een participatieve start van de herontwikkeling van binnenstedelijke stationslocaties. Technische Universiteit Delft, Delft.
- Peek, G.J. & Hagen, M. Van (2001), Synergie op stationslocaties; investeren in kwaliteit geeft meerwaarde. *Stedebouw en ruimtelijke ordening*, 82, 4, pp.48-53.
- PlanAmsterdam (2004), Het Zuidplein. Amsterdam.
- Priemus, H. (2006), Regeneration of Dutch post-war urban districts: the rol of housing associations, *journal of housing and the built environment* 21, pp. 365-375.
- Project for Public Spaces (2011), Project for public Spaces. New York.
- Project Organisatie Stationsgebied Utrecht (2013), Jaarbeursplein Utrecht; Integraal ontwerp Jaarbeursplein en onderliggende parkeergarage. Voorlopig ontwerp 13 mei 2013. CU, ZJA, OKRA en Witteveen+Bos. Utrecht.
- Rippen, J. & Bos, M. (2008), Events en beleven. Boom Lemma uitgevers.
- Rot, J.D. van 't (2009), Naar een succesvol gebruik van de openbare ruimte?; de toepasbaarheid van placemaking in Nederland. Radboud Universiteit Nijmegen.
- Sennett, R. (1977), *The fall of public man*. New York, Knopf.
- Smeenk, H.J. (2007), *Investeren in de openbare ruimte; Optiek vanuit ontwikkelend Nederland*. Scriptie, Amsterdam.
- Smit, M. (2010), *Publiek belang: Hoe houd je het op de rails?. Een studie naar de effectiviteit en legitimiteit van planvorming voor stationslocaties*. Proefschrift. Universiteit Twente.
- Smulders, P. (2010), *De ideale openbare ruimte*. Scriptie, Ruimtelijke Ordening en Planologie. Breda.
- Spit, T. & Zoete, P. (2009), *Ruimtelijke ordening in Nederland: een wetenschappelijke introductie in het vakgebied*. SDU, Den Haag.
- Spit, T. en Zoete, P. (2003), *Gepland Nederland*. SDU Uitgevers.
- Staheli, L. & Mitchell, D. (2007), Locating the public in research and practice. *Progress in human geography* 31, 6, pp.792-811.
- Utrecht (2012), *Stedenbouwkundigplan stationspleinoost*. December 2012. Utrecht
- Teisman, G.A. (2005), *Publiek management op de grens van chaos en orde; over leidinggeven en organiseren in complexiteit*. Academic Service. Den Haag.
- Teisman, G.R. (1997), *Sturen via creatieve concurrentie. Een innovatieve-planologisch perspectief op ruimtelijk investeringsprojecten*. Oratie, Katholieke Universiteit Nijmegen.
- Terpstra, M.J. (2012), *Op hetzelfde spoor. Een verkennend onderzoek naar de attitudes ten opzichte van zakelijk ontmoeten op stations*. Scriptie. Universiteit Utrecht. In opdracht van Goudappel Coffeng B.V. Utrecht.
- Tilstra, T. (2011), *De openbare ruimte in de wijk ontrafeld; een onderzoek naar het gebruik en de beleving*. Scriptie stadsgeografie. Universiteit Utrecht.
- Trip, J.J. (2003), *The contribution of HST-related development projects to a competitive urban climate: Rotterdam Centraal and Euralille*. City futures conference, 8-10 juli 2004, Chicago.
- Trip, J.J. (2007), *What makes a city? Planning for quality of space: The case of high-speed train station area development*. Delft Centre for sustainable Urban areas. Technische Universiteit Delft. IOS Press B.V. Amsterdam.



- Urry, J. (2001), The sociology of space and place. In: J.R. Blau, ed., The Black companion to sociology. Oxford: Blackwell.
- Utrecht (2003), Masterplan Stationsgebied Utrecht. Utrecht.
- Van 't Verlaat, J. (2008), Stedelijke gebiedsontwikkeling in hoofdlijnen. Rotterdam, Erasmus Universiteit Rotterdam.
- Van Aalst I. & Ennen, E. (2002), Openbare ruimte, tussen activiteit en attractiviteit; over de functie van openbare ruimte als identiteitsbepalende stedelijke landschappen. Utrecht: Nethur.
- Van Asseldonk, J.M.(2010), The image of public space; Gebruik, waardering en toekomst van het Stationsplein in Eindhoven. Radboud Universiteit Nijmegen.
- Van Bakel, M. (2001), Stedelijke ontwikkelingen van knooppunten in de Deltametropool; Een model dat een keuze voor de locatie van te ontwikkelen knooppunten kan onderbouwen. Doctoraalscriptie Sociale Geografie, Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen, Universiteit Utrecht, in opdracht van de Vereniging Deltrametropool.
- Van Bendegem, R., Bos, I. & van der Heijden, R. (2005), Knoop- en plaatswaarde dynamiek: casus Winkelsteeg in Nijmegen. Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 25 en 26 november 2005, Antwerpen.
- Van de Zande, T. (2013), Parkeerverwijssystemen; Een verkennende studie naar het mogelijke effect van parkeerverwijssystemen op het (keuze)gedrag van automobilisten. Master Planologie, Radboud Universiteit Nijmegen.
- Van den Berg, L., van der Meer, J. & Pol, P. (2003), Organising capacity and social policies in european cities. Urban studies, september 2003, pp1959-1978.
- Van der Plas, G. (1991), De openbare ruimte van de stad. Amsterdam: Stadsuitgeverij Amsterdam.
- Van der Wouden, R. (1999), De stad op straat; De openbare ruimte in perspectief. Den Haag: Sociaal en cultureel Planbureau.
- Van Hagen, M. & Peek, G.J. (2006), Prettiger reizen met de trein; NS-klientenwensenpiramide is leidraad voor trein- en stationsomgeving. In: Verkeerskunde, 5, pp.50-55.
- Van Hagen, M., Peek, G.J. & Kieft, S. (2000), De functie van het station; een visie. Colloquium Vervoersplanologisch speurwerk; Wie betaalt bepaalt. CVS.
- Van Keulen, D. & van Mispelaar, A. (2009), Samenwerking met meerwaarde in het Openbaar Vervoer van de Zuidvleugel. Scriptie Bestuurskunde. Erasmus Universiteit Rotterdam.
- Van Lent, S. (2013), Vast tussen het spoor van machts- & afhankelijkheidsrelaties; De rol van provincies bij de ontwikkeling van stationslocaties in provinciaal corridorverband. Scriptie, Universiteit Utrecht.
- Van Melik, R. (2008), Changing public space; the recent redevelopment of Dutch city squares. Universiteit Utrecht.
- van Melik, R., van Aalst, I. & van Weesep, J. (2009), The private sector and public space in Dutch city centres. Ciies 26,4, pp.202-209.
- van Thiel, S. (2007), Bestuurskundig onderzoek, een methodologische inleiding. Coutinho, Bussum.
- Vers Beton (2014), Dutch design awards; Adriaan Geuze en de erotiek van Rotterdam Centraal. [online] <http://versbeton.nl/2014/10/dutch-design-awards-adriaan-geuze-en-de-erotiek-van-rotterdam-centraal/> [geciteerd 14-12-2014].
- Volkers, K. (2014), Spoorweg erfgoed. Bureau Spoorbouwmeester. Uitgave Bureau Spoorbouwmeester.
- VROM (2003), Nieuwe sleutelprojecten in aantocht. Voortgangsrapportage. 2003. Den Haag.
- VROM (2010) Nieuwe sleutelprojecten op stoom. Voortgangsrapportage. 2006. Den Haag.
- Walljasper, J. (2005), How to design our world for happiness; the commons guide to placemaking, public space, and enjoying a convivial life. Onthecommons.org. Commons Magazine.

- Wicherson, J. (2011), Strategie en rolbepaling in stedelijke gebiedsontwikkeling; de gemeentelijke organisatie. Erasmus Universiteit Rotterdam en Technische Universiteit Delft.
- Wigmans, G. (2003), Netwerkmaatschappij en stad: Castelles, Harvey en Sassen, Technische Universiteit Delft.
- Yin, R.K. (1994), Case study research, design and methods. Thousand Oaks: Sage publications.
- Zuidasdok (2014), Ontwerp inrichting Mahlerplein. April 2014. Amsterdam.
- Zuidasdok (2015a), Uitgave van Projectorganisatie Zuidasdok. Maart 2015.
- Zuidasdok (2015b), Ruimtelijke plannen in vogelvlucht. Amsterdam.
- Zukin, S. (1995), The cultures of cities. Cambridge (MA.): Blackwell Publishers Inc.

## Bijlage 1: Topiclist

- A. Introductie
  - 1. Aanleiding onderzoek
  - 2. Doel onderzoek
- B. Introductie geïnterviewde
  - 1. Wie bent u?
  - 2. Wat is uw achtergrond?
  - 3. In welke hoedanigheid/functie/bedrijf bent u betrokken bij de gebiedsontwikkeling van HSL/NSP stations?
- C. Openbare ruimte

De openbare ruimte bestaat uit een groot aantal verschillende elementen, deze elementen zijn samen te voegen tot vier kenmerken van de openbare ruimte, namelijk fysieke, culturele, sociale en economische kenmerken.

  - 1. Bent u bekend met deze kenmerken en wat deze kenmerken inhouden voor de openbare ruimte?
  - 2. Kunt u van deze vier kenmerken een uitleg geven hoe deze tot stand is gekomen is het huidige ontwerp van de openbare ruimte?
  - 3. Welk van deze kenmerken is het belangrijkste geweest voor u in de herontwikkeling van het stationsgebied?
  - 4. Indien met dit kenmerk geen rekening was gehouden in de realisatie, wat had dit voor consequenties voor uw rol in het proces?
- D. Proces
  - 1. Kunt u een globale schets geven van het ontwikkelingsproces van de openbare ruimte in het stationsgebied is vormgegeven?
  - 2. Kunt u een schets geven van de rolverdeling tussen de verschillende partijen in het ontwikkelingsproces?
  - 3. Waar in het proces lag de focus op, de openbare ruimte als plaats of als knoop?
- E. Betrokkenheid
  - 1. Kunt u uw eigen rol in het ontwikkelingsproces inzichtelijk maken?
  - 2. Kunt u uw rol plaatsen in de globale schets van het ontwikkelingsproces?
  - 3. Heeft u het gevoel dat u goed in het proces betrokken bent geweest?
  - 4. Had u meer invloed willen hebben of nemen in het proces?
- F. Fysieke inrichting
  - 1. Is jullie doelstelling/focus (plaats of knoop) in het herontwikkelingsproces naar voren gekomen in het uiteindelijke ontwerp?
  - 2. Hoe is uw rol in het proces door middel van fysieke elementen terug te vinden in het uiteindelijke ontwerp?
  - 3. Heeft u het gevoel betrokken te zijn geweest bij de uiteindelijke fysieke inrichting van de openbare ruimte?
  - 4. Had u meer invloed willen hebben of nemen in het fysieke ontwerp?
- G. Maatschappelijk
  - 1. Welke algemene maatschappelijke doelstelling had het plan?
  - 2. Welke maatschappelijke doelstelling had u zelf in het plan?
  - 3. Wat is de uitwerking van de algemene maatschappelijke doelstelling?
  - 4. Wat is de uitwerking van uw eigenlijk maatschappelijke doelstelling in het plan?
- H. Reflecterend
  - 1. Als u terugkijkt op het proces, kunt u aangeven wat in uw ogen niet goed ging in het proces en wat u in de toekomst graag anders wil zien in het proces?
  - 2. Als u terugkijkt op de fysieke inrichting, kunt u aangeven wat in uw ogen niet goed is gegaan in de fysieke inrichting en wat u in de toekomst graag anders wil zien?
  - 3. Als u terugkijkt op de maatschappelijke doelstelling van het plan, kunt u aangeven wat in uw ogen niet goed is gegaan voor het behalen van deze maatschappelijke doelstelling en wat u in de toekomst graag anders wil zien?

## Bijlage 2: Codeer schema

De coderingen van de interviews en beleidsdocumenten hebben via een vast opvolgend schema plaatsgevonden.

1. Op stationsgebied
2. Op subdeel
3. Op kernwoorden subdeel

Door dit vaste schema van coderen is het mogelijk geworden om de gevonden resultaten te filteren per stationsgebied en/of subdeel en/of kernwoord uit het subdeel. Hierdoor is het mogelijk interviews en beleidsstukken te analyseren op het gewenste onderwerp, subdeel of kernwoord uit het subdeel en uitspraken hierover te doen.

## **Bijlage 3: Transcripten interviews en beleidsdocumenten**

De uitgewerkte interviews en beleidsdocumenten zijn te vinden op de bijgevoegde USB.