

# Knooppuntontwikkeling in Zoetermeer

*Een onderzoek naar de relevantie van knooppunten  
voor de stad Zoetermeer*



Nils Markink, Juli 2015

Afbeelding voorpagina:

Bron: Gemeentearchief Zoetermeer, Fotograaf: Dirk-Jan Hoogerdijk

# Knooppuntontwikkeling in Zoetermeer

*Een onderzoek naar de relevantie van knooppunten voor de stad Zoetermeer*

**Auteur:** Nils Markink  
Studentnummer: 5569184  
E-mail: [nilsmarkink@gmail.com](mailto:nilsmarkink@gmail.com)



**Universiteit Utrecht**

**Universiteit Utrecht**  
Faculteit Geowetenschappen  
Master Planologie

Begeleider: Patrick Witte



gemeente  
**Zoetermeer**

**Gemeente Zoetermeer**  
Afdeling Stedelijke Ontwikkeling  
Team Ruimtelijk Beleid

Begeleider: Jeffrey de Haas  
Begeleider: Eveline Kokx

**Juli 2015**



# Voorwoord

Knooppunten, de meeste mensen zullen bij het horen van dit woord vrijwel direct denken aan de ANWB die over de radio de verkeerssituatie op de Nederlandse autosnelwegen toelicht. Ook ik had, voordat ik anderhalf jaar geleden begon aan het vak ruimte en mobiliteit bij de bacheloropleiding sociale geografie en planologie, ook nog nooit gehoord van knooppunten in een andere context. Toen dit onderwerp over de samenhang tussen vervoer en ruimte in dat vak aan de orde kwam, intrigeerde het mij direct. Na vorig jaar mijn bachelorscriptie geschreven te hebben over de invloed van ruimtelijke en sociaal-economische kenmerken op het verplaatsingsgedrag van jongeren, wilde ik voor mijn masterscriptie een verdiepingsslag maken. Dat ruimte en vervoer elkaar beïnvloeden en onlosmakelijk samenhangen is duidelijk, daarom is het voor overheden belangrijk om zo te handelen dat deze aspecten elkaar versterken en daarmee een positieve bijdrage kunnen leveren aan de stad. Vanuit dit perspectief ben ik in februari dit jaar, in samenwerking met de gemeente Zoetermeer, begonnen aan mijn scriptie “Knooppuntontwikkeling in Zoetermeer: een onderzoek naar de relevantie van knooppunten voor de stad Zoetermeer”.

Het schrijven van mijn masterscriptie vormt niet alleen het einde van de masteropleiding planologie aan de Universiteit Utrecht, maar ook het einde van een zeventienjarige onderwijsloopbaan. Ik heb de afgelopen vijf maanden met mijn stage bij de gemeente Zoetermeer een eerste kunnen proeven aan de werkzaamheden van planologen bij een gemeentelijke organisatie. Alle eerste keren vergeet een mens niet, en zo zal ik ook mijn stageperiode in Zoetermeer nooit vergeten.

Rest mij, alvorens te beginnen aan de scriptie, nog een dankwoord uit te spreken voor de begeleiding vanuit de universiteit. Door, zeker in het begin, eens in de zoveel tijd af te spreken over een feedbackmoment heeft mijn begeleider Patrick Witte mij goed op weg weten te helpen met het definiëren van een onderzoeksonderwerp en de verdere uitvoer van het onderzoek. Daarnaast wil ik graag alle mensen die hebben meegewerkt aan mijn onderzoek bedanken, de mensen die bereid waren om door mij geïnterviewd te worden hebben mijn onderzoek mede mogelijk gemaakt. Ook wil ik graag de mensen die mij in contact hebben gebracht met deze respondenten bedanken, ook uw hulp was van het grootste belang voor mijn scriptie. En tot slot wil ik mijn dank uitspreken voor de gemeente Zoetermeer, en dan specifiek voor de mensen die mij gedurende mijn scriptie het meest geholpen hebben: Jeffrey de Haas en Eveline Kokx. Zoetermeer heeft mij in precies de goede mate de vrijheid gegeven om een onderzoek uit te voeren naar een onderwerp dat mij interesseert, maar ook nog enigszins richting aan te geven naar onderwerpen die spelen in de stad. Door feedback te geven over mijn scriptie en mij bij te sturen waar nodig hebben de medewerkers van stedelijke ontwikkeling in Zoetermeer mij zeer geholpen. Ik hoop dat deze scriptie ook een bijdrage kan leveren aan de structuurvisie van de gemeente Zoetermeer die op korte termijn zal verschijnen.

Ik wens u veel plezier bij het lezen van mijn scriptie.

Nils Markink  
Zoetermeer, juli 2015

# Samenvatting

Door een toegenomen mate aan mondialisering de afgelopen decennia zijn steden wereldwijd steeds meer elkaars concurrenten. Juist deze stedelijke regio's zijn steeds meer van belang voor de economische situatie in een land. Bereikbaarheid wordt door overheden gezien als een van de belangrijkste factoren voor het creëren van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven en bewoners binnen een stad. De aantrekkelijkheid van de stad als vestigingsplaats voor bewoners en bedrijven staat gelijk aan de concurrentiepositie die een stad inneemt ten opzichte van andere steden. Ook voor de stad Zoetermeer geldt dat het belang van een sterke concurrentiepositie de laatste decennia is toegenomen. Knooppuntontwikkeling wordt door veel partijen gezien als een mogelijkheid om een impuls in bereikbaarheid te bewerkstelligen. Ook voor de bereikbaarheid en concurrentiepositie van Zoetermeer kan knooppuntontwikkeling een oplossing zijn. Vanuit deze redenatie is de volgende probleemstelling opgesteld, van waaruit dit onderzoek uitgevoerd zal worden:

*“Op welke wijze kan Zoetermeer zijn bereikbaarheid, middels knooppuntontwikkeling, verbeteren waardoor de stad een sterkere concurrentiepositie krijgt binnen de Metropoolregio Rotterdam Den Haag?”*

Ten behoeve van de uitvoering van dit onderzoek is de probleemstelling opgedeeld in vier deelvragen welke gedurende het onderzoek zijn beantwoord:

- 1) *Wat zijn de veronderstelde samenhangen tussen knooppuntontwikkeling, bereikbaarheid en concurrentiepositie binnen een regio?*
- 2) *Welk beleid hebben Hoofddorp, Houten en Schiedam gebruikt om hun knooppunten te ontwikkelen? En heeft dit invloed gehad op hun concurrentiepositie?*
- 3) *Wat is de rol van de verschillende actoren bij knooppuntontwikkeling?*
- 4) *Wat zijn de overeenkomsten en verschillen tussen het beleid van Zoetermeer en dat van Hoofddorp, Houten en Schiedam?*

Het onderzoek in deze scriptie is uitgevoerd aan de hand van een analyse van een analyse van beleidsdocumenten en aan de hand van semi-gestructureerde interviews. De beleidsdocumenten zijn afkomstig van overheden die betrokken zijn bij knooppuntontwikkeling in Hoofddorp, Houten en Schiedam. Er is voor deze plaatsen gekozen, omdat ze vergelijkbaar zijn met Zoetermeer en omdat er in deze steden in het verleden of op dit moment beleid wordt gevoerd op knooppuntontwikkeling. Hiernaast is er voor een verduidelijking van de rol van de rijksoverheid een interview afgenomen bij het ministerie van infrastructuur en milieu.

Voor de beantwoording van de eerste deelvraag, en om een theoretische achtergrond te bieden voor het onderzoek, is er een literatuuronderzoek uitgevoerd. De resultaten uit dit literatuuronderzoek zijn dat de concepten knooppuntontwikkeling, bereikbaarheid en concurrentiepositie samenhang met elkaar vertonen. Knooppuntontwikkeling draagt door de creatie van een plaats met veel verschillende vervoerstromen waar hoogwaardige ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden bij aan een goede bereikbaarheid van die locatie en van de stad als geheel. De bereikbaarheid van een locatie, en van de stad als geheel, is een van de

belangrijkste aspecten die bijdraagt aan de concurrentiepositie van die stad, oftewel de mate waarin een stad een aantrekkelijk vestigingsklimaat biedt voor bedrijven en bewoners. In het literatuuronderzoek naar metropoolregio's kwam naar voren dat het nog niet duidelijk is of de concurrentiepositie van een afzonderlijke plaats bijdraagt aan de concurrentiepositie van de metropoolregio als geheel. Er bestaan argumenten voor en tegen deze stelling, maar er is geen duidelijkheid over dit onderwerp.

Uit het onderzoek in de steden Hoofddorp, Houten en Schiedam is een aantal aspecten naar voren gekomen die de knooppuntfunctie van een station vergroten. Deze aspecten laten zich onderscheiden in twee dimensies: een vervoerdimensie en een ruimtelijke dimensie. Vanuit de vervoerdimensie kwam in alle drie de steden naar voren dat knooppunten plaatsen zijn waar lokaal, regionaal en nationaal openbaar vervoer samenkomt. Alle steden hebben dan ook hun centrale busstation als onderdeel van het knooppunt laten fungeren. Een tweede vervoerkundig punt is het optimaliseren van de ketenmobiliteit. Daartoe dient een knooppunt uitgerust te zijn met een gratis fietsenstalling waar fietsen veilig kunnen staan. Een P+R-terrein biedt mogelijkheden om de auto in de keten van vervoermiddelen beter te faciliteren, ook hiermee groeit de waarde van een knooppunt. Tot slot is het aanleggen van logische en gebruikersvriendelijke looproutes tussen opstappunten van verschillende vervoermodaliteiten ook een essentiële vervoerkundige ingreep die het functioneren van het knooppunt bevordert.

Ook vanuit de ruimtelijke dimensie zijn er gedurende het onderzoek een aantal methoden gevonden die knooppuntontwikkeling in een stationsgebied mogelijk maken. De meest genoemde is het aanbrengen van functiemenging in de stationsomgeving. Deze gebieden lenen zich uitstekend voor het laten samenkomen van wonen, werken, recreëren en maatschappelijke voorzieningen. Door functiemenging kunnen veel verschillende mensen gebruik maken van het knooppunt, en is het gebied dag en nacht levendig. Een tweede ruimtelijke methode ter bevordering van knooppuntontwikkeling is het aanbrengen, of aanhouden, van hoge dichtheden rondom het station. Hoge dichtheden bevorderen namelijk ook de levendigheid van het gebied, en zorgen dat er meer mensen op een korte afstand van de vervoerknoop werken, wonen en recreëren. Hierdoor stijgt de vervoerwaarde van het knooppunt. Een laatste ruimtelijke component die werd genoemd om knooppuntontwikkeling te laten plaatsvinden is het programmatisch goed afstemmen van de ruimtelijke ontwikkelingen op de andere knooppunten in de stad en de regio. Diversificatie tussen knooppunten voorkomt namelijk dat ze direct gaan concurreren met elkaar waardoor de ontwikkeling van een knooppunt ten koste kan gaan van de ontwikkeling van een ander knooppunt.

Uit de verschillende onderzoeken is gebleken dat de ontwikkeling van knooppunten in Hoofddorp, Houten en Schiedam invloed heeft gehad op de aantrekkelijkheid van het vestigingsklimaat in de steden voor bedrijven en bewoners. Vooral de twee steden waarin knooppuntontwikkeling reeds heeft plaatsgevonden (Houten en Schiedam) onderschrijven dit beeld. Voor Hoofddorp geldt dat de methoden voor knooppuntontwikkeling nog in de praktijk moeten worden gebracht, daarom hebben zij nog niet de voordelen van een aantrekkelijker vestigingsklimaat ondervonden. Uit het onderzoek is gebleken dat bedrijven zich liever vestigen in de steden die aan knooppuntontwikkeling hebben gedaan dan in andere, omliggende, steden.

Een ander punt dat is onderzocht tijdens de beleidsanalyse en de afname van de interviews is de rolverdeling tussen de verschillende publieke actoren. Op het gebied van vervoerbeleid zijn de rijksoverheid, de regionale overheid en de gemeentelijke overheid de belangrijkste actoren die op dit gebied beleid uitvoeren. Elk hebben ze de verantwoordelijkheid over hun eigen infrastructuur. Op het ruimtelijke gebied heeft de gemeentelijke overheid veruit de belangrijkste rol. Zij zijn de partij die verantwoordelijk zijn voor de ruimtelijke ordening binnen hun stad, en daarmee voor de ruimtelijke ontwikkelingen rondom de knooppunten. De rol van de overige overheden kenmerkt zich als adviserend en regulerend.

De meest kenmerkende verschillen tussen het beleid in de onderzochte steden en dat in Zoetermeer zijn, onder meer, dat in Hoofddorp, Houten en Schiedam het centrale busstation van de stad een onderdeel is van het knooppunt. In Zoetermeer is dit niet het geval, daar het busstation in het centrum van de stad, en dus niet bij een knooppunt, ligt. Een ander sprekend verschil is de mate waarin functiemenging is toegepast in het gebied. In alle onderzochte steden het ruimtelijk beleid rondom de knooppunten zeer gericht geweest op het tot ontwikkeling laten komen van wonen, werken, recreëren en maatschappelijke voorzieningen, terwijl rondom de Zoetermeerse knooppunten, nu en in de nabije toekomst, voornamelijk werken en (in mindere mate) recreatie te vinden is. Uitzondering op dit gegeven is het ontwikkelplan Boerhaavelaan, dit plan voorziet in een ruimtelijke ontwikkeling van verschillende functies nabij het stationsgebied. Een kenmerkende overeenkomst tussen Zoetermeer en de onderzochte steden is de aanwezigheid van P+R-voorzieningen nabij de knooppunten. In vergelijking met sommige steden doet Zoetermeer het op dit gebied zelfs beter.

Ter conclusie kan er gezegd worden dat Zoetermeer, om knooppuntontwikkeling te laten plaatsvinden, zich zou moeten richten op de volgende aspecten:

Op vervoergebied zou de stad, in samenwerking met andere overheden, zich moeten richten op het laten samenkomen van verschillende vervoermodaliteiten met verschillende verzorgingsgebieden, die goed op elkaar zijn aangesloten.

Op het ruimtelijke gebied zou de gemeente Zoetermeer zich meer kunnen richten op het aanbrengen van functiemenging in de stationsgebieden. Hiernaast zouden hoge dichtheden aangebracht of aangehouden moeten worden rondom de knooppunten. Een laatste belangrijk aspect is het programmatisch afstemmen goed afstemmen van de ruimtelijke ontwikkelingen rond de knooppunten op de overige knooppunten. Dit zorgt ervoor dat er geen knooppuntkannibalisme optreedt.

De mate waarin een stad zijn knooppunten ontwikkelt blijkt invloed te hebben op de concurrentiepositie van de stad. De onderzochte steden die hun knooppunten reeds ontwikkeld hebben ervaren een beter vestigingsklimaat voor bedrijven en bewoners dan omliggende steden waar niet of in mindere mate het proces van knooppuntontwikkeling heeft plaatsgevonden.

### **Kernwoorden**

Bereikbaarheid, concurrentiepositie, dichtheid, functiemenging, knooppuntontwikkeling, metropoolregio, multimodaliteit, vestigingsklimaat



# Inhoudsopgave

<b>Voorwoord</b> .....	<b>5</b>
<b>Samenvatting</b> .....	<b>6</b>
<b>1. Inleiding</b> .....	<b>11</b>
1.1 Aanleiding .....	11
1.2 Maatschappelijke en wetenschappelijke relevantie.....	13
1.3 Deelvragen .....	15
1.4 Leeswijzer .....	15
<b>2. Theoretisch Kader</b> .....	<b>17</b>
2.1 Knooppuntontwikkeling .....	17
2.2 Bereikbaarheid .....	21
2.3 Concurrentiepositie van een stad .....	24
2.4 Metropoolregio.....	28
2.5 Conclusie .....	31
<b>3. Methodologie</b> .....	<b>34</b>
4.1 Conceptueel schema .....	34
4.2 Onderzoeksmethoden .....	37
4.3 Validiteit en betrouwbaarheid.....	41
<b>4. De Rijksoverheid</b> .....	<b>43</b>
4.1 Inleiding.....	43
4.2 Onderzoeksresultaten .....	44
4.3 Conclusie .....	46
<b>5. Hoofddorp</b> .....	<b>48</b>
5.1 Overzicht van Hoofddorp .....	48
5.2 Onderzoeksresultaten.....	49
5.3 Conclusie .....	58
<b>6. Houten</b> .....	<b>60</b>
6.1 Overzicht van Houten .....	61
6.2 Onderzoeksresultaten .....	62
6.3 Conclusie .....	70
<b>7. Schiedam</b> .....	<b>73</b>
7.1 Overzicht van Schiedam.....	74
7.2 Onderzoeksresultaten.....	75
7.3 Conclusie .....	84

<b>8. Synthese van resultaten</b> .....	<b>86</b>
8.1 Samenvatting van onderzoeksresultaten.....	86
8.2 Beantwoording van deelvraag twee en drie .....	88
<b>9. Toepassing op Zoetermeer</b> .....	<b>92</b>
4.1 Overzicht van Zoetermeer .....	92
4.2 Beleid in Zoetermeer .....	102
4.3 Overeenkomsten en verschillen tussen Zoetermeer en onderzochte steden.....	107
4.3 Conclusie .....	110
<b>10. Conclusie</b> .....	<b>113</b>
7.2 Beantwoording van de probleemstelling.....	113
7.3 Beleidsaanbevelingen voor Zoetermeer .....	118
7.4 Discussie en suggesties voor nader onderzoek.....	121
<b>Nawoord</b> .....	<b>124</b>
<b>Referenties</b> .....	<b>125</b>
Beleidsdocumenten, boeken, rapporten en wetenschappelijke publicaties .....	125
Afbeeldingen .....	134
<b>Bijlagen</b> .....	<b>135</b>

# Hoofdstuk 1

## *Inleiding*

### 1.1) Aanleiding

In de groeiende economie van de afgelopen jaren tot 2008 is het belang van bereikbaarheid van steden en metropoolregio's zeer sterk gegroeid, maar ook na het uitbreken van de economische crisis in 2008 blijft bereikbaarheid van belang voor de concurrentiepositie van een plaats en een regio (IenM, 2012). Ook voor de stad Zoetermeer is bereikbaarheid van groot belang om economisch gezien een sterke concurrentiepositie in te nemen ten opzichte van andere steden. En juist aan die bereikbaarheid zijn voor de stad Zoetermeer enkele tekortkomingen. De laatste jaren wordt knooppuntontwikkeling vaak genoemd als het medicijn om een duurzame oplossing te geven voor bereikbaarheidsproblematiek. Knooppunten zijn plaatsen waar een veelheid aan vervoersmodaliteiten samenkomen, waaronder in ieder geval de trein. Rondom deze knooppunten zou, volgens de theorie van knooppuntontwikkeling, hoogstedelijke voorzieningen, zoals woningen, kantoren en onderwijsinstellingen gevestigd moeten zijn (PBL, 2014). Ook voor Zoetermeer kan knooppuntontwikkeling leiden tot een betere bereikbaarheid en daarmee een sterkere concurrentiepositie in de regio. Op dit moment kent Zoetermeer echter nog geen echte knooppunten, de twee stations die de stad heeft (Zoetermeer en Zoetermeer Oost) worden maar zeer weinig gebruikt. Op een gemiddelde werkdag kent station Zoetermeer slechts 5 947 in- en uitstappers, dit is vergelijkbaar met een gemiddeld voorstadstation als Rotterdam Lombardijen of Zwijndrecht. Zoetermeer Oost kent met gemiddeld 3 196 in- en uitstappers per werkdag een nog lagere bezetting (Stedenbaan, 2014). Dat de Zoetermeerse stations aan de NS-spoorlijn niet zijn ontwikkeld blijkt dus wel, Zoetermeer is momenteel zelfs veruit de grootste gemeente in Nederland die ligt aan het hoofdrailnet van de NS, en niet de beschikking heeft over een intercity-station. Naast station Zoetermeer en Zoetermeer Oost wordt er aan de oostgrens van de gemeente een nieuw station ontwikkeld, station Bleizo. Dit station wordt een nieuwe overstapmogelijkheid tussen de NS-spoorlijn en de lightrailverbinding 'Randstadsrail'. Dit onderzoek gaat er vanuit dat het suboptimale vervoernetwerk ervoor zorgt dat Zoetermeer zijn fysieke positie, die zeer gunstig is, niet optimaal gebruikt. Een belangrijke veronderstelling is dat een sterkere mate van knooppuntontwikkeling rondom de NS-spoorlijn van Den Haag naar Utrecht een impuls geeft aan de concurrentiekracht van de stad Zoetermeer binnen de metropoolregio.

De laatste jaren is er zowel vanuit academici als vanuit beleidsmakers steeds meer aandacht gekomen voor knooppuntontwikkeling (PBL, 2014). Academici met een vervoersplanologische achtergrond zien het concept knooppuntontwikkeling als een samenkomst van de kennis over ruimtelijke ordening met die van verkeer- en vervoerstudies. Vanuit academische achtergrond wordt er vaker gekeken naar het concept van transit-oriented development dan naar knooppuntontwikkeling. Het verschil tussen knooppuntontwikkeling en transit-oriented development is het schaalniveau,

knooppuntontwikkeling gaat over de ontwikkeling van een afzonderlijk knooppunt. Transit-oriented development gaat meer over de samenhang tussen deze verschillende knooppunten in een netwerk van vervoersmodaliteiten (Dittmar et al, 2004). In de afgelopen jaren zijn er verschillende onderzoeken uitgevoerd naar zowel knooppuntontwikkeling als transit-oriented development. Zo hebben bijvoorbeeld Geurs en van Wee (2006) aangetoond dat het strikte Nederlandse beleid van compact bouwen rondom centra ervoor heeft gezorgd dat er minder autogebruik is, waardoor er lagere uitstoot is van schadelijke stoffen en minder geluidsoverlast in woonwijken dan als dit beleid niet op deze manier was uitgevoerd (Geurs & van Wee, 2006). Dit onderzoek geeft goed weer wat de positieve effecten zijn van knooppuntontwikkeling. Een ander voorbeeld van effecten van knooppuntontwikkeling is onderzocht door Kay et al (2014). Zij hebben aangetoond dat de prijzen en huren van woningen rondom knooppunten significant hoger liggen dan die van woningen verder weg van knooppunten (Kay et al, 2014). Deze beide onderzoeken tonen het belang aan van knooppuntontwikkeling voor gemeenten en andere stakeholders. Deze scriptie zal zich vooral richten op knooppuntontwikkeling, en niet op transit-oriented development.

Beleidsmakers zien knooppuntontwikkeling als een duurzame oplossing voor de verbetering van de bereikbaarheid van stedelijke regio's. De rijksoverheid ziet de verbetering dit proces als een van de belangrijkste uitdagingen van deze tijd (PBL, 2014). Het verbeteren van de bereikbaarheid van stedelijke regio's draagt bij aan de internationale concurrentiepositie van Nederland als geheel, dit omdat in stedelijke regio's de meeste bedrijven en sectoren zijn gevestigd, de grootste beroepsbevolking woont en de meeste kennis wordt ontwikkeld (IenM, 2012).

*“De economische ontwikkeling van Nederland concentreert zich steeds meer in stedelijke regio's omdat daar de meeste bedrijven en sectoren zijn gevestigd, het arbeidspotentieel het grootst is en kennis wordt ontwikkeld (onderzoek en onderwijs). Daarmee wordt hier de meeste toegevoegde waarde gecreëerd.” (IenM, 2012, pgn. 19).*

Maar knooppuntontwikkeling komt ook ten goede aan de concurrentiepositie van een stadsregio ten opzichte van anderen. Dit door de betere bereikbaarheid, waarmee grotere agglomeratievoordelen bereikt kunnen worden (MRDH, 2013a). Daarnaast zien verschillende beleidsmakers, zoals het rijk, provincie en stadsregio's, knooppuntontwikkeling als een goede aandrijfmotor voor het verduurzamen van mobiliteitspatronen. Dit omdat meerdere onderzoeken hebben aangetoond dat hogere dichtheden rondom stationsgebieden leiden tot meer gebruik van het openbaar vervoer (PBL, 2014).

Processen van mondialisering hebben de afgelopen decennia, hand in hand met de ICT-revolutie, mensen van over de gehele wereld dichterbij elkaar gebracht. Via internet en smartphone kunnen mensen wereldwijd binnen enkele seconden contact met elkaar leggen. Deze ontwikkelingen hebben ook invloed gehad op de ontwikkeling van steden. Bedrijven zijn door ontwikkelingen in ICT steeds minder gebonden aan een bepaalde plaats, omdat ze van over de gehele wereld hun contacten toch wel kunnen bereiken. Bedrijven volgen de trend om te clusteren bij bedrijven werkzaam op een vergelijkbaar gebied. Ook vinden bedrijven, ook niet-logistieke bedrijven, de bereikbaarheid steeds belangrijker. Het wordt voor steden van over de hele wereld steeds moeilijker om bedrijven aan te trekken en te behouden. Deels omdat steden, door mondialisering, met andere steden van over de hele wereld zijn gaan

concurreren om het meest ideale vestigingsklimaat voor ondernemingen te creëren. Bereikbaarheid is hierbij van groot belang, zoals in het theoretisch kader ook zal blijken is de connectiviteit en bereikbaarheid van steden van groot belang voor de concurrentiepositie van die stad (Ebbekink et al., 2015).

## 1.2) Maatschappelijke en wetenschappelijke relevantie

Het concept knooppuntontwikkeling kent al een lange geschiedenis in Nederland. Een van de meest sprekende en vroege voorbeelden van knooppuntontwikkeling is de ontwikkeling van de Stadslijn Zoetermeer tussen 1977 en 1979. Hierbij werd een spoorlijn aangelegd door de stad heen, met een station in elke wijk. Elke wijk heeft rond zijn eigen station zijn voorzieningen, zoals winkels en zorgcentra (van der Cammen & de Klerk, 2003). Deze Stadslijn Zoetermeer is van begin af aan zeer gericht geweest op het vervoer binnen Zoetermeer en het vervoer van Zoetermeer naar Den Haag en vice versa. Dit is een product van het groeikernenbeleid uit de tweede nota over de ruimtelijke ordening. Hierin werden verschillende plaatsen aangewezen om de groeiende bevolkingsomvang van de grote steden op zich te nemen. Zoetermeer kreeg de taak toegewezen om de groeiende bevolking uit Den Haag te huisvesten. Doordat de meeste mensen die in Zoetermeer gingen wonen nog wel in Den Haag werkten was er veel vraag naar vervoer tussen Zoetermeer en Den Haag, met name in de spits (van der Cammen & de Klerk, 2003). Ondertussen is het groeikernenbeleid ten einde en is Zoetermeer uitgegroeid tot een zelfstandig functionerende stad van 124 117 inwoners (Zoetermeer, 2015). Toch is de vervoersstructuur nog altijd zeer gericht op transport van en naar Den Haag. Dit, terwijl het woon-werkverkeer tussen Zoetermeer en Den Haag in beide richtingen tussen 2003 en 2012 met 1 000 tot 5 000 forensen is afgenomen. In dezelfde periode is, ondanks de crisis, het aantal forensen tussen Zoetermeer en Rotterdam en tussen de gemeente Lansingerland en Zoetermeer gegroeid (MRDH, 2014). Deze scriptie tracht door een verkennend onderzoek handvatten te bieden aan Zoetermeer, en tegelijkertijd aan andere gemeenten met een vergelijkbare problematiek, om tekortkomingen in de bereikbaarheid middels knooppuntontwikkeling in te dammen en daarmee een duurzame oplossing te bieden om het vervoernetwerk, dat nu vooral is gericht op vervoer tussen Zoetermeer en Den Haag, uit te breiden door verbindingen met andere steden binnen en buiten de regio te realiseren.

Zoetermeer maakt deel uit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), dit is een samenwerkingsverband tussen het voormalig stadsgewest Haaglanden en de voormalige stadsregio Rotterdam-Rijnmond. Deze samenwerking bestaat uit verschillende gemeenten, waaronder Rotterdam, Den Haag, Delft en Zoetermeer. Daarnaast maakt Zoetermeer ook deel uit van het samenwerkingsverband Zuidvleugel. Dit is een samenwerkingsverband tussen de gemeenten van de MRDH aangevuld met de gemeenten in de regio Leiden, de regio Dordrecht en de regio Gouda. Binnen beide regio's wordt Zoetermeer gezien als een secundair stedelijk knooppunt. Hierdoor is de stad een belangrijke actor, maar wordt het nog altijd achtergesteld op de steden met ongeveer dezelfde hoeveelheid inwoners, te weten: Delft, Gouda en Leiden. Met zijn visie Ruimte en Mobiliteit geeft de provincie Zuid-Holland aan dat het belang van de verschillende stedelijke regio's binnen de provincie zeer groot is. Zij geven de aanbeveling om woningen, bedrijven en kantoren te ontwikkelen rondom goed bereikbare locaties, waarbij OV-locaties de voorkeur hebben boven snelweglocaties, om zo de concurrentie met andere metropoolregio's, zoals Amsterdam, Brabant en Antwerpen, aan te kunnen (Zuid-Holland, 2014).

Het onderwerp knooppuntontwikkeling is een veel onderzocht onderwerp. Met name de invloed die ruimtelijke kenmerken hebben op vervoerskeuze is een dankbaar onderzoeksonderwerp. Ook de vorming van metropoolregio's is een onderwerp dat meermaals onderzocht is, zo hebben bijvoorbeeld Miller & Cox (2014) een onderzoek uitgevoerd over de ontwikkeling van de metropoolregio als het nieuwe schaalniveau waarop personen werken, wonen en recreëren. Voorheen gebeurde dit alles voornamelijk op het niveau van de stad. De auteurs beargumenteren daarom ook een verschuiving van politieke verantwoordelijkheid van stadsniveau naar het niveau van de metropoolregio (Miller & Cox, 2014). Hoewel de regio een schaalniveau is waarop al jaren onderzoeken worden uitgevoerd, betreffen de meeste onderzoeken naar metropoolregio's relatief nieuwe onderzoeken, de samenwerking tussen gemeenten in metropoolregio's is namelijk een ontwikkeling die pas in de laatste decennia aan het plaatsvinden is. Door veranderde omstandigheden in de wereld, zoals de sterke mondialisering die in de laatste decennia heeft plaatsgevonden, voelen gemeenten steeds meer de noodzaak om samen te werken op basis van metropoolregio's (Fontan et. al., 2009). Ook de vorming van metropoolregio's is een onderwerp dat al meermaals is onderzocht. Wat nu precies de meerwaarde van de metropoolregio is op het gebied van de concurrentiepositie van afzonderlijke steden binnen een dergelijke metropoolregio is nog niet geheel duidelijk. Een bekend gegeven is wel dat metropoolregio's op het gebied van verkeer- en vervoerbeleid een steeds grotere rol hebben gekregen (Veeneman & van de Velde, 2014). Uit onderzoeken van onder meer Meijers et al. (2012) wordt duidelijk dat bereikbaarheid als uitkomst van verkeer- en vervoerbeleid een zeer belangrijke factor is voor de economie en de concurrentiepositie van een stad. Knooppuntontwikkeling is een concept waar ruimtelijk beleid samenkomt met verkeer- en vervoerbeleid, en het is daarmee een mogelijkheid voor steden om een impuls in hun bereikbaarheid te bewerkstelligen. De combinatie van knooppuntontwikkeling en metropoolregio's, en dan met name onderzoeken naar hoe steden middels knooppuntontwikkeling hun concurrentiepositie binnen een metropoolregio kunnen versterken, en het vraagstuk over wat de invloed is van metropoolregio's op knooppuntontwikkeling binnen een stad in de regio zijn onderwerpen die nog niet veel onderzocht zijn. Deze scriptie onderzoekt juist deze vraagstukken, omdat uitkomsten van deze onderzoeksonderwerpen belangrijke implicaties kunnen hebben voor gemeentelijk en metropolitain beleid aangaande knooppuntontwikkeling. Stakeholders zouden immers de handvatten uit dit onderzoek kunnen gebruiken om een slag te maken in de bereikbaarheid van hun stad en daarmee in de concurrentiepositie van de stad in de regio. De doelstelling van dit onderzoek is een aantal aanbevelingen te doen aan de gemeente Zoetermeer om knooppunten te ontwikkelen waardoor het positieve effect op de bereikbaarheid maximaal is. Deze aanbevelingen zouden vervolgens moeten leiden tot een versterking van de concurrentiepositie van Zoetermeer ten opzichte van andere steden in de MRDH. De aanbevelingen voor Zoetermeer zijn tegelijkertijd ook aanbevelingen voor andere gemeenten in Nederland waar knooppuntontwikkeling uitgevoerd zou kunnen worden.

De aanbevelingen komen tot stand door gebruik te maken van literatuur over de onderwerpen knooppuntontwikkeling, bereikbaarheid, concurrentiepositie en metropoolregio. Vervolgens zal er een onderzoek worden uitgevoerd in drie referentiecasses, te weten: Hoofddorp, Houten en Schiedam. Deze gemeenten hebben allen in het verleden beleid gevoerd op knooppuntontwikkeling, of zijn daar op dit moment mee bezig. Het

onderzoek in deze cases zal bestaan uit een beleidsanalyse en interviews, de methoden zullen in hoofdstuk 3 verder worden toegelicht.

Dit onderzoek wordt gedaan aan de hand van de volgende probleemstelling:

*“Op welke wijze kan Zoetermeer zijn bereikbaarheid, middels knooppuntontwikkeling, verbeteren waardoor de stad een sterkere concurrentiepositie krijgt binnen de Metropoolregio Rotterdam Den Haag?”*

### 1.3) Deelvragen

Deze probleemstelling wordt onderverdeeld in verschillende deelvragen die in dit onderzoek elk apart beantwoord zullen worden. De deelvragen zijn de volgende:

- 1) *Wat zijn de veronderstelde samenhangen tussen knooppuntontwikkeling, bereikbaarheid en concurrentiepositie binnen een regio?*
- 2) *Welk beleid hebben Hoofddorp, Houten en Schiedam gebruikt om hun knooppunten te ontwikkelen? En heeft dit invloed gehad op hun concurrentiepositie?*
- 3) *Wat is de rol van de verschillende actoren bij knooppuntontwikkeling?*
- 4) *Wat zijn de overeenkomsten en verschillen tussen het beleid van Zoetermeer en dat van Hoofddorp, Houten en Schiedam?*

### 1.4) Leeswijzer

Dit onderzoek is opgebouwd uit drie gedeelten. Hoofdstuk 2 is het theoretisch kader en vormt het eerste gedeelte. In dit gedeelte wordt een overzicht gegeven van de bestaande wetenschappelijke literatuur aangaande de onderwerpen knooppuntontwikkeling, bereikbaarheid, concurrentiepositie en metropoolregio's. Naar aanleiding van hoofdstuk 2 zal een beantwoording worden gegeven op de eerste deelvraag: *“Wat zijn de veronderstelde samenhangen tussen knooppuntontwikkeling, bereikbaarheid en concurrentiepositie binnen een regio?”*.

Na dit overzicht van de bestaande literatuur zal er in hoofdstuk 3 een toelichting worden gegeven op de gebruikte onderzoeksmethoden. In dit hoofdstuk zal gedetailleerd uitgelegd worden welke keuzes er zijn gemaakt aangaande onderzoeksmethoden, en waarom deze keuzes zo zijn gemaakt. Ook zal er een overzicht worden gegeven in hoeverre het onderzoek voor deze scriptie scoort op de criteria voor kwalitatief onderzoek.

Hierna volgen hoofdstuk 4 tot en met 7, dit zijn de hoofdstukken waarin de onderzoeksresultaten staan weergegeven. Hier vindt de analyse plaats van de interviews en de beleidsdocumenten. Dit gedeelte is per hoofdstuk opgedeeld per onderzoekscase. Hoofdstuk 4 gaat over de rijksoverheid, hoofdstuk 5 over Hoofddorp, hoofdstuk 6 over Houten en hoofdstuk 7 gaat over Schiedam. De analyses van de interviews en beleidsdocumenten zullen uiteindelijk uitmonden in hoofdstuk 8 waarin antwoord gegeven kan worden op de tweede deelvraag: *“Welk beleid hebben Hoofddorp, Houten en Schiedam gebruikt om hun knooppunten te ontwikkelen? En heeft dit invloed gehad op hun concurrentiepositie?”*, en op de derde deelvraag: *“Wat is de rol van de verschillende actoren bij knooppuntontwikkeling?”*.

In hoofdstuk 9 wordt een analyse gedaan op de situatie in Zoetermeer en op het beleid dat de gemeente in de komende jaren wil gaan voeren op knooppuntontwikkeling. Ook wordt er in dit hoofdstuk een beschrijving gegeven van de belangrijkste kenmerken van de stad Zoetermeer. Hierna staat dit hoofdstuk voor een groot deel in het teken van een vergelijking van het beleid van en de situatie in Zoetermeer met de situatie in en het beleid van de voorbeelden van knooppuntontwikkeling: Hoofddorp, Houten en Schiedam. Dit hoofdstuk zal dan ook eindigen met een beantwoording van de vierde deelvraag: *“Wat zijn de overeenkomsten en verschillen tussen het beleid van Zoetermeer en dat van Hoofddorp, Houten en Schiedam?”*.

Tot slot eindigt deze scriptie met een conclusie. Deze bestaat voor het grootste gedeelte uit de beantwoording van de probleemstelling: *“Op welke wijze kan Zoetermeer zijn bereikbaarheid, middels knooppuntontwikkeling, verbeteren waardoor de stad een sterkere concurrentiepositie krijgt binnen de Metropoolregio Rotterdam Den Haag?”*. Naast de beantwoording van de probleemstelling zal er een paragraaf zijn waarin, aan de hand van de onderzoeksuitkomsten, beleidsaanbevelingen zullen worden gedaan aan de gemeente Zoetermeer. De conclusie eindigt met een paragraaf waarin de onderzoeksresultaten vanuit een kritisch perspectief nog eens beoordeeld zullen worden, daarnaast worden er in deze paragraaf nog suggesties voor nader onderzoek gedaan.



# Hoofdstuk 2

## *Theoretisch Kader*

Het hoofdstuk van het theoretisch kader zal dienen als een overzicht van de reeds uitgevoerde onderzoeken aangaande knooppuntontwikkeling, bereikbaarheid, concurrentiepositie en de metropoolregio. Eerst zal het concept van knooppuntontwikkeling worden toegelicht. Hierin zal begonnen worden met het schetsen van de voorwaarden voor knooppuntontwikkeling, vervolgens worden de voordelen van knooppuntontwikkeling, waaronder een betere bereikbaarheid, toegelicht. Tot slot worden er in de paragraaf over knooppuntontwikkeling nog enkele kritieken genoemd op dit concept.

In de volgende paragraaf worden onderzoeken over het concept bereikbaarheid toegelicht, ten eerste zullen de verschillende definities van bereikbaarheid worden besproken, vervolgens wordt aandacht besteed aan de invloed die bereikbaarheid heeft op de economie van een stad op het gebied van bedrijvigheid en grondprijsontwikkeling.

In de derde paragraaf wordt er aandacht geschonken aan het concept concurrentiepositie. Ten eerste worden de voorwaarden voor een goede concurrentiepositie, waaronder bereikbaarheid, geschetst. Vervolgens wordt het toegenomen belang van de concurrentiepositie van afzonderlijke steden toegelicht. Tot slot worden er enkele kritieken op het belang van stedelijke concurrentieposities besproken.

In de voorlaatste paragraaf wordt de kennis over metropoolregio's besproken. In de eerste plaats wordt toegelicht welke vormen van metropoolregio's er bestaan. Vervolgens wordt aandacht geschonken aan wat het belang is van metropoolregio's en hoe dit belang de afgelopen decennia is gegroeid.

Het hoofdstuk van het theoretisch kader wordt afgesloten met een korte conclusie waar de synthese van de besproken concepten wordt toegelicht. Vanuit deze synthese wordt het empirische onderzoek uitgevoerd.

### **2.1) Knooppuntontwikkeling**

*“Internationally, transit oriented development (TOD) is characterised by moderate to high density development with diverse land use patterns and well connected street networks centred around high frequency transit stops (bus and rail).”*  
(Kamruzzaman et al., 2014, pgn. 54)

### Voorwaarden voor knooppuntontwikkeling

De quote van Kamruzzaman et al. (2014) gaat over transit-oriented development, maar kan ook toegepast worden voor knooppuntontwikkeling. Zij noemen in een zin de drie belangrijkste voorwaarden waaraan een goed knooppunt moet voldoen. Dit zijn de verbinding tussen verschillende vervoermiddelen (multimodaliteit), functiemenging en hoge bebouwingsdichtheden rondom de knooppunten.

Knooppunten kunnen gebaseerd zijn op allerlei verschillende vervoermiddelen, op de trein, op lightrail, op tram of op hoogwaardige buslijnen. Voor een succesvolle knooppuntontwikkeling is een verbinding tussen meerdere vervoermiddelen echter een vereiste (Kamruzzaman et al., 2014). Hiernaast kenmerkt een goede vorm van knooppuntontwikkeling zich door goede loopverbindingen tussen de verschillende vervoermiddelen en de omliggende voorzieningen. Een voetgangersvriendelijke omgeving van een knooppunt draagt bij aan meer gebruik van dat knooppunt (Schlossberg & Brown, 2004). De multimodale ontsluiting is van essentieel belang om het knooppunt succesvol te maken. Dit gaat over het eenvoudig kunnen overstappen van fiets naar trein, het makkelijk kunnen parkeren van de auto om vervolgens met de tram verder te gaan, maar ook het vereenvoudigen van het overstappen tussen verschillende lijnen van het openbaar vervoer. Dit laatste is met name een kwestie van het goed organiseren van dienstregelingen, zodat overstappen nooit lang duurt (van der Bijl, 2013). Een ander belangrijk aspect om knooppunten en de bijbehorende openbaar-vervoerverbindingen te laten slagen, in de Nederlandse context althans, is het goed faciliteren van fietsparkeerplekken. In Nederland vindt het voortransport (van iemands voordeur naar het knooppunt) voor het grootste deel met de fiets plaats. Reizigers vinden het prettiger om met het openbaar vervoer te reizen als ze hun fiets eenvoudig kwijt kunnen en dat de loopafstand van de fietsenstalling naar het opstappunt voor het OV niet te ver is (Rietveld, 2013).

Functiemenging rondom knooppunten houdt in een aanbod van verschillende soorten functies. In de meest ideale vorm van knooppuntontwikkeling vinden er rondom knooppunten verschillende activiteiten plaats: wonen, werken en recreëren. Dit heeft tot doel dat mensen voor allerlei soorten activiteiten gebruik maken van de vervoersknoop. Bovendien zorgt functiemenging ervoor dat de locatie dag en nacht gebruikt wordt wat de sociale veiligheid vergroot. In Tokyo hebben deze ontwikkelingen al plaatsgevonden. Daar worden vervoersknopen gezien als stedelijke plaatsen. Dat wil zeggen, stations die er niet alleen zijn om de verplaatsingen van mensen te faciliteren, maar ook om te dienen als een verblijfsplaats waar meerdere activiteiten, zoals wonen, werken en recreëren, onder één dak uitgevoerd kunnen worden (Zacharias et al., 2011). Naast de menging van functies is ook het aanbieden van verschillende soorten woningen rondom vervoersknopen een goede ontwikkeling voor het succesvol ontwikkelen van de knooppunten. Met verschillende soorten woningen wordt bedoeld het aanbieden voor woningen voor zowel personen met een laag inkomen als voor personen met een hoog inkomen (Atkinson-Palombo & Kuby, 2011).

De derde voorwaarde waaraan knooppuntontwikkeling zou moeten voldoen is een hoge dichtheid rond de vervoersknopen. Hoge dichtheden zorgen ervoor dat veel personen en veel arbeidsplaatsen op een relatief korte afstand van de vervoersknoop gevestigd zijn. Als de nabijheid groot is wordt het voor personen ook aantrekkelijker om ervoor te kiezen om te reizen met het openbaar vervoer dat wordt aangeboden op de vervoersknoop waardoor die vervoersknoop meer rendabel wordt, een vervoersknoop moet immers een aantal reizigers trekken om de investeringskosten terug te verdienen (Dittmar & Poticha, 2004). Het type van

ontsluiting hoort bij een bepaald soort stedelijke vorm. Zo hoort een multimodale bereikbare locatie, zoals gebieden rondom een knooppunt, bij een hoogstedelijk woonmilieu met een grote aanwezigheid van kantoren van (inter)nationale bedrijven. Door differentiatie aan stedelijke milieus op regionale schaal concurreren knooppunten niet met andere gebieden met een andere vorm van bereikbaarheid waardoor de knooppunten op de meest optimale manier ontwikkeld kunnen worden (Deltametropool, 2014).

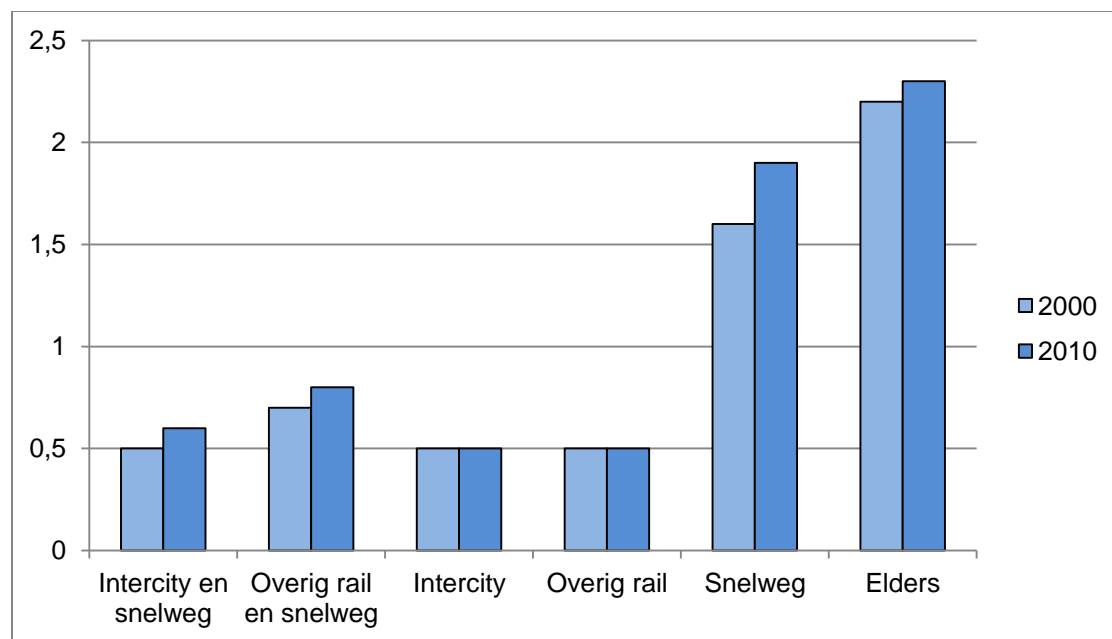
### **Voordelen van knooppuntontwikkeling**

Knooppuntontwikkeling heeft een aantal voordelen te bieden voor de stad waarin het plaatsvindt. Zoals genoemd in de inleiding heeft het compacte stedenbeleid van Nederland ervoor gezorgd dat de congestie, de uitstoot van schadelijke gassen en stedelijke spreiding minder is dan als dit beleid niet was uitgevoerd (Geurs & van Wee, 2006). Door lokale en nationale overheden wordt dit vaak als argument gebruikt om knooppuntontwikkeling te rechtvaardigen (Bertolini et al., 2012). Ook worden voordelen als het stimuleren van de lokale economie, het ondersteunen van nieuwe technologieën en het faciliteren van economische mondialisering genoemd als redenen om hoogstedelijke stationsgebieden te ontwikkelen of te herstructureren (Bertolini & Spit, 1998).

Het is een bekend gegeven dat dichtheid van de bebouwing invloed hebben op de vervoerskeuze van mensen. Veel onderzoeken tonen aan dat dichtbebouwde omgevingen leiden tot meer gebruik van langzame vervoermiddelen, zoals lopen, fietsen en de bromfiets. Tegelijkertijd leiden hogere dichtheden tot grotere vraag naar openbaar vervoer. Dit, omdat er een grote mate aan congestie op de wegen ontstaat als iedereen zichzelf met de auto verplaatst in een dermate dichtbebouwde omgeving (Heinen et al., 2015). In het geval van woon-werkverkeer gaat dit vooral om de hoogte van de dichtheid en het type bebouwing op de locatie van de bestemming (werkplek). Een hoge dichtheid en ontsluiting met een intercitystation op de bestemmingslocatie veroorzaakt meer gebruik van het openbaar vervoer dan als deze voorwaarden gelden op de herkomstlocatie (CBS, 2010). De voordelen die behaald kunnen worden met knooppuntontwikkeling worden niet alleen behaald middels het gebruik van tram-, trein- of lightrailverbindingen. Ook een knooppunt van hoogwaardige busverbindingen heeft een vergelijkbaar resultaat. Bovendien zijn de investeringen die hiermee gemoeid zijn kleiner dan die nodig zijn bij de ontwikkeling van tram-, trein- of lightrailverbindingen (Cervero & Dai, 2014). De groei van het aantal mensen dat gebruik maakt van de trein of ander openbaar vervoer bij plaatsen met knooppuntontwikkeling groeit onder zowel mensen met een hoog inkomen als mensen met een laag inkomen (Loo et al., 2010). Deze ontwikkeling is ook gunstig voor de mate van sociale segregatie tussen bevolkingsgroepen. In auto-gerichte omgevingen hebben mensen met een auto namelijk een groot voordeel ten opzichte van mensen zonder auto. Mensen met een lager inkomen kunnen zich vaak geen auto veroorloven, dus hebben zij een significante achterstand op mensen met een hoger inkomen die wel een auto kunnen aanschaffen. Bij het openbaar vervoer spelen inkomensverschillen een veel kleinere rol. Zowel mensen met een lager als mensen met een hoger inkomen kunnen OV-verplaatsingen meestal wel bekostigen, en dus is het verschil tussen de minder bedeelden en de rijkere op het gebied van verplaatsingen veel minder groot dan in een auto-gerichte omgeving (Cervero & Kockelman, 1997).

Ondanks alle voordelen die stationsgebieden hebben op het gebied van bereikbaarheid, heeft de grootste groei in het aantal banen het afgelopen decennium plaatsgevonden op snelweglocaties. Deze locaties vallen dus niet binnen het bereik van een treinstation. In

figuur 2.1 is weergegeven wat de verdeling van het aantal banen was per ontsluiting in 2000 en in 2010.



Figuur 2.1: Aantal banen (in miljoenen) naar ontsluitingskwaliteit, Bron: PBL

De hoge stijging in het aantal banen op snelweglocaties heeft niet te maken met het gebrek aan aantrekkelijkheid van multimodaal ontsloten locaties. Veel ondernemingen willen zich graag vestigen op deze locaties. De grond- en huurprijzen van vastgoed liggen in locaties waar aan de voorwaarden van knooppuntontwikkeling wordt voldaan hoger dan op locaties waar daar geen sprake van is (Bartholomew & Ewing, 2011). De prijzen liggen dermate hoog, omdat er meer vraag dan aanbod is van deze locaties. Daarnaast speelt de bereikbaarheidsfactor mee, hier zal in de volgende paragraaf verder op terug gekomen worden. Toch is het opvallend dat het aantal banen op snelweglocaties harder is gegroeid dan op multimodaal bereikbare plaatsen. Volgens de theorie zouden die immers meer in trek moeten zijn. Deze ontwikkelingen tonen aan dat knooppuntontwikkeling niet zo optimaal werkt als in de literatuur wordt gepresenteerd.

### Kritieken op knooppuntontwikkeling

Er zijn ook kritieken op de aanname dat verdichting rondom stations leidt tot meer gebruik van het openbaar vervoer. Zo zouden persoonlijke voorkeuren een grotere rol spelen in het gebruik van de auto. Mensen die zichzelf liever met de auto verplaatsen doen dat toch wel, of ze nu dichtbij een station wonen of niet (de Vos et al., 2014). Ook zijn er theorieën over residentiële zelf-selectie die de samenhang tussen omgevingskenmerken en vervoerskeuze ontcrachten. Kort gezegd houdt deze theorie in dat, overeenkomstig met de Vos et al. (2014), mensen bepaalde persoonlijke voorkeuren hebben voor vervoermiddelen. Mensen passen de locatie waar ze gaan wonen aan aan deze voorkeuren. Bijvoorbeeld reizigers die toch al vaak gebruik maken van het openbaar vervoer voelen zich aangetrokken tot woningen in de buurt van een OV-knooppunt. Terwijl mensen die graag met de auto reizen juist liever in een suburbane wijk willen wonen waar voldoende ruimte is voor de auto (van Wee, 2009).

Ook zijn er kritieken op de aanname dat hogere dichtheden zich uit zichzelf tot gebieden transformeren waar de kwaliteit van leven hoog is. Dit is niet zondermeer het geval, zo is er een aantal aspecten die bewoners waarderen die beter tot hun recht komen in wijken met

lagere dichtheden. Een voorbeeld hiervan is het feit dat verdichting leidt tot woningen zonder tuin en veel drukte voor de deur, voor mensen kan dit een reden zijn om niet te kiezen voor een dichtbebouwde wijk, maar juist voor een autovriendelijke licht bebouwde wijk (Westerink et al., 2013).

## 2.2) Bereikbaarheid

### Definities van bereikbaarheid

Naar het concept van bereikbaarheid wordt vaak gerefereerd als de kosten, tijd en moeite die het voor personen kost om van een bepaalde plek naar een andere te komen (Coucelis, 2000). Er zijn nog andere definities van bereikbaarheid die hier uitgebreider op ingaan. Deze scriptie gaat uit van de definitie van Geurs & van Wee (2004). Zij onderscheiden vier componenten:

1. **Ruimtelijke component:** Dit gaat over het aantal, de kwaliteit en de ruimtelijke verdeling van verschillende functies. Daarnaast gaat deze component over de vraag naar deze functies vanuit de gebruikers, en de confrontatie tussen deze vraag en het aanbod.
2. **Transport component:** Deze component grijpt terug naar de basisdefinitie zoals die ook werd gegeven door Coucelis (2000): de hoeveelheid kosten, tijd en moeite die de gebruiker moet steken in een verplaatsing tussen de plaats van herkomst en de plaats van bestemming.
3. **Tijdsgebonden component:** Dit heeft te maken met tijdsgebonden activiteiten. Gebruikers kunnen veel activiteiten alleen op bepaalde momenten van de dag uitvoeren. Een (niet-spoedeisend) doktersbezoek kan bijvoorbeeld alleen tussen negen en vijf uur. Plaatsen waar verschillende activiteiten op zoveel mogelijk momenten op de dag kunnen worden uitgevoerd zijn beter bereikbaar dan andere.
4. **Individuele component:** De laatste component gaat over de karakteristieken van de gebruiker, bijvoorbeeld geslacht, inkomen en leeftijd. Van daaruit volgen een aantal gevolgen die relevant zijn voor verplaatsingen. Zo hebben bijvoorbeeld personen met een lagere leeftijd dan achttien geen toegang tot de auto als verplaatsingsmiddel (Geurs & van Wee, 2004).

De bereikbaarheid van locaties rondom openbaar-vervoerknopen is significant hoger dan die van andere locaties. Knooppuntontwikkeling is een middel om deze impuls in bereikbaarheid te bewerkstelligen, omdat de ontwikkeling van een grote hoeveelheid functies rondom vervoersknopen leidt tot een betere bereikbaarheid van de functies die zich in dat gebied gevestigd hebben (Papa & Bertolini, 2014). Deze effecten zijn duidelijk sterker als het gaat om een knooppunt van openbaar vervoer dan bij een knooppunt van alleen autowegen. Een veelheid aan ontwikkelingen rondom een locatie die alleen per auto bereikbaar is leidt uiteindelijk zelfs tot een achteruitgang in de bereikbaarheid van die locatie (Curtis & Scheurer, 2010). Ook de mate van dichtheid van een gebied draagt bij aan de bereikbaarheid. Dit is zo, omdat een gebied met hogere dichtheden betekent dat verschillende voorzieningen fysiek gezien dichtbij elkaar liggen. De mate van nabijheid van verschillende soorten voorzieningen draagt sterker bij aan de bereikbaarheid van een gebied dan de snelheid waarmee mensen zich kunnen verplaatsen (Levine et al., 2012).

### **Belang van bereikbaarheid voor de economie**

Onderzoeken hebben bewezen dat een groei in bereikbaarheid leidt tot een vooruitgang in de economie van een stad. Zo heeft bijvoorbeeld de introductie van de elektrische trein in de twintigste eeuw de organisaties in steden met een aansluiting op het geëlektrificeerde spoornet op economisch gebied een grote impuls opgeleverd (Levinson, 2008). Dit is een voorbeeld van een impuls in bereikbaarheid, met dus als gevolg een vooruitgang in de economie, en daarmee ook een vooruitgang in de concurrentiepositie van een plaats. Er moet echter niet over het hoofd gezien worden dat bereikbaarheid een relatief begrip is. Locaties zijn altijd bereikbaar ten opzichte van andere locaties. Dit leidt ertoe als een locatie een betere bereikbaarheid krijgt door een impuls in vervoerskwantiteit of –kwaliteit, dat een andere locatie waar geen impuls in vervoer heeft plaatsgevonden een relatieve achteruitgang in bereikbaarheid zal ervaren (Banister & Berechman, 2001). Dit vindt ook plaats op het kleinste schaalniveau, plaatsen die direct grenzen aan de vervoersknoop hebben economisch gezien een voorsprong op plaatsen die er verder vanaf gevestigd zijn (Meijers et al., 2012). Er zijn verschillen in de typen van bereikbaarheid. Een plaats kan namelijk op regionaal, nationaal of internationaal schaalniveau goed of slecht bereikbaar zijn. Het onderzoek van Meijers et al. (2012) heeft zijn focus op het regionale schaalniveau. De verschillen in het type bereikbaarheid hebben ook nog invloed op de mate waarin een plaats economische voordelen kan behalen vanuit zijn bereikbare positie (Stepniak & Rosik, 2013). Een ander economisch effect dat volgt uit een groei van bereikbaarheid is de groei van prijzen van vastgoed rondom de vervoersknoop. Door de groei van het aantal banen en andere voorzieningen die binnen een kortere tijd bereikt kunnen worden stijgen de grondprijzen en daarmee de waarde van de gebouwen die daar gevestigd zijn (Meijers et al., 2013). Dit onderzoek is gedaan naar aanleiding van de aanleg van de Westerscheldetunnel in Zeeland. Deze Westerscheldetunnel is een autoweg die onder de Westerschelde is aangelegd. Deze kwam in de plaats van verschillende veerdiensten. De reistijd tussen de twee oevers van de Westerschelde nam daardoor af. Het is aannemelijk dat deze effecten in de Randstad anders zouden werken. Dit, omdat in de Randstad de bevolkingsdichtheid veel hoger ligt dan in Zeeland. Het gevolg hiervan is dat de aanleg van een extra weg maar kortstondig leidt tot een verbeterde bereikbaarheid, en vervolgens vastloopt door congestie. Dit leidt dan uiteindelijk tot een afname in de bereikbaarheid. Dit effect is eerder al aan bod gekomen in het onderzoek van Curtis & Schreurer (2010).

### **Bereikbaarheid en grondprijzen**

Zoals bekend uit de onderzoeken van Kay et al. (2014) en van Meijers et al. (2013) genereert de aanwezigheid van goede (openbaar) vervoermogelijkheden een hogere waarde van de grond en daarmee de gebouwen die daarop staan (Kay et al., 2014; Meijers et al., 2013). Deze hogere waarde van de grond komt grotendeels door de verkleining van de moeite die het de gebruikers van de grond kost om zich te verplaatsen, en dus door een verbetering in de bereikbaarheid. Een case-study uit Minneapolis (Minnesota, USA) heeft duidelijk gemaakt dat deze effecten het sterkst gelden voor industriële ondernemingen en eengezinswoningen (Hurst & West, 2014). In Europese context zijn er nog niet veel van deze onderzoeken uitgevoerd, maar er kan verwacht worden dat deze uitkomsten uit Amerikaans gebaseerde onderzoeken ook voor Europa gelden. Voor de waardeverhoging van vastgoed is het echter wel van belang dat er in ieder geval een verbinding met het heavyrail-netwerk aanwezig is. Bij een station waar alleen een verbinding is met lightrail of ander HOV is er geen of slechts een zeer lichte stijging van de grondprijs (Hess & Almeida, 2007). Dittmar et al. (2004) noemen het

effect van waardeestijging ook, en zien het als een katalysator voor investeerders om gebiedsontwikkeling te laten plaatsvinden rondom deze vervoersknopen. Deze investeerders hebben immers ook een financiële stimulans om te investeren (Dittmar et al., 2004). Deze effecten hebben een sterke overeenkomst met het concept van value capturing. Dit is het proces van een overheid die investeert in infrastructuur waardoor de waarde van de omliggende grond stijgt. Dit gevolg kan door overheden worden ingezet als onderhandelingsobject. De vastgoedeigenaren hebben immers baat bij een stijgende waarde van hun grond. Overheden die investeren in de infrastructuur kunnen van die vastgoedeigenaren vragen of ze een gedeelte van de waardeestijging van hun objecten willen afstaan aan de overheidspartij die heeft geïnvesteerd in infrastructuur. Dit geld kan dan weer ingezet worden om die investeringen te kunnen bekostigen (van der Krabben & Needham, 2008). Ook de stijging van de waarde van het vastgoed is een positief effect op de economische waarde van een plaats. Toch heeft deze waardeestijging ook negatieve effecten, deze vinden plaats op sociaal gebied. Het gevolg van een waardeestijging van de grond en het vastgoed is dat de huurprijzen van de panden in de omgeving van de vervoersknoop zullen stijgen. Mensen met een lager inkomen zouden door deze ontwikkeling in de problemen kunnen raken waardoor ze niet langer in hun woning kunnen blijven wonen (Narvaez et al., 2012). In het geval dat deze processen zeer sterk gaan plaatsvinden is er sprake van een ontwikkeling naar een, gebaseerd op inkomen, homogene buurt. Dit, terwijl heterogeniteit, ook in inkomen, een van de basisvoorwaarden is om een knooppunt te ontwikkelen (Atkinson-Palombo & Kuby, 2011).

### **Bereikbaarheid en sociale aspecten**

De mate van bereikbaarheid van een plaats heeft ook effecten op sociale aspecten van de bevolking die er bij betrokken is, met name op het gebied van de groei of krimp van de kloof tussen verschillende groepen mensen. Deze effecten kunnen in drie categorieën verdeeld worden: micro, meso en strategisch. Micro gaat over de mate waarin een persoon toegang heeft tot vervoer. Een probleem dat zich binnen deze categorie kan voordoen is bijvoorbeeld bij gehandicapten. Zij kunnen geen toegang hebben tot de vervoermiddelen trein en bus als er geen gelijkvloerse instappen zijn. Meso gaat over de mogelijkheden van personen om deel te kunnen nemen aan het netwerk op buurtniveau. Problemen kunnen hier bijvoorbeeld ontstaan door gebreken in verbindingen van een bepaald vervoermiddel tussen plaatsen. Paaltjes in de weg maken bijvoorbeeld de doorstroming van autoverkeer onmogelijk. Strategische bereikbaarheid heeft te maken met de mate waarin mensen op een groter schaalniveau afstanden kunnen overbruggen om deel te nemen aan bepaalde activiteiten. Op dit schaalniveau kunnen zich problemen voordoen als er tekortkomingen zijn in de vier componenten van Geurs & van Wee (2004) (Jones & Lucas, 2012). Hiernaast wordt polarisatie tussen groepen mensen ook nog veroorzaakt door een centrum-periferie tegenstelling. De groep mensen die afkomstig is van een perifeer gebied met een matige bereikbaarheid staat door gebrek aan investeringen in het gebied en door de relatief lange afstanden tot voorzieningen achter op de groep mensen die woonachtig is in de goed bereikbare centra. Dit centrum-periferiemodel is toe te passen op verschillende schaalniveaus en werpt ook een kloof op tussen mensen die in een stad met een hoogwaardige vervoersknoop wonen en werken en de groep mensen die hun activiteiten op een andere locatie uitvoeren (Shefer & Frenkel, 2013).

### **Invloed van bereikbaarheid op de concurrentiepositie van een stad**

Wat ook al is bevestigd door onderzoeken van onder meer Meijers et al. (2012) is dat de bereikbaarheid van een stad van belang is voor de concurrentiepositie van een stad (verdere toelichting in paragraaf 2.3). Bereikbaarheid van de stad kan worden onderverdeeld in twee soorten: interne en externe bereikbaarheid. Interne bereikbaarheid heeft te maken met de mate waarin actoren binnen een stad elkaar kunnen bereiken. Clustervorming is bijvoorbeeld een goede oplossing voor de verbetering van interne bereikbaarheid. Externe bereikbaarheid is de mate waarin actoren tussen verschillende steden elkaar kunnen bereiken. De externe bereikbaarheid van een stad kan vanuit een nationale focus en vanuit een internationale focus beoordeeld worden (van den Berg et al., 2014). Naast de verschillende fysieke vormen van connectiviteit is ook de connectiviteit in de vorm van netwerken en contacten tussen verschillende actoren binnen de stad van belang voor een goede concurrentiepositie van die stad. Deze connecties bestaan uit relaties tussen verschillende ondernemingen onderling. Door een sterke samenwerking gaan de productiviteit, mate van innovatie en afzet omhoog. Deze clustervorming trekt vervolgens weer nieuwe bedrijven aan waardoor de concurrentiepositie van de stad steeds sterker wordt (Turok & Bailey, 2004). Er zou echter wel gewaakt moeten worden voor de negatieve effecten die clustervorming en knooppuntontwikkeling hebben op het sociale gebied. Zoals genoemd in het onderzoek van Shefer & Frenkel (2013) leiden deze ontwikkelingen tot een groei in de kloof tussen centrum en periferie, en daarmee een kloof tussen rijk en arm. En juist deze ontwikkelingen leiden tot homogene buurten rondom goed bereikbare locaties en daarmee een daling van de kwaliteit van leven in de stad als geheel. Vervolgens leiden deze ontwikkelingen weer tot een suboptimale concurrentiepositie.

### 2.3) Concurrentiepositie van een stad

#### Voorwaarden voor een sterke concurrentiepositie

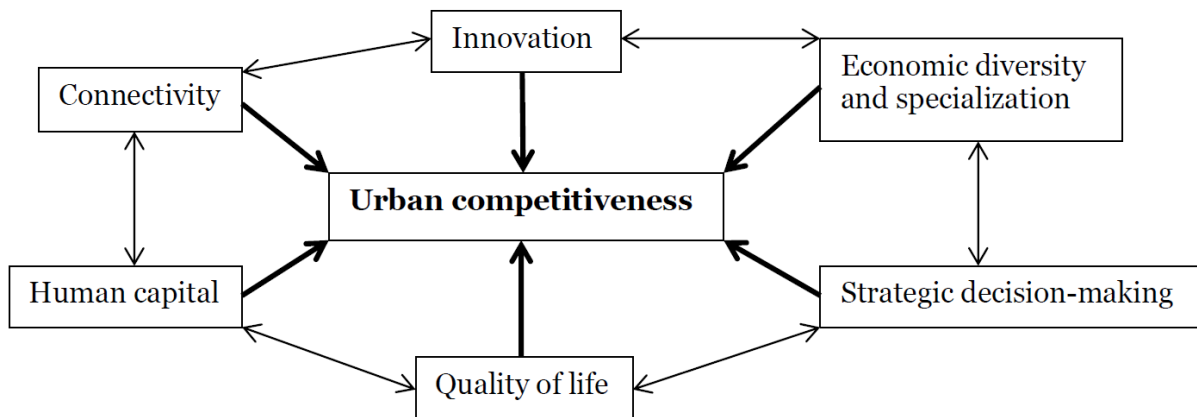
Een goede concurrentiepositie van een stad is voor de stad zelf een na te streven doel, omdat er een sterke samenhang is tussen de concurrentiepositie van een stad en het welzijn van de inwoners en bedrijven in die stad (van den Berg et al., 2014). De concurrentiepositie van een stad is altijd relatief. Steden hebben alleen een goede of slechte positie ten opzichte van een andere stad (Martin et al., 2006). Er zijn in de literatuur meerdere definities gegeven van het begrip concurrentiepositie. De definitie van de concurrentiepositie van een stad of regio die in deze scriptie wordt gebruikt is gegeven door Storper (1997):

*“Place competitiveness is the ability of an (urban) economy to attract and maintain firms with stable or rising market shares in an activity, while maintaining or increasing standards of living for those who participate in it.”* (Storper, 1997).

De concurrentiepositie van een stad kan niet vergeleken worden met de concurrentiepositie van een private onderneming. Bedrijven streven meestal winstmaximalisatie na, dit betekent dat een bedrijf een goede concurrentiepositie heeft ten opzichte van anderen als zijn winst of marktaandeel groter is dan die van andere bedrijven. Steden, en ook andere overheidsinstellingen, streven meer complexe en moeilijker te meten doelen na. Daarom is ook niet eenvoudig te zeggen of een stad een betere concurrentiepositie heeft dan een andere (Hu et al., 2013).

Martin et al. (2006) noemen een aantal aspecten die ten grondslag liggen aan de concurrentiepositie van een stad. Deze staan weergegeven in figuur 2.2.

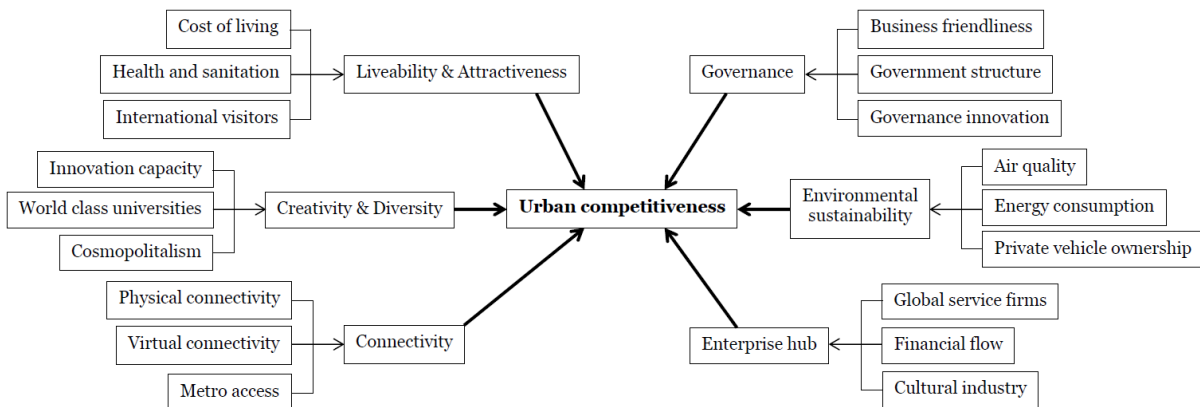




Figuur 2.2: Factoren van invloed op de concurrentiepositie van een stad, Bron: Martin et al. (2006)

De factoren van figuur 2.2 die samen de concurrentiepositie van een stad vormen zijn ten behoeve van dit onderzoek onder te verdelen in drie categorieën: innovatie en economische diversiteit en specialisatie vormen samen de economische positie van de stad, de mate waarin een stad belangrijke beslissingen kan nemen is onder te brengen in de politieke positie van de stad, en de kwaliteit van leven en het ‘human capital’ vallen onder de sociale positie van de stad. De factor connectiviteit vormt de belangrijke fysieke voorwaarde om de economische, politieke en sociale positie van de stad te beïnvloeden.

Door Hu et al (2013) wordt nog een groep andere factoren genoemd die van invloed is op de concurrentiepositie van een stad. Deze staan weergegeven in figuur 2.3.



Figuur 2.3: Factoren van invloed op de concurrentiepositie van een stad, Bron: Hu et al. (2013)

Ook de aspecten genoemd door Hu et al. (2013) zijn onder te verdelen in drie categorieën: enterprise hub vormt de economische positie van de stad, liveability & attractiveness is onder te brengen in de sociale positie van de stad, governance maakt de politieke positie van de stad. Creativity & diversity en environmental sustainability hebben beiden kenmerken die toe te dichten zijn aan zowel de economische als de sociale positie van de stad. Naast deze aspecten vormt ook hier de factor connectiviteit de onderliggende katalysator voor de economische, sociale en politieke positie van de stad.

Naast de genoemde componenten proberen steden hun concurrentiepositie ook te versterken door zich te onderscheiden van andere steden. Aspecten die bijdragen aan differentiatie van andere steden zijn de aanwezigheid van een cluster van een bepaalde sector in hoogwaardige

dienstverlening of productie, maar ook de aanwezigheid van een kenmerkende stedenbouwkundige opbouw met markante gebouwen draagt bij aan differentiatie. Deze differentiatie heeft tot gevolg dat een stad een bepaalde identiteit krijgt waar bedrijven en personen zich mee gaan identificeren waardoor de stad een aantrekkingskracht krijgt op deze ondernemingen en mensen (Turok, 2009). Een ander aspect dat meespeelt in de concurrentiepositie van de stad is het fenomeen van 'borrowed size'. Dit effect speelt in kleinere steden dichtbij grote steden. Het houdt in dat die kleinere steden concurrentievoordelen meekrijgen van het feit dat ze zo dichtbij de grote stad liggen, bijvoorbeeld de toegang tot wereldwijde markten, de aanwezigheid van een grote en diverse pool aan arbeidskrachten, de connecties met grote multinationals en de nabijheid van culturele instellingen. Deze strategische voordelen behalen de kleinere steden terwijl ze ook nog de voordelen van het feit dat ze een kleine stad zijn behouden, bijvoorbeeld weinig congestie en een schone en groene omgeving (Phelps, 2004). In de Nederlandse context is borrowed size van het grootste belang, omdat er in Nederland geen zeer grote steden, zoals Londen of Parijs voorkomen. De verschillende (relatief) kleinere steden waaruit de Nederlandse metropoolregio's bestaan moeten om de concurrentiepositie te verbeteren de concurrentiepositie van de metropoolregio als geheel versterken. Dit doen ze door verregaande samenwerking op metropolitaan niveau waardoor ze van elkaars agglomeratievoordelen kunnen profiteren. Hiermee kunnen ze een sterkere concurrentiepositie kunnen opbouwen (Meijers, 2015). Voor groeikernen speelt dit aspect extra sterk, het zijn immers steden die hun bestaansrecht ontlenuen aan een van de relatief grotere steden binnen Nederland. Nog altijd ondervinden ze effecten van de sterke band met de grote stad van waaruit ze ontstaan zijn. Enerzijds ondervinden ze voordelen in de aantrekkelijkheid voor grote bedrijven vanwege de goede verbindingen met de grote steden, anderzijds hebben ze meestal wel de kleinschaligheid in een groene omgeving, zonder veel overlast van congestie, die voor veel mensen zeer aantrekkelijk is (Kloosterman & Lambregts, 2001).

### **Toegenomen belang van de concurrentiepositie van afzonderlijke steden**

De laatste decennia zijn metropoolregio's steeds meer polycentrisch geworden. Deze ontwikkeling komt door de verplaatsing van bedrijven uit het centrum van de klassieke 'hoofdstad' van een regio naar omliggende steden. Redenen zijn, zoals genoemd door Kloosterman & Lambregts (2001) een groene omgeving, minder congestie en lagere grondprijzen. Bovendien zijn bedrijven door de opkomst van ICT steeds meer 'footlose' geworden, het maakt voor de bedrijfsvoering steeds minder uit waar de onderneming fysiek gezien gevestigd is. De ontwikkeling van het verplaatsen van bedrijven uit de klassieke centrumstad naar de kleinere omliggende steden heeft die steden economisch meer concurrerend gemaakt dan voorheen, hierdoor zijn ze te zien als secundaire centra (Lee, 2007). De concurrentiepositie van afzonderlijke plaatsen binnen een metropoolregio kan zeer uiteenlopen. Deze concurrentiepositie wordt voor een groot deel bepaald door de infrastructurele verbindingen, en dus de connectiviteit. De hoofdstad van een metropoolregio vormt vaak ook op het gebied van infrastructuur het centrum van de regio. Van daaruit gaan verschillende wegen en spoorlijnen naar de andere steden in de regio. Steden die aan die vervoerstromen liggen staan op het gebied van bereikbaarheid sterker dan de plaatsen die niet aan dergelijke lijnen liggen. Daarom is de concurrentiepositie van die steden ook beter dan die van andere steden (Martínez Sánchez-Mateos et al., 2014).

Het belang van de concurrentiepositie van afzonderlijke steden is in de laatste decennia toegenomen. Vanaf de jaren '80 van de twintigste eeuw hebben overheden van westerse landen wereldwijd afscheid genomen van het traditionele model van de welvaartstaat. Zij hebben zich teruggetrokken en meer vrijheden en verantwoordelijkheden gegeven aan de markt. Dit is het proces van neo-liberalisme. In de denkstroom van het neo-liberalisme worden steden gezien als afzonderlijke actoren die met elkaar kunnen concurreren op verschillende gebieden, en dan met name om welke stad het beste vestigingsklimaat heeft voor bedrijven. De reactie van overheden was om sturing en het maken van beleid steeds meer uit te voeren volgens de principes uit het bedrijfsleven. Dit proces wordt 'managerialism' genoemd (Rhodes, 1996). Dit wil onder meer zeggen dat overheden meer standaardeisen zijn gaan stellen aan eindproducten. Daarnaast werd de financiële opbrengst van een project de belangrijkste afweging voor overheden om wel of niet ergens in te investeren. Ook deze ontwikkeling heeft bijgedragen aan de toegenomen concurrentie tussen plaatsen (Jiang & Shen, 2010). Er spelen nog andere factoren die het belang van afzonderlijke steden hebben doen laten groeien. Ten eerste is er de verschuiving van de macht van de natiestaat naar hogere autoriteiten, en dan met name naar de Europese Unie (EU). Hierdoor heeft de staat minder sturingsmogelijkheden en worden steden meer op zichzelf aangewezen. Ten tweede is er een ook een verschuiving van politieke macht naar het lagere schaalniveau, die van de provincies, regio's en gemeenten. Deze verschuiving is ontstaan door bezuinigingen bij de rijksoverheid enerzijds, en door het idee dat decentrale overheden beter weten wat er speelt onder de bevolking anderzijds. Ten derde is er nog een groei in de mate waarin de rijksoverheid zich bewust is geworden van het belang van afzonderlijke steden voor het land als geheel (Kresl & Singh, 2012). De processen van mondialisering van de afgelopen decennia zijn ook belangrijke oorzaken van de groeiende concurrentie tussen steden. Door globalisering zijn mensen en ondernemingen steeds minder sterk gebonden aan een bepaalde plaats. Ondernemingen en mensen kunnen zich gemakkelijk over de wereld verplaatsen, bovendien kunnen wereldwijde contacten via ICT gemakkelijk onderhouden worden. Hierdoor is het belang van de locatie waar een bedrijf gevestigd is voor dat bedrijf afgenomen. Om een goede concurrentiepositie te krijgen willen steden, zoals genoemd door Storper (1997), bedrijven en mensen aantrekken en behouden. Door de mondialiseringsprocessen hebben steden steeds meer concurrenten gekregen, omdat steden over de gehele wereld in beginsel hetzelfde doel hebben (Ranci, 2010).

### **Kritiek op het belang van de concurrentiepositie**

Er wordt echter ook gepleit tegen het grote belang dat er aan steden wordt gehangen ten behoeve van de nationale economie. Zoals ook erkend door Martin et al. (2006) is een concurrentiepositie van een stad altijd relatief. Dat wil ook zeggen dat steden die investeren in een sterke concurrentiepositie dit altijd doen ten koste van andere steden. Dit concept wordt ook wel knooppuntkannibalisme genoemd. Dit heeft ook tot gevolg dat een sterke concurrentiepositie op economisch gebied van één bepaalde stad niet direct ten goede komt aan de economische concurrentiepositie van een regio of een land als geheel (Turok, 2004). Daarnaast leidt het sturen op concurrentie tussen steden tot het moeten maken van keuzes waar er geïnvesteerd gaat worden. Meestal wordt er de keuze gemaakt om de investeren in een gebied dat van zichzelf al vrij concurrerend is, omdat daar op relatief korte termijn resultaten behaald zullen worden die de locatie nog concurrerder maken. Gebieden die van zichzelf minder concurrerend zijn, door bijvoorbeeld een hoge werkloosheid of een kleine beroepsbevolking, komen vanwege de vraag naar korte-termijnwinst niet in aanmerking voor investeringen. Dit heeft tot gevolg dat deze gebieden ook niet opgevaardeerd worden en

daarmee hun achtergestelde positie behouden. Hierdoor groeien regionale verschillen tussen gebieden (Huggins & William, 2011).

## 2.4) Metropoolregio

*“In short, metropolitan governance is today increasingly being mobilized as a mechanism of economic development policy through which national and local political-economic elites are attempting to enhance place-specific socio-economic assets.”* (Brenner, 2003, pgn. 297).

### Definitie van de metropoolregio

Metropoolregio's en andere regionale samenwerkingsverbanden doen zich in verschillende vormen voor, Heeg et al. (2003) noemen drie soorten gebieden waarop metropoolregio's in West-Europa samenwerken:

- **Samenwerking op overheidsbeleidsterreinen:** Deze vorm van regionale samenwerking heeft veel connecties met de 'officiële' vormen van overheid (het rijk, provincie of gemeente). Dit samenwerkingsverband betreft vaak onderwerpen zoals infrastructuur.
- **Samenwerking op marktgeoriënteerde beleidsterreinen:** Dit gaat over de samenwerking van steden om een aantrekkelijk vestigingsklimaat te creëren voor ondernemingen. Deze samenwerkingen zijn meer informeel van karakter.
- **Samenwerking op semi-overheidsbeleidsterreinen:** Deze vorm van regionale samenwerking gaat over de beleidsgebieden als cultuur, educatie en toerisme. Dit verband heeft zowel met overheids- als met marktpartijen te maken (Heeg et al., 2003).

Brenner (2001) noemt de metropoolregio als het best mogelijke schaalniveau om processen van interacties tussen mensen, bedrijven en andere organisaties te onderzoeken. Het schaalniveau van de stad is te klein, en het schaalniveau van de staat is te groot (Brenner, 2001). Zoals onderzocht door Miller & Cox (2014) vormt de metropoolregio steeds meer het schaalniveau waarop individuen hun dagelijkse bezigheden verrichten. Een metropoolregio vormt het schaalniveau van meerdere gemeenten (Miller & Cox, 2014). Het verschilt echter wel per persoon op welk schaalniveau ze hun dagelijkse bezigheden uitvoeren. Zo verplaatsen hoog- en middelhoogopgeleiden zich veel op het schaalniveau van de metropoolregio, en daarboven. Lager opgeleiden verplaatsen zich op een kleiner schaalniveau, veelal binnen de gemeente. Ook verschilt het per regio of er sprake is van de aantrekkelijkheid van het schaalniveau van de metropoolregio. In de Randstad en de uitlopers daarvan heeft het concept van de metropoolregio een goede uitgangspositie, terwijl er buiten deze gebieden vrijwel geen metropoolregio's voorkomen (Tordoir et al., 2015).

### Ontwikkelingen en trends in metropoolregio's

Het belang van de metropoolregio is in de jaren na de millenniumwisseling sterk gegroeid. Door processen van mondialisering, en daarmee de toegenomen concurrentie uit het buitenland, is het belang van de concurrentiepositie van steden sterk toegenomen, zoals ook genoemd in paragraaf 2.3. Om internationaal sterker te staan zijn steden gaan samenwerken in de vorm van metropoolregio's. Metropoolregio's zijn beter in staat om op internationaal niveau te kunnen concurreren met andere steden en metropoolregio's (Fontan et al., 2009).

Ook heeft de wil om kapitaal aan te trekken, met het oog op de Europese eenwording, steden gedwongen om meer samen te werken en een eenduidig beleid te voeren. De eenwording van Europa heeft er immers voor gezorgd dat grenzen verdwenen zijn, en bijvoorbeeld de metropoolregio van het Ruhrgebied een directe concurrent is geworden voor de metropoolregio's in Nederland (Brenner, 2003). Bij de vorming van een metropoolregio nemen regionale verschillen tussen steden af. De metropoolregio's als geheel krijgen door deze ontwikkeling een sterkere concurrentiepositie, waardoor ze eenvoudiger ondernemingen en inwoners kunnen aantrekken en behouden (Liu et al., 2014).

Vanuit de Nederlandse rijksoverheid werd op het concept van een regionale autoriteit ingespeeld in de vijfde nota over de ruimtelijke ordening (2001). Deze nota stimuleerde de samenwerking van steden in netwerken zodat ze op het wereldniveau mee kunnen spelen met andere stedelijke netwerken. Dit beleid had als doel een verbetering van de internationale concurrentiepositie van de stedelijke regio's en daarmee van Nederland (van der Cammen & de Klerk, 2003). Er zijn kritieken op deze manier van het implementeren van een regionale autoriteit. Zo zouden intergemeentelijke samenwerkingen effectiever zijn als ze bottom-up zijn ontstaan, op initiatief van de deelnemende gemeenten zelf. Deze samenwerkingen ontstaan idealiter in de eerste plaats door een gedeeld probleem van de gemeenten, zij gaan samenwerken om dit probleem op te lossen. Vervolgens kan die samenwerking verder uitgebouwd worden naar andere beleidsterreinen. Regionale samenwerking geïnitieerd door de nationale overheid leidt tot suboptimale resultaten. Dit, omdat gemeenten dan gedwongen zijn om samen te werken, terwijl daar vanuit hunzelf geen intentie voor is. Samenwerkingen zijn alleen succesvol als alle deelnemende gemeenten een gezamenlijke visie en missie hebben (Firman, 2014). Ook is er een grote mate aan vertrouwen tussen de verschillende gemeenten nodig voor een goed werkende intergemeentelijke samenwerking, zoals een metropoolregio. Als gemeenten en gemeentebestuurders al voor langere tijd samenwerken hebben ze onderlinge contacten opgedaan en weten ze precies waar ze op aan kunnen van elkaar. Dit leidt tot betere regionale samenwerkingen dan bij 'verplichte' samenwerkingen waar er initieel wantrouwen kan bestaan tussen de gemeentebestuurders (Post, 2004). De sturing van de metropoolregio zou gebaseerd moeten zijn op informele netwerken van gemeenten. Het gevaar dat in een dergelijke gang van zaken wel beoogd moet worden is dat bij sturing door informele netwerken het gevaar dreigt dat kleinere gemeenten ondergesneeuwd raken door de belangen van de groteren (Levelt & Janssen-Jansen, 2013).

Een andere reden voor de samenwerking tussen verschillende gemeenten in metropoolregio's is dat de positie en zeggenschap van de gemeentelijke overheid door samen te werken met andere gemeenten sterker wordt. Op deze manier proberen gemeenten minder zwak te staan tegenover overheden op het nationale schaalniveau (Grindle, 2007).

Samenwerkingsverbanden tussen verschillende gemeenten in bijvoorbeeld metropoolregio's wil niet automatisch zeggen dat gemeenten op elk terrein een gezamenlijk beleid voeren. Binnen metropoolregio's is er sprake van concurrentie tussen steden. De gemeenten in de metropoolregio proberen allemaal de beste concurrentiepositie te krijgen, ook ten opzichte van elkaar. Dit leidt volgens Johnson & Neiman (2004) echter niet tot een verslechtering van de positie van de metropoolregio als geheel. Zij beargumenteren dat de economische concurrentiepositie van de gehele metropoolregio door de interne concurrentie tussen de steden sterker wordt (Johnson & Neiman, 2004). Dit onderzoek heeft een opvallend

tegenovergesteld resultaat aan het onderzoek van Turok (2004), hij stelt juist dat de concurrentie tussen verschillende steden niet leidt tot een versterking van de internationale concurrentiepositie van de regio als geheel. De economische sterkte van een metropoolregio heeft ook deels te maken met de gelijkheid tussen de verschillende steden in de regio. Elke stad heeft in een regionaal verband een bepaalde positie en een daarmee samenhangende mate waarin de specifieke stad invloed kan uitoefenen op het regionale beleid. Een gedecentraliseerd regionaal bestuur draagt bij aan de gelijkheid tussen steden en daarmee aan de economische ontwikkeling van de metropoolregio als geheel. Daarnaast heeft ook de gelijkheid van inwoners van de metropoolregio invloed op de concurrentiepositie van de regio. Hoe groter de mate van gelijkheid is tussen burgers, vooral in termen van zeggenschap, des te sterker de economische positie van de metropoolregio is (Benner & Pastor, 2015). Ook gelijkheid tussen burgers op economisch niveau is van belang voor de sterkte van de metropoolregio. Dit heeft te maken met het feit dat een groep laaggeschoolde arbeiders minder toegevoegde waarde produceert dan een groep hooggeschoolde kenniswerkers. Een hogere toegevoegde waarde geeft de autoriteiten de mogelijkheid om de investeren in onderwijs, gezondheidszorg en andere overheidstaken waardoor de economische positie van de regio ook weer sterker wordt (McGahey, 2008).

Voormalige groeikernen, zoals Zoetermeer, vormen een bijzondere positie binnen metropoolregio's. Deze steden zijn na aanleiding van de tweede nota over de ruimtelijke ordening aangewezen om de groeiende bevolking van de stad op te vangen, maar ook om een suburbane woonomgeving te creëren voor de groeiende middenklasse in de jaren '70 van de twintigste eeuw. Deze steden kennen een specifieke stedenbouwkundige opzet die sterk afwijkt van de traditionele grote steden. Deze opbouw kan ook voor ondernemingen zeer aantrekkelijk zijn om zich in te vestigen. Bovendien zijn vele voormalige groeikernen dermate doorgegroeid dat er niet langer sprake is van 'voorsteden', maar eerder van volwaardige steden waarin zowel gewoond als gewerkt wordt. Dit leidt tot een meer gelijkwaardige relatie tussen de nieuwe steden en de oude centra (Musterd et al., 2006).

Recente ontwikkelingen in metropoolregio's over de wereld laten zien dat niet alleen gemeenten en steden met elkaar gaan samenwerken om een sterkere concurrentiepositie in te nemen, metropoolregio's gaan ook nog eens samenwerken om zo hun positie in het internationale perspectief te versterken. Dit is het proces van de vorming van megaregio's, en het is al aan het plaatsvinden op verschillende locaties in de Verenigde Staten. Innes et al. (2011) noemen bijvoorbeeld de vorming van de Bay area megaregio waarin verschillende metropoolregio's met elkaar samen deze megaregio vormen (Innes et al., 2011). Dit alles vindt ook weer plaats met het oog op de vergroting van de (internationale) concurrentiepositie van de regio. In Europese context vindt dit nog niet veel plaats, maar het is een scenario waar in de toekomst rekening mee gehouden kan worden.

Vanuit de Rijksoverheden van verschillende Europese landen is decentralisatie van de macht naar provincies, gemeenten en met name naar regionale bestuursorganen gebaseerd op het pragmatische argument dat lokale autoriteiten beter weten wat de precieze problemen en wensen zijn van de bevolking (Cohen & McCarthy, 2015). Deze verschuiving van macht naar decentrale autoriteiten wordt ook actief gesteund door de Europese Unie. Tegelijkertijd met de vorming van de Europese Unie is er een verschuiving van macht van de staat naar zowel het lagere niveau (provincies, gemeenten en regionale autoriteiten) als naar het hogere schaalniveau (Europese Unie) (Schakel et al., 2012). Gebieden waarop in Nederland

decentrale sturing door de metropoolregio vrijwel volledig is doorgevoerd is het gebied van het openbaar vervoer. Concessies worden in de gevallen waar een metropoolregio aanwezig is verleend door die metropoolregio, als er geen regionale autoriteit aanwezig is in een gebied wordt de concessie verleend door de provincie. Door de concessie te verlenen hebben de regionale autoriteiten invloed op het openbaar-vervoerbeleid in hun regio (Veeneman & van de Velde, 2014).

Vanuit de economische discipline wordt het belang van wereldsteden onderschreven. Wereldsteden vormen namelijk een schakel in de 'global commodity chain'. Deze steden kunnen het 'command center' vormen voor een specifieke mondiale productielijn van een productgroep. Voorwaarden voor een dergelijke wereldstad zijn dat er grote internationale bedrijven gevestigd zijn, dat er politieke machtscentra gevestigd zijn en dat alles gecombineerd met een goed werkende infrastructuur (Taylor et al., 2014). De term wereldstad is wellicht verwarrend, omdat het meestal niet gaat over afzonderlijke steden, maar eerder over samenwerkingen tussen verschillende steden in de vorm van metropoolregio's.

### **Kritiek op metropoolregio's**

Ondanks de positieve argumenten die worden genoemd door Miller & Cox en door Brenner hebben verschuivingen van bevoegdheden van de staat naar de regionale autoriteit ook negatieve kanten, bijvoorbeeld als het om legitimiteit gaat. Vragen over wie de uiteindelijke verantwoordelijkheid heeft over beleid geïnitieerd door samenwerkende gemeenten binnen een metropoolregio blijven onbeantwoord (Lester & Reckhow, 2012).

## **2.5) Conclusie**

### ***Deelvraag één: Wat zijn de veronderstelde samenhangen tussen knooppuntontwikkeling, bereikbaarheid en concurrentiepositie binnen een regio?***

Met deze conclusie kan de eerste deelvraag 'wat zijn de veronderstelde samenhangen tussen knooppuntontwikkeling, bereikbaarheid en concurrentiepositie binnen een regio?' worden beantwoord.

Samenvattend kan worden gezegd dat de drie concepten knooppuntontwikkeling, bereikbaarheid en concurrentiepositie elkaar beïnvloeden.

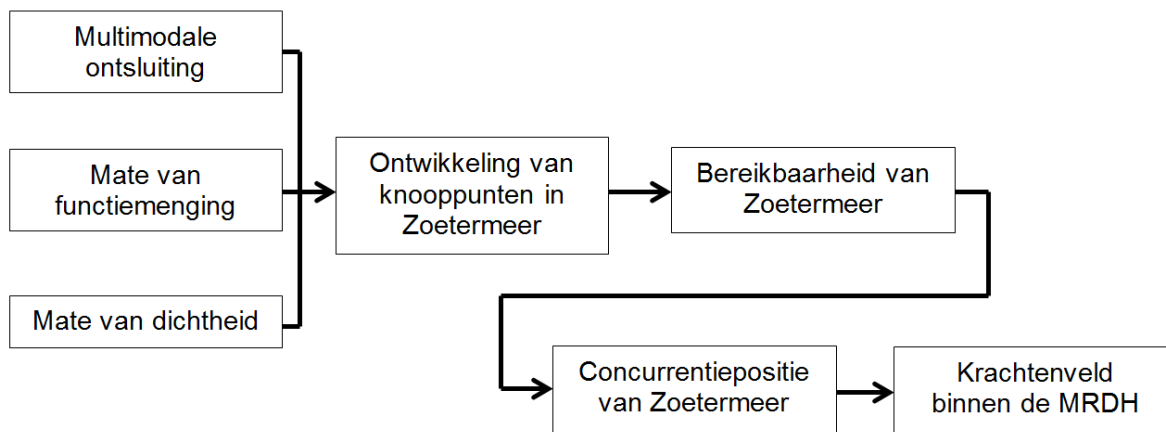
Knooppuntontwikkeling in steden houdt in het laten samenkomen van verschillende vervoerstromen (trein, bus, tram en/of metro) evenals het goed faciliteren van voor- en natransport (fietsvoorzieningen en autoparkeerplaatsen). Op knooppunten kunnen reizigers eenvoudig overstappen tussen de verschillende vervoerwijzen. Tegelijkertijd kent knooppuntontwikkeling ook een ruimtelijke dimensie. Rondom het punt waar de vervoerstromen samenkomen vindt er namelijk bij knooppuntontwikkeling ook gebiedsontwikkeling plaats. Deze ontwikkelingen kennen hoge dichtheden en een grote mate aan functiemenging. Rondom knooppunten komen wonen, werken, recreëren en maatschappelijke voorzieningen bij elkaar. De combinatie van deze ruimtelijke ontwikkelingen met beleid van het laten samenkomen van hoogwaardige vervoerstromen zorgt voor een zeer goed bereikbare plek. Volgens enkele definities van bereikbaarheid is een plek namelijk goed bereikbaar als het relatief weinig tijd en moeite kost om op die plek

terecht te komen, bovendien zorgt de concentratie van en een diversiteit aan hoogwaardige voorzieningen ook voor een impuls in de bereikbaarheid doordat er een grotere mate aan nabijheid ontstaat. Deze twee aspecten komen beiden voort uit knooppuntontwikkeling. Een grotere bereikbaarheid van die plek zorgt ervoor door een verbetering in het vervoernetwerk in de stad dat de stad als geheel ook een impuls in de bereikbaarheid zal krijgen. Uit verschillende onderzoeken is gebleken dat bereikbaarheid van essentiële waarde is als het gaat om de mate waarin bedrijven en mensen zich willen vestigen op een bepaalde plaats. Mensen en bedrijven hechten namelijk een grote waarde aan het gemak en de snelheid waarmee ze een veelheid aan plaatsen kunnen bereiken, en ook andersom is er het belang dat particulieren en ondernemers vanuit veel plaatsen eenvoudig en snel de plaats van het bedrijf of de persoon kunnen bereiken. Als een plaats dus zijn beleid gaat richten op knooppuntontwikkeling ontstaat er een zeer goed bereikbare plaats, waardoor bedrijven en mensen zich graag op die plek in die stad willen vestigen. Aangezien de concurrentiepositie van een stad wordt afgelezen aan de mate waarin een stad een aantrekkelijke vestigingsplaats vormt voor ondernemers en inwoners kan geconcludeerd worden dat een stad door knooppuntontwikkeling een sterkere concurrentiepositie kan innemen.

De afzonderlijke concurrentiepositie van steden binnen een metropoolregio kan op verschillende manieren invloed hebben op het krachtenveld van actoren binnen de metropoolregio. Enkele onderzoeken tonen aan dat steden die met elkaar concurreren een goede invloed hebben op de concurrentiepositie van de metropoolregio als geheel. Dit, doordat elke stad zich zo goed mogelijk wil profileren waardoor de metropoolregio uiteindelijk een bestand krijgt van steden die zich allemaal goed positioneren. Andere onderzoeken ondermijnen de positieve effecten van onderlinge concurrentie, zij stellen dat steden elkaar kapot kunnen concurreren waardoor er een suboptimaal resultaat wordt bereikt voor de metropoolregio als geheel. Wat nu precies de invloed is van de ontwikkeling in de concurrentiepositie van een stad op de concurrentiepositie van de metropoolregio blijft dus niet geheel duidelijk. Een interessante factor is ook dat de metropoolregio de laatste jaren een zeer grote invloed heeft gekregen op het verkeer- en vervoerbeleid in de regio, wat van essentieel belang is voor de ontwikkeling van knooppunten. Op een dergelijke manier heeft het krachtenveld binnen de metropoolregio ook weer invloed op processen die binnen de deelnemende gemeenten plaatsvinden.

Schematisch kunnen de gevonden verbanden worden weergegeven als in figuur 2.4.





Figuur 2.4: Conceptueel schema

De relaties zoals die staan weergegeven in figuur 2.4 zullen in hoofdstuk 3 over de methodologie uitgebreider worden toegelicht.

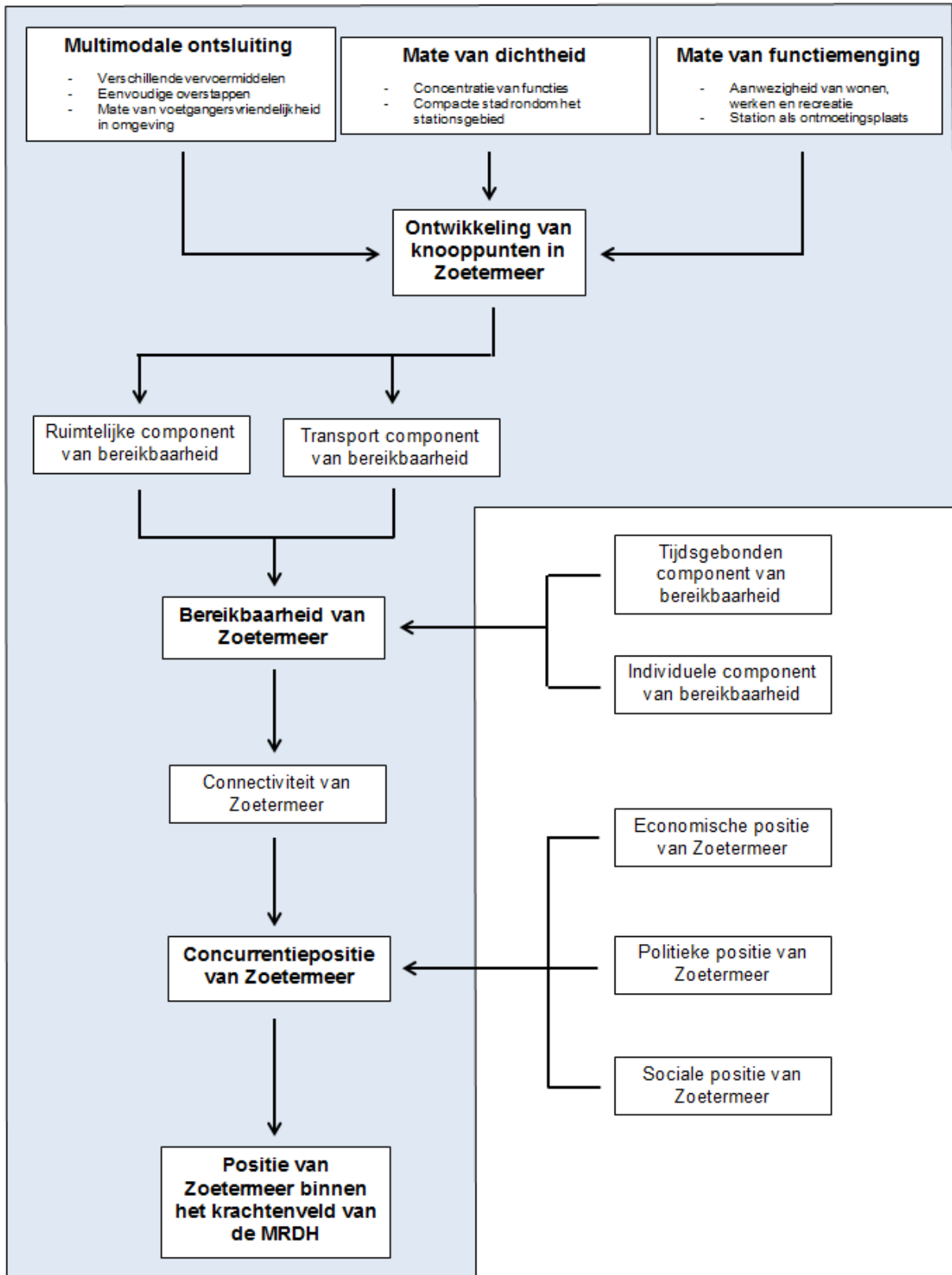
# Hoofdstuk 3

## Methodologie

### 3.1) Conceptueel schema

Dit onderzoek gaat er, zoals genoemd in het theoretisch kader, vanuit dat er een relatie bestaat tussen de mate waarin Zoetermeer bereikbaar is, als gevolg van knooppuntontwikkeling, en de positie die deze stad inneemt binnen de metropoolregio. Anders gezegd kan verwacht worden als Zoetermeer aan de voorwaarden voor knooppuntontwikkeling zal voldoen, dat de concurrentiepositie van de stad en daarmee van de gehele metropoolregio, sterker wordt. Bovendien zou het mogelijk kunnen zijn dat de ontwikkeling van knooppunten in Zoetermeer de positie van de stad in de metropoolregio sterkt.

In figuur 3.1 zijn de verwachte relaties schematisch weergegeven. Het gedeelte van het conceptueel schema dat in het blauw is weergegeven is de centrale focus van deze scriptie. Aan de concepten die niet in het blauw staan weergegeven wordt geen specifieke aandacht gegeven, maar er wordt in de redenering van dit onderzoek wel rekening mee gehouden. De vetgedrukte onderdelen in het conceptueel schema vormen de kernconcepten waar deze scriptie op richt, de niet-vetgedrukte woorden zijn onderdelen die bijdragen aan de centrale concepten.



Figuur 3.1: Conceptueel schema

De component multimodale ontsluiting gaat over of er veel verschillende vervoersmodaliteiten zijn die het knooppunt aandoen. Daarnaast is het voor de multimodale ontsluiting ook van belang dat de overstapmogelijkheden worden geoptimaliseerd. Verschillende onderzoeken hebben aangetoond dat deze aspecten van belang zijn voor de ontwikkeling van knooppunten. Dit geldt ook voor de menging van functies, als er rondom het knooppunt meerdere functies uitgeoefend kunnen worden (wonen, werken en recreëren) wordt het voor verschillende mensen aantrekkelijk, de mate van dichtheid is de hoeveelheid woningen of banen er op een korte afstand van het knooppunt liggen. Een hoge waarde hiervan zorgt ervoor dat er veel mensen op dit knooppunt af zullen komen, veel functies liggen immers direct rond de vervoersknoop. De drie genoemde componenten leiden uiteindelijk tot de ontwikkeling van een knooppunt. In dit onderzoek wordt binnen Zoetermeer gefocust op knooppuntontwikkeling rond station Zoetermeer en rondom het nog te ontwikkelen station Bleizo. De keuze hiervoor is gebaseerd op literatuur die bevestigt dat voor knooppuntontwikkeling de aanwezigheid van een 'heavy-rail' lijn een vereiste is. In dit geval geldt de NS-spoorlijn langs de A12 als een heavy-rail lijn. Door deze keuze wordt Centrum-West als centraal station op het lightrail-netwerk van de Stadslijn Zoetermeer als een potentieel knooppunt niet meegenomen.

Via knooppuntontwikkeling zorgen de drie componenten (multimodaliteit, functiemenging en dichtheid) ervoor dat de plaats rondom het knooppunt voor veel verschillende mensen goed bereikbaar is. Onderzoeken hebben immers aangetoond dat knooppunten beter bereikbaar zijn dan andere locaties. De definitie van bereikbaarheid kan worden teruggeleid naar de vier componenten van Geurs & van Wee (2004). De ontwikkeling van knooppunten kan bijdragen aan de ruimtelijke en de transport component van bereikbaarheid.

De bereikbaarheid van een plek draagt weer bij aan de concurrentiepositie van die plaats. Connectiviteit blijkt immers een van de belangrijkste componenten van de concurrentiepositie van een plaats. Onder de concurrentiepositie van een plaats wordt verstaan de mate waarin de stad een aantrekkelijke vestigingsplaats vormt voor mensen en bedrijven.

De concurrentiepositie van een stad heeft logischerwijs een relatie met de positie die de stad inneemt in de regio. Er is te verwachten dat een stad met een sterke concurrentiepositie meer invloed kan uitoefenen op het regionale beleid dan een stad met een minder sterke concurrentiepositie. Bovendien is er te verwachten dat een stad met een sterke concurrentiepositie meer aantrekkingskracht heeft op bedrijven en mensen, deze ontwikkeling zou ervoor zorgen dat de concurrentiepositie van de stad nog sterker wordt. Tegelijkertijd heeft het krachtenveld binnen een metropoolregio weer invloed op de mate waarin knooppuntontwikkeling in steden kan plaatsvinden, dit heeft te maken met het feit dat de metropoolregio de laatste decennia steeds meer invloed heeft gekregen, onder meer op het regionale verkeer- en vervoerbeleid. Dit beleidsterrein is van essentieel belang voor de ontwikkeling van knooppunten.

Deze scriptie is, zoals in paragraaf 3.2 nog meer toegelicht zal worden, geen hypothese-toetsend onderzoek. Het doel is om een verkenning uit te voeren naar methoden die steden kunnen uitoefenen om hun knooppunten te ontwikkelen om daarmee, door een toegenomen bereikbaarheid, hun concurrentiepositie te versterken. Er moet daarom benadrukt worden

dat de relaties zoals die in figuur 3.1 staan weergegeven niet vast staan, het betreft slechts een verwachting op basis van literatuur over deze concepten.

### 3.2) Onderzoeksmethoden

Dit onderzoek is voornamelijk kwalitatief van aard. In dit onderzoek ligt de nadruk op de verkenning van mogelijke relaties en hoe actoren tot bepaalde keuzes zijn gekomen. Dit onderzoek richt zich op de beweegredenen en subjectieve visies vanuit onderzoekseenheden. Vanwege deze factoren zijn kwalitatieve onderzoeksmethoden het meest geschikt (Bryman, 2012). Hiernaast heeft dit onderzoek als doel om veronderstelde samenhangen tussen de genoemde concepten te controleren en op praktische wijze toe te passen op het beleid in Zoetermeer. De literatuur suggereert immers een samenhang tussen knooppuntontwikkeling, bereikbaarheid en concurrentiepositie, maar deze kennis is voornamelijk gebaseerd op grote (internationale) knooppunten. Deze scriptie tracht juist duidelijkheid te brengen in deze concepten voor knooppunten in middelgrote steden, zoals Zoetermeer. Kortom, dit onderzoek kent vele deductieve elementen. Het is gebruikelijk om deductief onderzoek op een kwantitatieve wijze te voltrekken, toch leent dit onderzoeksonderwerp zich meer voor een kwalitatief onderzoek. Het is in dit onderzoek namelijk van het grootste belang dat de subjectieve visies van de afzonderlijke actoren worden bestudeerd, en die uitkomsten kunnen het beste op een kwalitatieve manier worden benaderd (Bryman, 2012).

Ten behoeve van het onderzoek zullen er drie cases geanalyseerd worden. Dit zijn drie steden die op meerdere vlakken vergelijkbaar zijn met Zoetermeer. Ook zijn dit steden waar op dit moment, of in het verleden, een beleid op knooppuntontwikkeling is gevoerd. Bovendien is de knooppuntontwikkeling in deze steden, afgaand op reizigersaantallen, succesvoller dan in Zoetermeer. Op deze manier kunnen er lessen getrokken worden uit hoe deze steden beleid hebben gevoerd op knooppuntontwikkeling. De cases zijn op verschillende vlakken vergelijkbaar met Zoetermeer zodat er zo optimaal mogelijk een vergelijking gemaakt kan worden. Het model van het onderzoek is dan ook een multiple case study. De drie steden met knooppunten die onderzocht gaan worden zijn Hoofddorp, Houten en Schiedam. De beargumentering voor de keuze van deze drie cases zal in de hoofdstukken 5, 6 en 7 per stad naar voren komen. Hiernaast wordt er nog een beleidsanalyse gedaan en een interview afgenomen bij het ministerie van infrastructuur en milieu. Ook zij hebben een belangrijke invloed op knooppuntontwikkeling, maar richten zich niet specifiek op een van de drie steden.

In het onderzoek in de drie cases en de rijksoverheid worden verschillende onderzoeksmethoden gebruikt. Deze zijn de volgende:

#### **Beleidsanalyse**

Deze onderzoeksmethode bestaat uit het analyseren van beleidsstukken van verschillende overheden die te maken hebben met de ontwikkeling van de knooppunten in de drie cases. Welke overheden er als bron gebruikt worden zal verschillen per case, maar ze zullen bestaan uit het rijk, de provincie, de regionale autoriteit en de gemeente. Bij de onderzochte beleidsdocumenten zal als eerste aandacht worden geschonken aan de vier criteria voor de kwaliteit van documenten zoals gegeven door Scott (1990). Deze vier criteria zijn de volgende:

- 1) **Authenticiteit:** is het document van een onomstreden bron?
- 2) **Geloofwaardigheid:** zijn de teksten zonder fouten en onduidelijkheden?
- 3) **Representativiteit:** is het document representatief voor vergelijkbare gevallen? En zo niet, is het gebrek aan representativiteit erkend?
- 4) **Redenatie:** is de beargumentering redelijk en duidelijk?

Bryman (2012) beargumenteert dat deze criteria vrij streng zijn, maar desalniettemin een goede basis vormen waarop beleidsstukken beoordeeld kunnen worden.

De resultaten uit de beleidsanalyses zullen leiden tot een overzicht van de ambities van de overheden in de specifieke case en de manier waarop ze deze willen bereiken. Redenerend vanuit het conceptueel schema kan gezegd worden dat de beleidsdocumenten vooral duidelijkheid proberen te brengen in de methoden die gemeenten gebruiken om knooppuntontwikkeling te laten plaatsvinden. Bovendien wordt er gekeken naar wat gemeenten trachten te bereiken met knooppuntontwikkeling en welke publieke actor welke rol inneemt als het gaat om knooppuntontwikkeling. Daarnaast wordt er ook statistische informatie vanuit overheidsdocumenten benut. De beleidsanalyse zal uitmonden in een datamatrix waarin, verdeeld naar de verschillende cases waarop de beleidsstukken van toepassing zijn, de verschillende te onderzoeken thema's per beleidsdocument overzichtelijk worden weergegeven.

### **Themalijst beleidsanalyse**

De thema's waaruit de datamatrix bestaat die gebruikt zal worden bij de analyse van de beleidsdocumenten is voor het grootste gedeelte gebaseerd op de informatie die verkregen is uit het literatuuronderzoek. Er zal aandacht besteed worden aan de methoden die verschillende actoren (gemeente, regio, provincie en rijk) gebruiken om knooppuntontwikkeling te laten plaatsvinden, en in meer precieze zin rondom de stations Hoofddorp, Houten en Schiedam Centrum. Daarnaast zal er uit de beleidsdocumenten informatie gehaald worden over de visie van de actor aangaande de relatie die knooppuntontwikkeling, via bereikbaarheid, heeft met de concurrentiepositie van de stad en daarmee het krachtenveld binnen de regio. De thema's waar in de analyse van de beleidsdocumenten op gefocust zal worden zijn de volgende:

- **Methoden die actoren toepassen om knooppuntontwikkeling te laten plaatsvinden**
  - In welke mate stimuleert de actor multimodaliteit?
  - In welke mate stimuleert de actor functiemenging?
  - In welke mate stimuleert de actor hogere dichtheden rondom het knooppunt?
- **Relatie met bereikbaarheid en concurrentiepositie**
  - Hoe ziet de actor de relatie tussen knooppuntontwikkeling en bereikbaarheid?
  - Hoe ziet de actor de relatie tussen bereikbaarheid door knooppuntontwikkeling en het vestigingsklimaat van een stad?
- **Relatie met de metropoolregio**
  - Hoe ziet de actor zijn rol in de knooppuntontwikkeling op dit moment?
  - Welke positie neemt de stad in binnen de metropoolregio op dit moment?

### **Semi-gestructureerde interviews**

De semi-gestructureerde interviews vormen de tweede onderzoeksmethode die per case gebruikt zal worden. Er worden interviews gehouden met beleidsmedewerkers van verschillende partijen betrokken bij knooppuntontwikkeling in Hoofddorp, Houten en Schiedam. Daarnaast wordt er, ter verduidelijking van de rol van de rijksoverheid, een interview afgenomen met een beleidsmedewerker van het ministerie van infrastructuur en milieu. De interviews zijn semi-gestructureerd van aard, dit wil zeggen dat er van tevoren een aantal thema's is vastgesteld die behandeld zullen worden in de interviews, maar dat er ook vrijheid aan de respondenten wordt overgelaten om hun eigen verhaal te vertellen. Een semi-gestructureerd interview dient aan een aantal eisen te voldoen, dit zijn de volgende:

- De themalijst bevat een logische volgorde
- De vragen bij de thema's helpen om de onderzoeksvraag te beantwoorden, maar zijn niet de letterlijk overgenomen deelvragen
- De vragen zijn opgebouwd uit taalgebruik dat voor de respondenten begrijpelijk is
- Er zijn geen leidende vragen
- Bij elk interview dient er een gegevensoverzicht van de respondent (geslacht, leeftijd, functie) te worden opgesteld (Bryman, 2012)

De lijst met de te bespreken thema's wordt in de volgende paragraaf toegelicht. De interviews zullen als doel hebben om de meer latente ambities aan het licht te brengen die niet expliciet in de beleidsstukken naar voren komen. Bovendien komt het krachtenveld van actoren binnen de metropoolregio aan bod en ook welke actor welke rol inneemt als het gaat om knooppuntontwikkeling. Ook zal er worden gevraagd naar in welke mate de concurrentiepositie van de plaats invloed heeft ondervonden van de ontwikkeling van het knooppunt. Een voordeel van deze methode van dataverzameling is onder andere dat er van tevoren een lijst met thema's is opgesteld die aan bod zullen komen in het interview. Dit kenmerk van een semi-gestructureerd interview is een voordeel ten opzichte van een ongestructureerd interview, omdat in ieder geval zeker is dat de thema's waarin het onderzoek geïnteresseerd is aan bod zullen komen. Toch is een semi-gestructureerd interview vrij genoeg om het verloop van het gesprek enigszins over te laten aan de respondent, hierdoor kan deze toch zijn eigen verhaal in het interview brengen. Dit komt ten goede aan de mate waarin er vanuit de te onderzoeken actor over de concepten wordt geredeneerd.

### **Themalijst semi-gestructureerde interviews**

Zoals gezegd zullen in de semi-gestructureerde interviews een aantal thema's besproken worden die van tevoren zijn vastgesteld, verder wordt het aan de respondent overgelaten waar het gesprek van daaruit heengaat. De te bespreken thema's komen in grote lijnen overeen met de thema's die in de analyse van beleidsdocumenten wordt toegepast. De thema's die in ieder geval besproken zullen worden volgen, net als de thema's voor de beleidsanalyse, uit de deelvragen en zijn gebaseerd op het theoretisch kader. Elk te bespreken thema bevat één of meerdere bijbehorende vragen die in het interview gebruikt zullen worden als startpunt voor de bespreking van het betreffende onderwerp. De thema's die aan bod zullen komen zijn, samen met de bijbehorende vragen, op de volgende pagina weergegeven:

- **De mate waarin de gemeente voldoet aan de voorwaarden voor knooppuntontwikkeling**
  - In hoeverre en op wat voor manier stimuleert de (gemeentelijke/regionale/provinciale/nationale) overheid de mate waarin verschillende modaliteiten (vervoermiddelen) samenkomen op één plek?
  - In hoeverre en op wat voor manier stimuleert de (gemeentelijke/regionale/provinciale/nationale) overheid differentiatie aan functies (wonen, werken, recreëren) rondom knooppunten?
  - In hoeverre en op wat voor manier stimuleert de (gemeentelijke/regionale/provinciale/nationale) overheid hogere dichtheden rondom knooppunten?
  
- **De relatie tussen knooppuntontwikkeling en bereikbaarheid**
  - Hoe draagt de ontwikkeling van knooppunten bij aan de bereikbaarheid van de stad?
  
- **De relatie tussen bereikbaarheid en concurrentiepositie**
  - In welke mate heeft de ontwikkeling van knooppunten, door een toegenomen bereikbaarheid, bijgedragen aan de mate waarin de stad een aantrekkelijke vestigingsplaats is voor mensen en bedrijven?
  
- **De relatie tussen concurrentiepositie en het krachtenveld binnen een metropoolregio**
  - Wat zijn de gevolgen van een toename in concurrentiepositie voor de verhoudingen van steden binnen de regio?
  - Wat voor gevolgen heeft de sterkere ontwikkeling van de knooppuntfunctie van het station in de stad voor de andere stations in de regio?

### **Relatie tussen de beleidsanalyse en de semi-gestructureerde interviews**

De analyse van de beleidsdocumenten van de betrokken publieke actoren heeft als doel om duidelijkheid te brengen in welk beleid de actoren trachten toe te passen om knooppuntontwikkeling te laten plaatsvinden. Daarnaast zal de beleidsanalyse duidelijk maken wat de actoren proberen te bereiken met knooppuntontwikkeling. De analyse van de beleidsdocumenten kenmerkt zich dus vooral als een overzicht van de ambities en doelen van de betrokken actoren. De semi-gestructureerde interviews kennen een meer evaluatief karakter. Deze methode wordt vooral gebruikt als evaluatie van wat knooppuntontwikkeling de stad heeft gebracht. Daarnaast brengen de interviews duidelijkheid in het krachtenveld van de regio, er zal aandacht worden geschonken aan of knooppuntontwikkeling heeft geleid tot een veranderde concurrentiepositie en wat voor betekenis dit heeft voor andere steden in de regio.



### 3.3) Validiteit en betrouwbaarheid

Validiteit en betrouwbaarheid zijn de belangrijkste aspecten waarop de kwaliteit van het onderzoek op gebaseerd wordt. Voor kwalitatieve onderzoeken, zoals deze, gelden andere maten waarop validiteit en betrouwbaarheid beoordeeld kunnen worden dan voor kwantitatieve onderzoeken. Guba & Lincoln (1994) hebben vier criteria opgesteld waaraan de kwaliteit van een kwalitatief onderzoek aan getoetst kan worden. Die vier componenten zijn credibility, transferability, dependability en confirmability (Bryman, 2012). Deze vier componenten worden hier toegepast op dit onderzoek.

#### **Credibility**

Dit criterium gaat over de mate waarin antwoorden van respondenten ook daadwerkelijk het beeld van de werkelijkheid weergeven. Dit heeft twee componenten, ten eerste gaat dit over of het onderzoek volgens de correcte richtlijnen is uitgevoerd. Ten tweede gaat dit criterium over of de respondenten wel echt hun beeld van de werkelijkheid weergeven, problemen voor dit criterium kunnen hier bijvoorbeeld ontstaan als de respondenten sociaal wenselijke antwoorden geven in plaats van wat ze oprecht denken (Bryman, 2012). In dit onderzoek wordt het criterium van credibility voor het grootste deel gewaarborgd. Een gevaar in deze scriptie schuilt in de mogelijkheid dat respondenten sociaal wenselijke antwoorden gaan geven. Gemeenteambtenaren van de te onderzoeken cases hebben er namelijk baat bij om de gevolgen die knooppuntontwikkeling voor de stad heeft gehad rooskleuriger voor te stellen dan dat ze daadwerkelijk zijn. Dit gevaar wordt ingedamd door interviews af te nemen bij beleidsmedewerkers van andere instellingen, zoals de metropoolregio of de provincie. Zij hebben geen baat bij een overschatting van de effecten van knooppuntontwikkeling voor een individuele stad en zijn dus in staat om vanuit een neutraal oogpunt deze ontwikkelingen beoordelen.

#### **Transferability**

Het criterium transferability heeft te maken met de mate waarin resultaten van een onderzoek toepasbaar zijn op andere (niet in het onderzoek meegenomen) cases. Kwalitatief onderzoek kent normaal gesproken een vrij zwakke score op dit criterium, deze methode houdt namelijk in het intensief onderzoeken van een kleinere groep respondenten (Bryman, 2012). Deze scriptie heeft wel als doel om de gevonden resultaten ook bruikbaar te laten zijn voor andere steden die aan knooppuntontwikkeling doen. De intentie van dit onderzoek is namelijk om de bevindingen die worden gedaan in Hoofddorp, Houten en Schiedam te betrekken op knooppuntontwikkeling in Zoetermeer, en idealiter ook op andere, vergelijkbare, plaatsen. Om dit veilig te stellen wordt er in deze scriptie onderzoek gedaan in drie cases, als er uit meerdere cases vergelijkbare resultaten komen versterkt dat immers de mate waarop de resultaten te betrekken zijn op andere plaatsen.

#### **Dependability**

Het concept van dependability gaat over of het onderzoek controleerbaar is. Aan dit criterium wordt voldaan als in het onderzoek als geheel de stappen die genomen zijn uitgebreid worden toegelicht, ook de keuzes die gedurende het proces van het onderzoek zijn gemaakt dienen voor dit criterium goed te worden toegelicht. Hiernaast moeten voor een excellente score op dit criterium de uitgeschreven interviews bijgevoegd worden (Bryman, 2012). Gedurende deze scriptie zullen alle keuzes die worden gemaakt worden toegelicht, daarnaast zal er uitgebreid worden toegelicht van welke beleidsdocumenten er gebruik is gemaakt en wat de

functies zijn van de sleutelinformanten. Hierdoor heeft dit onderzoek een goede score op het criterium van dependability.

### **Confirmability**

Dit laatste criterium richt zijn aandacht op of de onderzoeker persoonlijke overtuigingen en voorkeuren laat doorkomen in het onderzoek. Hoewel complete objectiviteit onmogelijk te bereiken is moet er ten behoeve van de kwaliteit van het onderzoek wel aandacht worden geschonken aan het mogelijke gevaar van subjectiviteit van de onderzoeker (Bryman, 2012). In dit onderzoek zal zoveel als mogelijk vanuit een objectief oogpunt bedreven worden. Persoonlijke overtuigingen en voorkeuren van de auteur worden zoveel mogelijk achterwege gelaten. Daarmee zal getracht worden dit onderzoek zo goed mogelijk te laten scoren op het criterium van confirmability. Omdat deze scriptie en dit onderzoek toch allen door de auteur zijn uitgevoerd is een volledige confirmability niet te garanderen.

# Hoofdstuk 4

## De Rijksoverheid

### 4.1) Inleiding

Nadat de theorie over de verschillende concepten is geanalyseerd en de onderzoeksmethoden zijn vastgesteld, kan er overgegaan worden tot de analyse van de cases. De analyse van de cases heeft, zoals genoemd in hoofdstuk 3, de vorm van een datamatrix. De datamatrix is onderverdeeld in een gedeelte voor de beleidsdocumenten, en een gedeelte voor de interviews. Het gedeelte van de beleidsdocumenten zal voornamelijk bestaan uit structuurvisies, verkeer- en vervoerplannen en visies die slaan op infrastructuur en ruimte. Bij de analyse van Hoofddorp, Houten en Schiedam zijn deze beleidsdocumenten afkomstig van de gemeente, de metropoolregio en de provincie. In dit hoofdstuk wordt specifiek gericht op de visie van de rijksoverheid. De onderwerpen het beleidsgedeelte van de datamatrix zijn gebaseerd op de verschillende concepten waar, op basis van de theorie, knooppuntontwikkeling aan zou moeten voldoen. Dit zijn multimodaliteit, functiemenging en dichtheid. Deze kernconcepten worden onderverdeeld in kleinere onderdelen die deel uitmaken van de kernconcepten. Op basis van deze kleinere onderdelen zal onderzocht worden of de overheden die betrokken zijn bij de cases ook direct beleid hebben gevoerd op deze aspecten, met de intentie om knooppuntontwikkeling te laten voltrekken. Hierna volgt een datamatrix op basis van semi-gestructureerde interviews met sleutelinformanten bij verschillende instellingen. Deze interviews dienen ter verduidelijking van de doelen en visies zoals die in de beleidsdocumenten zijn geformuleerd. Ook zal vanuit de interviews nog duidelijker worden wat de rolverdeling is van de verschillende actoren. Daarnaast vormen de interviews een methode om erachter te komen wat voor effect knooppuntontwikkeling nu heeft gehad op een stad, en dan met name in de zin of het invloed heeft gehad op de concurrentiepositie van de stad. Gedurende de toelichting van de onderzoeksresultaten in de hoofdstukken zullen de beleidsdocumenten en de interviews gezamenlijk per thema worden besproken. De hoofdstukken 4, 5, 6 en 7 vormen samen de onderzoeksresultaten, en trachten gezamenlijk een antwoord te vormen op de tweede en derde deelvraag:

*“Welk beleid hebben Hoofddorp, Houten en Schiedam gebruikt om hun knooppunten te ontwikkelen? En heeft dit invloed gehad op hun concurrentiepositie?” En “Wat is de rol van de verschillende actoren bij knooppuntontwikkeling?”.*

Nadat er, middels de analyse van de resultaten, een antwoord is gegeven op deze vragen zal er in hoofdstuk 8 aandacht worden geschonken aan de vierde deelvraag: *“wat zijn de overeenkomsten en verschillen tussen het beleid van Zoetermeer en dat van Hoofddorp, Houten en Schiedam?”.*

Als eerste zal echter het beleid dat de rijksoverheid voert op knooppuntontwikkeling worden toegelicht. Omdat deze partij niet specifiek beleid voert voor een van de drie knooppunten: Hoofddorp, Houten of Schiedam, wordt deze partij apart belicht. Om te onderzoeken wat de

rol is van de rijksoverheid op het gebied van knooppuntontwikkeling is er een analyse uitgevoerd op het meest recente beleidsdocument van de rijksoverheid aangaande ruimte en mobiliteit: de structuurvisie infrastructuur en ruimte (SVIR) van het ministerie van infrastructuur en milieu (I&M). De details van dit document staan weergegeven in de bijlage. Hiernaast is er ook een interview afgenomen bij een beleidsmedewerker van het ministerie van I&M, ook de details van dit interview staan in de bijlage.

## 4.2) Onderzoeksresultaten

Voor de analyse van het beleidsdocument en het interview zijn er zoals gezegd datamatrices opgesteld. In dit hoofdstuk zullen de belangrijkste punten uit het beleid aangaande knooppuntontwikkeling vanuit de rijksoverheid toegelicht worden. De informatie uit het beleidsdocument en die uit het interview zullen gezamenlijk per thema worden besproken. Als eerste zal er aandacht worden geschonken aan de vervoerdimensie van knooppuntontwikkeling, vervolgens aan de ruimtelijke dimensie en tot slot wordt er toegelicht wat de (verwachte) gevolgen zijn van knooppuntontwikkeling op bereikbaarheid en concurrentiepositie.

### **Vervoerdimensie van knooppuntontwikkeling**

Het ministerie van I&M heeft vanuit de rijksoverheid de verantwoordelijkheid over de nationale infrastructuur, dat wil zeggen de spoor-, water- en autosnelwegen. Vanuit deze positie heeft het rijk een grote invloed op de ontwikkeling van knooppunten. Uit de literatuur is immers gebleken dat de aanwezigheid van een (inter)nationale spoorverbinding essentieel is voor de ontwikkeling van een knooppunt dat op groter schaalniveau kan concurreren. In de SVIR licht het ministerie toe dat ook zij de essentie van knooppuntontwikkeling zien, en zij trachten door het verknopen van spoor- en autosnelwegen plaatsen te creëren waar veel reizigers komen, zij hebben vervolgens een keuze in de keuze voor een vervoermiddel. De keuzevrijheid van de reizigers wordt in de SVIR centraal gesteld. Het laten samenkomen van verschillende nationale verbindingen wil het ministerie graag laten plaatsvinden in stedelijke gebieden. Zij zien deze stedelijke gebieden namelijk als de economische motoren voor Nederland.

Ook uit het afgenomen interview kwam de verantwoordelijkheid van het rijk voor de nationale netwerken naar voren. Het rijk investeert in deze netwerken, bijvoorbeeld met het 'programma hoogfrequent spoorvervoer' (PHS). Dit houdt in een verhoging van de frequentie van het aantal intercity's en sprinters op de belangrijkste railtrajecten. Op deze manier probeert het rijk meer mensen gebruik te laten maken van de trein. Tegelijkertijd heeft de rijksoverheid ook belang bij de verbetering van de ketenmobiliteit. Het rijk heeft alleen geen verantwoordelijkheid over de regionale en lokale infrastructuur, de regionale en provinciale overheid hebben immers de verantwoordelijkheid over de regionale infrastructuur en de gemeenten over de lokale infrastructuur.

*"We hebben daar geen verantwoordelijkheid in, maar we hebben wel een belang daarbij. En het belang is dat die netwerken goed lopen."* (M. Duinmayer).

De manier waarop de rijksoverheid inhoud geeft aan dat belang is door cofinanciering van infrastructurele projecten die op een groter schaalniveau invloed hebben op de

bereikbaarheid van stedelijke regio's. Dit geldt voor allerlei soorten infrastructuur, ook voor lokale wegen, fietspaden en kleinere buslijnen.

### **Ruimtelijke dimensie van knooppuntontwikkeling**

De ruimtelijke invulling van stationsgebieden valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeenten. Van het restrictieve beleid dat de rijksoverheid enkele decennia geleden nog voerde hebben ze volledig afscheid genomen. De middelen die het rijk tegenwoordig inzet om de ruimtelijke invulling van stationsgebieden te optimaliseren zijn vooral adviserend van aard. Zo bestaat er het college van rijksadviseurs. Dit is een dienst waarin de rijksoverheid gemeenten adviseert over onderwerpen van allerlei aard. Een van de onderwerpen waarop het college van rijksadviseurs actief op is is de afstemming tussen infrastructuur en ruimte. Dus op dat gebied kunnen gemeenten ondersteuning krijgen van de rijksoverheid.

*“We hebben een rijksadviseur infrastructuur en stad, en die publiceert geregeld over dergelijke thema's, en hij heeft ook een knooppuntenloket ingericht die zich richt op spiegelen richting gemeenten van hoe dat zij met hun stationsgebied omgaan.”*  
(M. Duinmayer).

Een ander middel van het rijk om ruimtelijke ontwikkelingen te sturen is de ladder voor duurzame verstedelijking. Deze ladder is een stappenplan voor gemeenten waarbij ze gericht worden op binnenstedelijke ontwikkeling op multimodaal ontsloten locaties. Voor elke ontwikkeling die ofwel op een uitleglocatie is ofwel op een niet-multimodaal ontsloten locatie dienen gemeenten verantwoording af te leggen. Dit concept richt zich dus voornamelijk op verdichting rondom centrumgebieden. Binnen deze ladder voor duurzame verstedelijking vallen ook enkele kwalitatieve elementen, hierbij wordt vooral gekeken naar de inhoud van de ruimtelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld functiemenging). Op deze manier oefent de rijksoverheid dus invloed uit op de ruimtelijke ontwikkelingen rondom knooppunten. Tot slot is een belangrijk instrument van het rijk de MIRT. Deze afkorting staat voor het 'meerjarenprogramma infrastructuur, ruimte en transport'. Dit zijn investeringsprogramma's van de rijksoverheid waar zij samenwerken met decentrale overheden om de belangen van de rijksoverheid op regionaal schaalniveau tot ontwikkeling te kunnen brengen. Ook op het gebied van knooppuntontwikkeling lopen er enkele MIRT-trajecten.

### **De gevolgen van knooppuntontwikkeling voor bereikbaarheid en concurrentiepositie**

De ontwikkeling van deze plaatsen waar verschillende nationale vervoerstromen samenkomen doet het ministerie met het oog op een verbetering van de bereikbaarheid van de gebieden. De aanleg van nieuwe infrastructuur en het verknopen van verschillende verbindingen ziet het ministerie vooral als essentieel voor de mainports, greenports en brainports.

Uit het interview blijkt dat de rijksoverheid zeer veel waarde hecht aan het bereikbaar houden van de stedelijke regio's in het land. Zo wordt knooppuntontwikkeling ingezet om de bereikbaarheid van deze gebieden te vergroten. Het vergroten van de bereikbaarheid wordt door het rijk expliciet als doel gezien van knooppuntontwikkeling. Deze knooppunten kennen idealiter een hoge frequentie aan intercity's en een veelheid aan verbindingen naar het omliggende gebied. Op deze manier ontstaat een plaats die heel goed bereikbaar is.

*“Het doel van knooppuntontwikkeling is dat wij graag onze landschappen open willen houden, en dat we willen werken aan de krachtige, goed bereikbare steden.”*  
(M. Duinmayer).

De rijksoverheid richt zich met name richt op knooppuntontwikkeling in de grote steden. Die worden gezien als metropolitane knopen met een (inter)nationale aantrekkingskracht waardoor de stad, en daarmee Nederland als geheel, een internationaal concurrerend gebied blijft. De kleinere knooppunten in de kleinere steden om de grote steden heen zijn ook van belang, deze hebben vooral de functie van het ondersteunen van de grote, metropolitane, knooppunten. Het rijk heeft hier ook belang bij, omdat ze een schakel vormen in de keten van vervoerstromen.

De ontwikkelingen voor een impuls in de bereikbaarheid voert de rijksoverheid uit met het oog op dat in stedelijke regio's, en met name in de mainports, greenports en brainports, de meeste economische toegevoegde waarde voor Nederland wordt ontwikkeld. Om Nederland internationaal gezien concurrerend te houden wil het ministerie van I&M deze sterke gebieden goed bereikbaar houden. De SVIR heeft als doelstelling om Nederland in 2040, door deze toename in bereikbaarheid, een van de meest concurrerende landen ter wereld te laten worden.

Gebieden rondom knooppunten vormen een aantrekkelijke vestigingslocatie voor ondernemingen. Dit geldt voor alle goed ingerichte knooppunten, kleinere knooppunten kennen ook een verbeterd vestigingsklimaat, zij het in mindere mate dan bij de grote knooppunten. Het probleem hierin is dat alle knooppunten een goed vestigingsklimaat kennen. Verschillende knooppunten concurreren dus met elkaar. De ontwikkeling van meerdere knooppunten op een kleine afstand van elkaar leidt tot knooppuntkannibalisme, oftewel het proces dat ontwikkelingen nabij het ene knooppunt ten koste gaan van de ontwikkelingen nabij het andere knooppunt. Het middel om dergelijke processen te voorkomen is volgens de rijksoverheid differentiatie in knooppunten. Knooppunten in kleinere steden zouden niet moeten proberen om een zeer groot programma, dat geschikt is voor grote internationale knooppunten, tot ontwikkeling te brengen. Dit zou alleen maar concurrentie opleveren en het zou de ontwikkelingen van de afzonderlijke knooppunten ondermijnen.

*“Differentiatie in programma's bij knooppunten helpt. Dat kunnen dus voorzieningen zijn, dat kunnen bedrijfsgebouwen zijn, dat kan woningbouw zijn, vervanging of modernisering van gebouwen.”* (M. Duinmayer).

### 4.3) Conclusie

De rol van de rijksoverheid bij knooppuntontwikkeling verschilt per component. Op sommige gebieden heeft het rijk de volledige verantwoordelijkheid, en op sommige gebieden kent de rijksoverheid slechts een adviserende rol voor decentrale overheden. In tabel 4.1 wordt verduidelijkt wat de rol is van de rijksoverheid op de verschillende deelthema's, bovendien wordt er nog eens teruggekomen op de doelen die de rijksoverheid ziet voor knooppuntontwikkeling.

<b>Actor</b>	<b>Vervoerdimensie</b>	<b>Ruimtelijke dimensie</b>	<b>Gevolgen van knooppuntontwikkeling</b>
<b>Rijksoverheid</b>	Verantwoordelijk voor de nationale infrastructuur, hierdoor een belangrijke rol in het laten samenkomen van vervoerstromen	Adviseert gemeenten in samenhang tussen ruimte en infrastructuur  Biedt met de ladder voor duurzame verstedelijking een handvat voor binnenstedelijke ontwikkeling  Oefent via het MIRT invloed uit op het ruimtelijke beleid van decentrale overheden	Knooppuntontwikkeling zorgt voor goede bereikbaarheid van belangrijkste stedelijke gebieden  Hierdoor groeit de internationale concurrentiepositie van Nederland als geheel

Tabel 4.1: Overzicht van de rol van de rijksoverheid

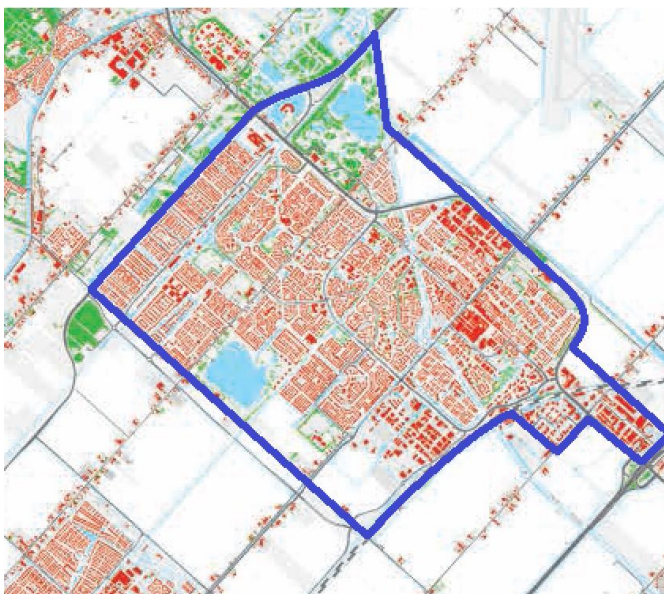
Samenvattend kan er gezegd worden dat de rijksoverheid vele verschillende rollen inneemt bij verschillende beleidsterreinen, wel kan gezegd worden dat op het gebied van infrastructuur de rijksoverheid nog een zeer sturende rol kent. Het rijk is immers ook verantwoordelijk voor de nationale infrastructuur. Op de ruimtelijke dimensie heeft de rijksoverheid minder invloed. Zij nemen hier vooral een adviserende rol op zich, maar hebben toch enkele methoden om ruimtelijke ontwikkelingen te sturen.

# Hoofdstuk 5

## Hoofddorp

Dit tweede hoofdstuk behorende tot de onderzoeksresultaten is de eerste die ingaat op de analyse van een specifieke case. Hoofdstuk 5 besteedt aandacht aan het beleid dat door de betrokken actoren wordt gevoerd op knooppuntontwikkeling rond station Hoofddorp. Als eerste wordt er een overzicht gegeven van de kerngegevens van de stad Hoofddorp en de gemeente Haarlemmermeer. Vervolgens wordt er ingegaan op de resultaten uit de beleidsdocumenten en de interviews, waarna er afgesloten zal worden met een korte samenvatting van de resultaten waarin specifieke aandacht wordt geschonken aan de rolverdeling van de verschillende betrokken actoren.

### 5.1) Overzicht van Hoofddorp



Figuur 5.1: Hoofddorp in 2011, Bron: PBL (2012)

Hoofddorp heeft 73 442 inwoners, het ligt in de gemeente Haarlemmermeer. Als geheel heeft die gemeente 144 061 inwoners (CBS, 2014), dit is iets meer dan Zoetermeer met 124 117 inwoners (Zoetermeer, 2015). Qua omvang zijn de twee gemeenten dus vergelijkbaar.

Net als Zoetermeer is Hoofddorp een voormalige groeikern. Groeikernen zijn ontstaan uit het beleid van de tweede nota over de ruimtelijke ordening in de jaren '70 van de twintigste eeuw. De grootschalige stedenbouw die in de groeikernen in die periode heeft plaatsgevonden had een zeer autovriendelijk karakter, waardoor de

automobiliteit in de voormalige groeikernen vrij hoog ligt (van der Cammen & de Klerk, 2003). Knooppuntontwikkeling heeft zijn focus vooral op openbaar vervoer, daarom is het interessant om te onderzoeken hoe dit zich in voormalige groeikernen manifesteert. Zoetermeer ontleent zijn bestaansrecht aan de overloop van bewoners voornamelijk uit Den Haag, Hoofddorp kende in de tweede helft van de twintigste eeuw voornamelijk een immigratiestroom van mensen afkomstig uit Amsterdam (PBL, 2012). Beide steden hebben dus een sterke verbondenheid met een van de vier grote steden, hierdoor kunnen ze goed vergeleken worden.



Daarnaast maakt Hoofddorp, net als Zoetermeer, deel uit van een regionaal samenwerkingsverband tussen gemeenten. Voor Zoetermeer is dat de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), voor Hoofddorp en de gemeente Haarlemmermeer is dat de Metropoolregio Amsterdam (MRA).

Hoofddorp kent, net als Zoetermeer, naast een treinverbinding een HOV-netwerk die in staat is te concurreren met de spoorwegen. In Zoetermeer is dit het netwerk van de RandstadRail (MRDH, 2013a), in Hoofddorp is dit het netwerk de R-netbussen, de vroegere Zuidtangent. Dit is een netwerk van hoogwaardige buslijnen die via vrij liggende busbanen snelle verbindingen met andere steden heeft gerealiseerd. Bovendien is de ambitie van de provincie Noord-Holland nog altijd om het R-net uit te breiden en op den duur als tramlijn te laten rijden, wat nog sterkere concurrentie voor de trein zou betekenen (Noord-Holland, 2011).

Een andere overeenkomst tussen de twee steden is de fysieke opbouw van de stad. Hoofddorp is gebouwd rondom de oude dorpskern in het midden van de huidige stad. Bij die oude dorpskern ligt ook het moderne stadscentrum van Hoofddorp (Haarlemmermeer, 2015). Zoetermeer heeft een soortgelijke opbouw, ook hier is de 'nieuwe stad' rondom het oude dorpscentrum gebouwd met een modern stadscentrum in het midden van de stad vlakbij de historische dorpskern (van Gent, 1999). Bij beide steden wil het geval dat de oude en nieuwe centra niet in de buurt van het treinstation liggen. Dit komt in het geval van Zoetermeer door een bewuste keuze om het stadscentrum nabij de oude dorpskern te bouwen in het geografische middelpunt van de stad, en dus niet aan de spoorlijn. In Hoofddorp komt dit doordat de spoorlijn daar pas in 1981 geopend is, destijds was het centrum van Hoofddorp al in het midden van de stad gebouwd terwijl de spoorlijn om de stad heenging (Haarlemmermeer, 2012).

Ondanks deze factoren voert Hoofddorp toch het beleid om een knooppunt te ontwikkelen langs de NS-spoorlijn bij station Hoofddorp. Het reizigersaantal op dit station bedraagt gemiddeld 12 508 personen per werkdag (ProRail, 2009), terwijl dit aantal op station Zoetermeer slechts 5 947 personen bedraagt (Stedenbaan, 2014). Door dit grote verschil in aantal reizigers en mate van knooppuntontwikkeling is het interessant om het station en zijn omgeving in Hoofddorp te vergelijken met die in Zoetermeer. Op het gebied van bediening zijn de stations gelijkwaardig aan elkaar, beiden worden uitsluitend bediend door sprinters. Wel is het zo dat station Hoofddorp een grotere hoeveelheid sprinters per uur heeft dan Zoetermeer (NS, 2015).

## 5.2) Onderzoeksresultaten

Zoals gezegd zijn er ten behoeve van de analyse van de beleidsdocumenten en de interviews datamatrices opgesteld. Deze datamatrices zijn te vinden in de bijlage van deze scriptie. Vanuit deze datamatrices is een analyse gedaan hoe de verschillende betrokken actoren beleid voeren op het gebied van knooppuntontwikkeling rondom station Hoofddorp. Daarnaast wordt er toegelicht wat deze actoren proberen te bereiken met knooppuntontwikkeling, en wat hun rol is in dit proces. Een overzicht van de gebruikte beleidsdocumenten en de kenmerken van het afgenomen interview staan weergegeven in de bijlage van deze scriptie.

De analyse van de onderzoeksresultaten zal in drie thema's verdeeld worden: vervoerdimensie van knooppuntontwikkeling, ruimtelijke dimensie van knooppuntontwikkeling en de gevolgen van knooppuntontwikkeling voor bereikbaarheid en concurrentiepositie. Binnen deze drie thema's zullen zowel de uitkomsten uit de beleidsanalyse als de uitkomsten uit de interviews worden besproken.

### **Vervoerdimensie van knooppuntontwikkeling**

Binnen de vervoerdimensie is multimodaliteit een beleidsdoel waar in de verschillende beleidsdocumenten veel over geschreven is. De provincie Noord-Holland maakt in zijn structuurvisie 2040 duidelijk dat het belangrijk is om bij knooppunten van openbaar vervoer voldoende mogelijkheden voor het stalen van fietsen aanwezig is, dit om het voor- en natransport te kunnen faciliteren. Daarnaast stimuleert de provincie P+R-voorzieningen nabij knooppunten van openbaar vervoer, ook dit is gedaan met de gedachte om het voor- en natransport goed te faciliteren.

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) schenkt minder aandacht aan de vervoerkant van knooppunten, zij besteden enkel aandacht aan dit aspect door knooppunten te zien als het centrum van stedelijke netwerken. De Stadsregio Amsterdam (SRA) besteedt wel weer meer aandacht aan dit onderwerp. In de eerste plaats voeren zij beleid op het goed afstemmen van de verschillende vervoermogelijkheden, dat wil zeggen dat de dienstregelingen zo op elkaar zijn afgestemd dat overstappen niet tot veel tijdsverlies leidt. Daarnaast hebben zij, net als de provincie Noord-Holland, in hun beleidsdocument staan dat de ketenmobiliteit goed georganiseerd moet zijn, dat wil zeggen dat er voldoende fietsenstallingen en P+R-voorzieningen aanwezig moeten zijn om het voor- en natransport goed te kunnen faciliteren. De SRA besteedt in hun beleid ook nog aandacht aan goede looproutes rondom het knooppunt. Enerzijds gaat het hier om de looproutes naar het knooppunt toe, het moet goed en eenvoudig bereikbaar zijn te voet. Anderzijds bedoelen ze de looproutes binnen het knooppunt, dus de routes tussen verschillende vervoermiddelen.

De gemeente Haarlemmermeer besteedt in zijn beleid veel aandacht aan de multimodaliteit van knooppunten, van het knooppunt station Hoofddorp in het bijzonder. Een belangrijk punt in het beleid van multimodaliteit voor de knooppunten in de Haarlemmermeer is dat ze gevestigd zijn op punten waar verschillende lijnen van openbaar vervoer bij elkaar komen, maar dat het niet alleen knooppunten zijn voor het openbaar vervoer. De knooppunten zijn ook centra in het netwerk voor fiets en in mindere mate voor de auto. Dit slaat weer op de ketenmobiliteit, er wordt actief beleid gevoerd op voorzieningen om fietsen te stalen en om P+R-terreinen in te richten nabij knooppunten. Ook is het van belang dat de looproutes goed georganiseerd zijn. De gemeente zet zich in voor goede loopverbindingen tussen de verschillende vervoermogelijkheden, hierdoor kan overstappen eenvoudig en snel plaatsvinden.



Figuur 5.2: R-netbus op station Hoofddorp

Uit het afgenomen interview bij de gemeente Haarlemmermeer is ook naar voren gekomen dat op station Hoofddorp de laatste jaren is ingezet op het zo optimaal mogelijk laten samenkomen van vervoerstromen. Station Hoofddorp wordt bediend door verschillende buslijnen van het R-net (zie figuur 5.2). Dit is een systeem van HOV-bussen die door de zuidelijke Amsterdamse regio rijden. Vanuit station Hoofddorp kunnen reizigers met de R-netbussen de gehele regio bereiken. Naast een belangrijke knoop in het netwerk van R-netbussen is het station ook nog het centrale punt van de kleinere lokale buslijnen. Hiernaast heeft het station de beschikking over een centraal plein waar bussen, taxi's en halen & brengen samenkomen, overstappen worden dus eenvoudig gemaakt. De treinverbindingen vanaf station Hoofddorp zijn minder aantrekkelijk. Er gaan slechts twee sprinters per uur naar Amsterdam Centraal, terwijl de meerderheid van de reizigers vanaf station Hoofddorp in deze richting reist. Bovendien is Hoofddorp een station waar alleen maar sprinters stoppen. De ultieme doelstelling van de gemeente is om station Hoofddorp weer te laten fungeren als intercitystation, zodat verbindingen naar het hele land mogelijk zijn.

*“We zijn bezig met de NS voor de intercityverbinding. Met die intercityverbinding ga je in feite die knoop vervolmaken. Hij is op zich nu wel goed, maar er rijdt maar vier keer per uur een trein, terwijl de bussen elke vijf minuten vertrekken.” (W. Thon)*

Wat ook genoemd is in de beleidsdocumenten is dat er op het gebied van ketenmobiliteit rondom het stationsgebied ontwikkelingen hebben plaatsgevonden die dit aspect verbeteren. Zo is er in de afgelopen jaren een fietsenstalling aangelegd nabij het station (zie figuur 5.3). Daarnaast is er recentelijk een nieuw P+R-terrein geopend behorende tot station Hoofddorp.

Een problematisch punt van deze ontwikkeling is echter dat het P+R-terrein, ten opzichte van het station, aan de andere kant van een brede weg ligt. Het is hieraan te wijten dat het terrein niet zeer sterk in trek is bij reizigers.



Figuur 5.3: Fietsenstalling bij station Hoofddorp

*“Autobereikbaarheid is redelijk tot goed, en sinds een jaar is er een P+R voorziening gebouwd, maar die ligt niet echt optimaal dicht op het station, want je moet net aan de verkeerde kant van het station het perron op.” (W. Thon)*

Samenvattend kan gezegd worden dat zowel provincie als stadsregio als gemeente beleid voeren voor een verbetering van de multimodaliteit van knooppunten. Dit door voorzieningen voor auto's en fietsen rondom knooppunten te realiseren waardoor voor- en natransport goed kan functioneren. Daarnaast wordt ook de waarde van goede loopverbindingen erkent en wordt daar ook beleid op gevoerd. Uit het interview bij de gemeente Haarlemmermeer is echter naar voren gekomen dat er op dit moment nog altijd beleid wordt gevoerd op een verbetering van de multimodaliteit om de knooppuntwaarde te verbeteren.

### **Ruimtelijke dimensie van knooppuntontwikkeling**

Een belangrijke component binnen de ruimtelijke dimensie van knooppuntontwikkeling is functiemenging. Op het gebied van functiemenging is vooral in de structuurvisies van de gemeente Haarlemmermeer veel geschreven. In de documenten van de provincie, de MRA en de SRA is hier niet of slechts zijdelings aandacht aan geschonken. Zo zien de provincie en de SRA dat het laten ontwikkelen van verschillende soorten functies rondom knooppunten iets

is dat gestimuleerd moet worden, ze laten zich er verder niet over uit in welke vorm dit precies zal gaan plaatsvinden. De MRA is specifiek, zij zeggen dat er rondom knooppunten gebiedsontwikkeling moet plaatsvinden die zowel wonen als werken als voorzieningen in zich heeft. De provincie, de SRA en de MRA spreken echter niet over in welke vorm dit zou moeten plaatsvinden, ook hebben ze het alle drie niet specifiek over het knooppunt station Hoofddorp. De verschillende betrokken actoren voeren minder expliciet beleid op de tweede component binnen de ruimtelijke dimensie van knooppuntontwikkeling, namelijk verdichting en concentratie van functies rondom knooppunten. In de verschillende beleidsdocumenten wordt hier niet heel veel aandacht aan geschonken. De provincie Noord-Holland stimuleert compact bouwen met hogere dichtheden, met name in de gebieden onder de invloedssfeer van stations. De SRA pleit ook voor hogere dichtheden rondom knooppunten, omdat dit zorgt voor levendigheid en het zorgt voor goede bereikbaarheid. Beide actoren zijn dus voorstander van compact bouwen rondom knooppunten, maar hebben niet specifiek het knooppunt station Hoofddorp voor ogen.



Figuur 5.4: Verlaten kantoorpand in Beukenhorst-West

De gemeente Haarlemmermeer heeft in zijn structuurvisies ook meer aandacht voor het concept van functiemenging dan het concept van verdichting rondom knooppunten. Zo zorgt functiemenging er volgens hen voor dat gebieden dag en nacht levendig blijven, dit maakt een gebied aantrekkelijk om te komen en bestrijdt de sociale onveiligheid in de nachtelijke uren. Hiernaast zorgt de ontwikkeling van verschillende functies rondom het knooppunt ervoor dat het knooppunt niet alleen als plaats gebruikt wordt om over te stappen, maar ook als bestemming en als gebied waar mensen elkaar kunnen ontmoeten. De gemeente Haarlemmermeer wil inspringen op de opkomende trend van het werken in 'third spaces'. Dit

zijn plekken in de stad die origineel niet de functie hebben van wonen of werken, maar die door mensen wel gebruikt worden om te werken. Dit soort plaatsen zijn meestal horecagelegenheden waar draadloos internet beschikbaar is. De gemeente wil hier op inspelen door dergelijke gelegenheden de ruimte te bieden om zich te ontwikkelen nabij station Hoofddorp. Verder richt de gemeente Haarlemmermeer zich op de herontwikkeling van het verouderde kantorengedebied Beukenhorst-West. Dit ligt dichtbij station Hoofddorp, maar is nu niet in trek bij huurders. Figuur 5.4 toont een verlaten kantoorpand in Beukenhorst-West. De gemeente tracht functiemenging toe te passen in deze gebieden door wonen, recreatie en voorzieningen toe te voegen in het gebied. Het beleid is om tot op gebouwniveau functiemenging te gaan toepassen in dat gebied, dat wil zeggen dat er multifunctionele gebouwen ontstaan met wonen, werken en recreëren onder een dak. Met het toepassen van functiemenging in een gebied, of zelfs onder een dak, tracht de gemeente Haarlemmermeer het aantal verplaatsingen binnen de gemeente te verkleinen. Concentratie en hogere dichtheden van functies rondom knooppunten is in mindere mate een beleidsdoel van de gemeente Haarlemmermeer. Er wordt wel aandacht aan besteed, onder meer door de woningbouwopgave die er in Hoofddorp de komende jaren nog aankomt zo compact mogelijk te laten plaatsvinden. Deze compacte woningbouw moet volgens de gemeente zo veel mogelijk bij knooppunten gerealiseerd gaan worden, zo wordt getracht op een zo duurzaam mogelijke manier de bereikbaarheid van de stad te verbeteren.

Ook uit het interview bij de gemeente is gebleken dat de gemeente Haarlemmermeer functiemenging in het stationsgebied stimuleert, specifiek in Beukenhorst-West. De gemeente probeert in de eerste plaats in dit gebied woningbouw toe te voegen. De verwachting is dat het gebied levendiger wordt, ook buien kantoorrijden, als er woningen worden toegevoegd. Hierdoor zullen er vanzelf ondernemers opstaan die in dat gebied detailhandel of horeca willen toevoegen. Op een dergelijke manier probeert de gemeente Haarlemmermeer functiemenging toe te passen in het gebied rondom het station.

*“We willen voornamelijk dat monofunctionele eraf te halen. Want het was van oorsprong kantorengedebied met de daarbij behorende structuur, en je wil juist dat dat een heel andere functie gaat krijgen.” (W. Thon)*

De gemeente stimuleert niet expliciet functiemenging omdat het binnen de invloedssfeer van het station ligt, maar omdat de kwaliteit van het gebied niet op orde is. Zoals gezegd kampt het gebied met een hoge mate aan leegstand, om een impuls te geven aan dit gebied stimuleert de gemeente de bouw van woningen in het gebied. Er wordt geprobeerd functiemenging zo ver mogelijk door te voeren, tot op gebouwniveau aan toe.

Zoals ook uit de beleidsanalyse blijkt dat dichtheid niet een speerpunt van het gemeentelijke beleid is. Wel is het zo dat het gebied door de aanwezigheid van veel (grote) kantoren een vrij hoge dichtheid aan arbeidsplaatsen kent. Het beleid van de gemeente voor het stationsgebied kenmerkt zich meer door het aanbrengen van functiemenging en het daarmee vergroten van de levendigheid.

Samenvattend kan er gezegd worden dat de taak van het aanbrengen van functiemenging in een gebied vooral het beleid is van de gemeente, en niet van de provincie of de regionale overheid. De gemeente voert actief een beleid om functiemenging te laten plaatsvinden in de omgeving van het knooppunt. Dichtheid is echter een beleidsdoel waar de verschillende

actoren zich minder op richten. Het aanbrengen van functiemenging heeft prioriteit over verdichting rondom het knooppunt.

### **De gevolgen van knooppuntontwikkeling voor bereikbaarheid en concurrentiepositie**

Uit de beleidsdocumenten van de verschillende overheden komt het beeld dat een impuls in de bereikbaarheid van een gebied wordt gezien als een belangrijke reden om knooppuntontwikkeling te stimuleren. Vanuit de provincie Noord-Holland wordt de ontwikkeling van OV-knooppunten gestimuleerd, de provincie stelt dat ontwikkelingen rondom OV-knooppunten ervoor zorgen dat meer mensen gebruik gaan maken van het openbaar vervoer. Deze ontwikkeling leidt er vervolgens weer toe dat de congestie afneemt en daarmee de bereikbaarheid van een gebied, op een duurzame wijze, wordt vergroot.

De regionale overheden MRA en SRA zien bereikbaarheid ook als een belangrijke factor. Vooral voor de economische centra van de regio is knooppuntontwikkeling zeer van belang. De MRA ziet knooppuntontwikkeling als een goede methode om de bereikbaarheid in een gebied te vergroten. Ook de SRA ziet het belang van een goede bereikbaarheid. Door het laten samenkomen van infrastructurele netwerken groeit de bereikbaarheid van een plaats. De SRA vindt deze ontwikkeling vooral van belang op economische centra, het bereikbaar houden van deze specifieke gebieden zijn van het grootste belang voor de regio als geheel.

De gemeente Haarlemmermeer schenkt in zijn beleidsdocumenten ook aandacht aan de positieve invloed die knooppuntontwikkeling heeft op de bereikbaarheid van een gebied. Zij zien vooral het belang van knooppuntontwikkeling in het tegengaan van congestie. Net als de provincie verwachten zij bij knooppuntontwikkeling een toename in het gebruik van het openbaar vervoer, en daarmee een afname in de congestie. Deze afname in congestie zorgt voor een betere bereikbaarheid voor het gebied. Tegelijkertijd hecht de gemeente ook waarde aan het goed organiseren van de ketenmobiliteit. Als dit goed georganiseerd is heeft dat eveneens een grote meerwaarde voor de bereikbaarheid van het gebied. De gemeente ziet in zijn beleidsdocumenten dat station Hoofddorp met name van belang is voor de bereikbaarheid van de stad Hoofddorp, maar ook voor de bereikbaarheid van Schiphol-Zuid. De gemeente Haarlemmermeer ziet ook in de verdichting van functies rondom knooppunten een impuls in bereikbaarheid, dit omdat er op een dergelijke manier een veelheid aan functies op relatief korte afstand van elkaar en van het knooppunt aflight.

In het interview kwam naar voren dat Haarlemmermeer het station ziet als kans om het gebied Beukenhorst-West te transformeren. De aanwezigheid van het station maakt het gebied namelijk zeer goed bereikbaar, door die grote mate aan bereikbaarheid heeft het gebied ook de potentie om zich tot een hoogwaardig gebied te kunnen ontwikkelen. Als de toekomstige ontwikkelingen rondom het station worden meegenomen zal de bereikbaarheid van het gebied en van de stad als geheel alleen maar toenemen. Bereikbaarheid is hier dus eerder een reden voor knooppuntontwikkeling, dan het doel ervan.

De verschillende overheden betrokken bij de knooppuntontwikkeling rondom station Hoofddorp zijn zich allen bewust van de betekenis van knooppuntontwikkeling voor de bereikbaarheid van een gebied. Vooral het tegengaan van congestie door de verwachting dat het gebruik van het openbaar vervoer zal stijgen wordt als oorzaak gezien voor de stijging van de bereikbaarheid.

Het verbeteren van het vestigingsklimaat voor bedrijven en mensen door bereikbaarheid is voor de verschillende betrokken actoren de meest belangrijke reden om knooppuntontwikkeling te laten plaatsvinden. De meesten zien door de toegenomen bereikbaarheid dat de mate waarin bedrijven en mensen zich willen vestigen in het gebied toeneemt. De provincie Noord-Holland ziet bijvoorbeeld dat een vergroting van de bereikbaarheid essentieel is voor de economische ontwikkeling in de provincie. Knooppuntontwikkeling draagt bij aan deze bereikbaarheid en door het compacte bouwen rondom stations worden open ruimtes in de provincie behouden. Ook dit draagt weer bij aan het vestigingsklimaat van het gebied.

Ook de regionale overheden zien bereikbaarheid als een zeer belangrijke factor voor het vestigingsklimaat van de regio. De SRA ziet een goede bereikbaarheid zelfs als een harde voorwaarde voor de economische ontwikkeling van de Amsterdamse regio, economische en sociale vooruitgang van de regio zal volgen op de infrastructurele ontwikkeling van het gebied. Ook de MRA erkent het belang van bereikbaarheid voor de verdere ontwikkeling van de regio. Zij noemen ook expliciet knooppuntontwikkeling, en dan met name de ruimtelijke ontwikkeling rondom OV-knooppunten, als concept om deze toename in bereikbaarheid en de verbetering van het vestigingsklimaat in het gebied te bewerkstelligen. Hiermee ziet de MRA een kans om, ook op internationaal niveau, de concurrentiepositie van het gebied te verbeteren.

Ook voor de gemeente Haarlemmermeer geldt dat ze veel waarde hechten aan de concurrentiepositie van de gemeente en van Hoofddorp in het bijzonder. Zij zien de bestaande aantrekkelijkheid van de stad Hoofddorp voor bedrijven en inwoners als een product van de reeds bestaande goede bereikbaarheid met internationale centra als Amsterdam en Schiphol. Haarlemmermeer ziet de aanleg van nieuw en de opwaardering van bestaand openbaar vervoer als een kans om in Hoofddorp een nieuw stedelijk milieu te ontwikkelen die concurrerend is met andere gebieden en waar bedrijven en inwoners zich graag willen vestigen.

Veel beleidsdocumenten halen aan dat het verbeteren van de bereikbaarheid van een gebied leidt tot een betere concurrentiepositie, oftewel dat meer bedrijven en mensen zich willen vestigen in dat gebied. Het gesprek met de gemeente Haarlemmermeer laat een iets genuanceerder beeld zien. Het gebied rondom station Hoofddorp is namelijk zeer goed bereikbaar. Hoewel er alleen maar sprinters stoppen kunnen reizigers binnen zeer korte tijd op Schiphol of in het centrum van Amsterdam zijn. Toch laat het gebied rondom het station zien dat deze goede bereikbaarheid niet automatisch betekent dat het gebied en de stad ook een goede concurrentiepositie krijgen. Volgens de respondenten resulteert het verbeteren van de bereikbaarheid van een gebied niet automatisch in een verbetering van het vestigingsklimaat. Om een sterke concurrentiepositie te krijgen moeten plaatsen wel aan meerdere voorwaarden voldoen, bijvoorbeeld dat de openbare ruimte aantrekkelijk moet zijn en dat er voldoende levendigheid in het gebied is. De goede bereikbaarheid heeft Hoofddorp altijd wel geholpen in het tot ontwikkeling brengen van kantoorgebieden, maar tegenwoordig moeten gebieden meer kwaliteit hebben om aantrekkelijk te zijn voor ondernemers en bewoners.



*“Ja, de potentie is er om daar wat te doen, maar als we Beukenhorst-West niet aantrekkelijk maken dan maakt het dus blijkbaar niets uit. Want anders zou het nu niet leeg staan.” (W. van der Lee)*

Over het algemeen heeft Hoofddorp een vrij goed vestigingsklimaat voor bedrijven en bewoners. Het knooppunt van station Hoofddorp heeft dan ook een relatief sterke positie in de regionale context. Uit het gesprek met de beleidsmedewerkers bleek dat Hoofddorp binnen de regio wel onderdoet voor Schiphol, maar het knooppunt Schiphol is heel specifiek gericht op logistiek en luchtvaart. De gemeente onderstreept dat station Hoofddorp van alle niet-specialistische knooppunten binnen de gemeente Haarlemmermeer het beste vestigingsklimaat heeft. Ook ten opzichte van de andere knooppunten in de directe omgeving heeft Hoofddorp de beste uitgangspositie. Wel is er het gevaar van de R-netknooppunten. Dit zijn busstations waar verschillende lijnen van het R-net bij elkaar komen, zonder een interactie te hebben met de trein. Het centrum van Hoofddorp kent een dergelijke locatie, maar ook Nieuw-Vennep heeft een R-netknooppunt. Volgens de gemeente zijn dit wel de locaties die kunnen gaan concurreren met station Hoofddorp als vestigingslocatie.

*“Het knooppunt Nieuw-Vennep aan het spoor zal nooit wat worden, maar het R-net in Nieuw-Vennep kan het wel worden (...) misschien is het nog wel vruchtbaarder dan hier in Hoofddorp.” (W. van der Lee)*

Om station Hoofddorp in de toekomst verder te ontwikkelen moeten de betrokken partijen niet de visie voor ogen hebben om een knooppunt zoals de Zuidas, Sloterdijk of Schiphol te kopiëren. Station Hoofddorp moet zijn eigen identiteit hebben waarbij de ontwikkeling van meer kleinschalige en lokale bedrijvigheid de voorkeur heeft. Station Hoofddorp moet een eigen identiteit creëren waar bedrijven zich mee identificeren, als er aan de R-netknooppunten een andere identiteit wordt gegeven kan station Hoofddorp ontsnappen aan het gevaar van knooppuntkannibalisme. Samenvattend kan gezegd worden dat Hoofddorp regionaal gezien een vrij sterke positie heeft als secundair knooppunt, het heeft niet de allure en internationale aantrekkingskracht van Amsterdam, maar het heeft regionaal gezien een vrij sterke positie.

Op het gebied van welke gevolgen knooppuntontwikkeling op de concurrentiepositie heeft vertonen de verschillende actoren echter verschillen. De hogere overheden, zoals de provincie, de SRA en de MRA, richten zich vooral op de verdere ontwikkeling van knooppunten om de internationale concurrentiepositie van het gebied als geheel te versterken. Ondanks dat zij de waarde van het knooppunt station Hoofddorp wel erkennen voeren deze overheden vooral beleid op de ontwikkeling van de grotere, internationale knooppunten, zoals Amsterdam Centraal of Schiphol. De gemeente heeft een iets lager ambitieniveau als het gaat om het versterken van het vestigingsklimaat en daarmee de concurrentiepositie. Ook zij besteden aandacht aan de internationale waarde van de gemeente en van de stad Hoofddorp, maar het beleid van de gemeente richt zich sterker op de ontwikkeling van een stedelijk gebied rondom station Hoofddorp waarmee op regionaal niveau een concurrerend gebied wordt ontwikkeld. Alle actoren zijn zich wel bewust van het gevaar van knooppuntkannibalisme, maar voeren geen restrictief beleid om dit te voorkomen.

### 5.3) Conclusie

Samenvattend kan er gezegd worden dat alle actoren die betrokken zijn bij de knooppuntontwikkeling rondom station Hoofddorp hun eigen rol hebben. Op sommige gebieden vertonen die rollen overlap met elkaar, en op sommige gebieden zijn er scherpe tegenstellingen tussen de taken van de verschillende overheden. In tabel 5.1 is schematisch weergegeven welke actor op welke manier beleid voert op knooppuntontwikkeling, en wat zij zien als de belangrijkste doelen van knooppuntontwikkeling.

<b>Actor</b>	<b>Vervoerdimensie</b>	<b>Ruimtelijke dimensie</b>	<b>Gevolgen van knooppuntontwikkeling</b>
<b>Provincie Noord-Holland</b>	Stimuleren van samenkomst van vervoermiddelen  Stimuleren van ketenmobiliteit	Reguleren van verschillende programma's  Stimuleren van functiemenging	Knooppuntontwikkeling zorgt voor een impuls in bereikbaarheid, en daardoor een impuls in (internationale) concurrentiepositie van Noord-Holland
<b>MRA en SRA</b>	Verantwoordelijk voor regionaal openbaar vervoer, hierdoor de mogelijkheid tot afstemming van dienstregelingen  Stimuleren van ketenmobiliteit	Stimuleren van functiemenging	Knooppuntontwikkeling zorgt voor een impuls in bereikbaarheid, en daardoor een impuls in (internationale) concurrentiepositie van MRA en SRA

Tabel 5.1: Overzicht van rolverdeling van de actoren

<b>Actor</b>	<b>Vervoerdimensie</b>	<b>Ruimtelijke dimensie</b>	<b>Gevolgen van knooppuntontwikkeling</b>
<b>Gemeente Haarlemmermeer</b>	Verantwoordelijk voor ketenmobiliteit  Verantwoordelijk voor aanleggen van logische en gebruikersvriendelijke looproutes  Verantwoordelijk voor aansluiting van lokaal op regionaal en nationaal vervoer	Verantwoordelijk voor goede afstemming tussen ruimte en infrastructuur  In gang brengen van proces van functiemenging, specifiek in Beukenhorst-West  Ruimtelijke ontwikkelingen goed afstemmen op andere knooppunten, zodat kannibalisme niet optreedt	Bereikbaarheid door de aanwezigheid van goede verbindingen is de reden om het knooppunt te ontwikkelen  Bereikbaarheid alleen is niet genoeg voor een goede lokale concurrentiepositie

Tabel 5.1: Overzicht van rolverdeling van de actoren (vervolg)

Samenvattend kan er gezegd worden dat de provincie zich kenmerkt door een regulerende en adviserende rol. De regionale overheid heeft op vervoergebied een sterk aansturende rol, zij heeft immers ook de verantwoordelijkheid over het regionale openbaar vervoer. Binnen de ruimtelijke dimensie heeft de regionale overheid uitsluitend een adviserende en stimulerende rol. De gemeente heeft op beide gebieden een sterk aansturende rol, zij hebben de verantwoordelijkheid over de ruimtelijke ontwikkelingen en over de aansluiting van de lokale op de regionale en nationale infrastructuur.

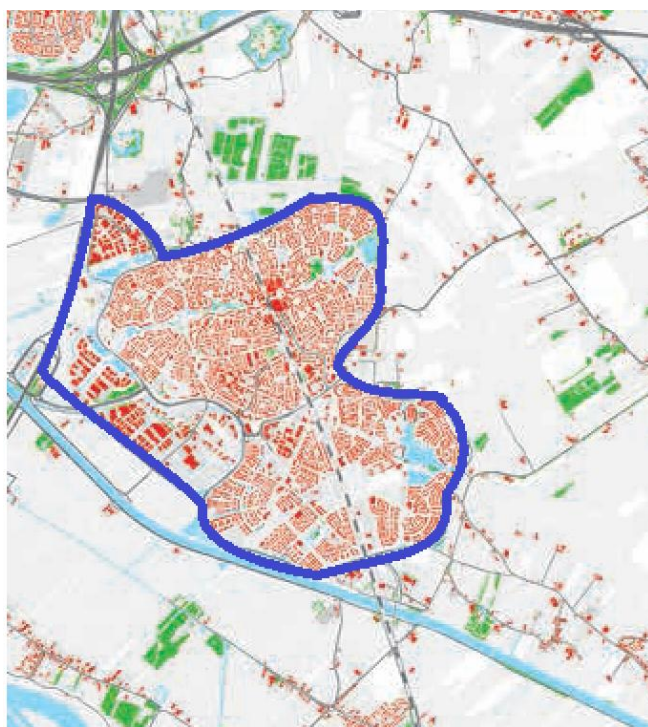
# Hoofdstuk 6

## *Houten*

De tweede case die is onderzocht ten behoeve van deze scriptie is Houten. Voor het onderzoek in Houten zijn, net als in Hoofddorp, verschillende beleidsdocumenten geanalyseerd. Naast de beleidsdocumenten is er een interview afgenomen met een beleidsmedewerker van de provincie Utrecht die voorheen werkzaam was bij de gemeente Houten. Deze respondent was werkzaam bij de gemeente Houten in de tijd dat er actief beleid werd gevoerd op het gebied van knooppuntontwikkeling, daarom is deze respondent verkozen boven de huidige verkeerskundige bij de gemeente Houten. Een overzicht van de geanalyseerde beleidsdocumenten en een overzicht met kenmerken van het afgenomen interview staan weergegeven in de bijlage. Voor de gemeente Houten geldt dat er beleidsdocumenten zijn gebruikt van de Bestuursregio Utrecht (BRU). Dit was een WGR+ regio waar Houten onderdeel van uitmaakte. Echter, de WGR+ regio's bestaan niet meer. Sinds dit jaar hebben deze regionale overheden geen politieke macht meer. Toch heeft de BRU in het verleden beleid vastgesteld dat nog altijd van invloed is in Houten en de andere voormalige BRU-gemeenten. Daarom is deze regionale autoriteit toch meegenomen in de beleidsanalyse.

Ook in dit hoofdstuk zal er eerst een overzicht worden gegeven van de kenmerken van het knooppunt station Houten en van de gemeente als geheel. Hierna worden de resultaten uit de beleidsanalyse en de analyse van het interview toegelicht, het hoofdstuk zal afgesloten worden met een korte samenvatting waar ook de rolverdeling van de verschillende actoren wordt toegelicht.

## 6.1) Overzicht van Houten



Figuur 6.1: Houten in 2011, Bron: PBL (2012)

Houten is een stad en gemeente in de provincie Utrecht. De gemeente ligt in het oosten van de Randstad. Houten heeft 48 421 inwoners, en is daarmee veel kleiner dan Zoetermeer dat 124 117 inwoners heeft (Zoetermeer, 2015).

Een belangrijke overeenkomst tussen Houten en Zoetermeer is dat ook Houten een voormalige groeikern is. Waar Zoetermeer de taak kreeg de bevolking uit Den Haag op te vangen, werd Houten in de tweede nota over de ruimtelijke ordening aangewezen als groeikern om, samen met Nieuwegein, de groeiende bevolking van Utrecht op te vangen (PBL, 2012). Houten heeft het groeikernen beleid wel op een andere manier tot uitvoer gebracht dan Zoetermeer. Houten is zoals gezegd

gegroeid tot 48 421 inwoners, en is daarmee een kleine stad. Ook de fysieke inrichting van de stad heeft voornamelijk kenmerken van groen stedelijk of dorps wonen (Deltametropool, 2014). Dit is een verschil met Zoetermeer, want deze stad is in de afgelopen halve eeuw gegroeid tot maar liefst 124 117 inwoners, en is daarmee een grote stad te noemen. Dit weerspiegelt zich ook in de woonmilieus die in de stad te vinden zijn. Zoetermeer kent, naast de voor groeikernen kenmerkende groen stedelijke woonmilieus ook centrum stedelijke woonmilieus met hogere dichtheden en een grotere mate aan functiemenging (Deltametropool, 2014).

Ook Houten maakt, net als Zoetermeer, deel uit van een regionale samenwerking tussen meerdere gemeenten. Dit is namelijk de Bestuursregio Utrecht (BRU). De taken van de BRU zijn met ingang van 2015 verkleind. Er is namelijk door de rijksoverheid besloten tot de afschaffing van de WGRplus-regio's. Deze ontwikkeling geldt niet voor de grotere metropoolregio's MRDH en MRA, doordat zij zijn gegroeid blijven deze bestaan. Dit heeft als gevolg dat de BRU als officieel erkende autoriteit niet meer bestaat, en ook geen macht meer heeft (BRU, 2014).

Op het gebied van interne verbindingen kent Houten een zeer hoogwaardig systeem van fietspaden. Houten kent een fijnmazig fietssysteem die elke wijk bedient. Via de fietspaden, die vaak voorrang hebben op autoverkeer, kan iedere wijk vanuit elke plek in de stad bereikt worden (Houten, 2000). Ook Zoetermeer kent een hoogwaardig netwerk van fietspaden. Het fietsnetwerk is niet dermate ontwikkeld als die van Houten, maar ook in Zoetermeer geldt dat mensen vanuit elke wijk ieder gedeelte van de stad kunnen bereiken via de hoofdstructuur van de fietspaden. Toch geldt in Zoetermeer dat ook bij interne verplaatsingen de auto nog superieur is aan de fiets (Zoetermeer, 2010).

Een verschil tussen Houten en Zoetermeer is echter wel dat het knooppunt station Houten op een logische plek middenin het centrum van de stad ligt. Het knooppunt van station Zoetermeer ligt in dit opzicht minder logisch, omdat het nieuwe stadscentrum, net als bij Hoofddorp, niet in de buurt van de spoorlijn en het station ligt. Dit zou een verschil kunnen verklaren in het gebruik van het station en de mate waarin knooppuntontwikkeling kan plaatsvinden.

Net als Zoetermeer is Houten polycentrisch, dat wil zeggen dat ook Houten twee stations aan de spoorlijn heeft liggen. Dit zijn de stations Houten en Houten Castellum. In het beginsel zijn deze twee stations gelijkwaardig aan elkaar, er stoppen namelijk op beide stations vier sprinters per uur (NS, 2015). In Zoetermeer geldt eenzelfde situatie met station Zoetermeer, Zoetermeer Oost en in de toekomst Bleizo. Net als in Houten zijn de twee bestaande stations in Zoetermeer qua bediening gelijk aan elkaar, er stoppen namelijk op beide stations vier sprinters per uur (NS, 2015).

Ondanks al deze gelijkenissen, en ondanks dat de gemeente Houten ongeveer de helft minder inwoners heeft dan Zoetermeer wordt er fors meer gebruik gemaakt van het station. Het aantal in- en uitstappers op station Houten bedroeg in 2009 maar liefst 10 368 reizigers (ProRail, 2009). Dit is bijna het dubbele van station Zoetermeer die het in 2013 met slechts 5 947 reizigers moest doen (Stedenbaan, 2014). Als er van het aantal reizigers uit wordt gegaan is het knooppunt station Houten meer succesvol dan het knooppunt station Zoetermeer. Vanwege alle bovenstaande factoren is Houten een goede te onderzoeken case.

## 6.2) Onderzoeksresultaten

### Vervoerdimensie van knooppuntontwikkeling

Veel overheden hebben in hun beleidsdocumenten aandacht geschonken aan de vervoerdimensie van het knooppuntontwikkeling. De provincie Utrecht spreekt in een wat abstracte zin over de vervoerkant van knooppunten in de provincie. Zij noemen knooppunten als 'plaatsen in de mobiliteitsketen waar verschillende vervoerstromen samenkomen'. Hiernaast hechten zij groot belang aan de mate waarin reizigers makkelijk kunnen overstappen op verschillende vervoermiddelen.

De BRU gaat wat uitgebreider in op de vervoerdimensie van knooppunten. Zij zien knooppunten als een plaats waar allerlei verschillende vervoerstromen uit verschillende richtingen samenkomen. De BRU noemt het gegeven dat overstappen bij een reis met het openbaar vervoer niet te voorkomen is, daarom voeren zij beleid om deze overstappen zo prettig en eenvoudig mogelijk te laten verlopen. Dit wordt gedaan door het knooppunt op een dergelijke manier in te richten dat overstappen eenvoudig en laagdrempelig is, maar ook door de dienstregelingen van verschillende lijnen van openbaar vervoer goed op elkaar af te stemmen. Naast de overstappen tussen de verschillende soorten openbaar vervoer noemt de BRU ook het belang van voor- en natransport. Het op een goede manier ontwikkelen van fietsenstallingen en P+R-terreinen nabij knooppunten waarbij de looproute tussen de fietsenstalling of het P+R-terrein en het station goed is. De BRU gaat er vanuit dat dit de vervoerwaarde van het knooppunt verder verhoogt, omdat de ketenmobiliteit dan beter georganiseerd is.

Ook de gemeente Houten gaat in zijn beleidsdocumenten in op de multimodaliteit van station Houten. De gemeente voert beleid om station Houten te laten ontwikkelen als de plaats in de regio waar verschillende HOV-buslijnen samenkomen. De gemeente geeft in zijn beleidsdocumenten ook aan dat hij streeft naar laagdrempelige overstappen tussen de verschillende vervoermiddelen, hiertoe willen zij de looproutes in en om het knooppunt verbeteren zodat reizigers zich eenvoudig tussen de perrons van de vervoermiddelen kunnen verplaatsen. Net als de BRU is ook de gemeente Houten ervan overtuigd dat de ketenmobiliteit goed georganiseerd dient te zijn. Houten profileert zichzelf als fietsstad, de fietsroutes vanuit de hele stad komen samen in het centrum bij het station, het is per fiets dus goed bereikbaar. Hiernaast is er in de afgelopen jaren een groot fietstransferium ontwikkeld waar reizigers hun fiets kunnen stallen, en vervolgens met een trap omhoog op het perron van de treinen uitkomen. Dit fietstransferium is te zien in figuur 6.2. Ook de auto in de keten van vervoermiddelen wordt gefaciliteerd, de gemeente wil P+R-terreinen ontwikkelen nabij het knooppunt, zodat autogebruikers ook op een eenvoudige manier verleid kunnen worden tot het gebruik van het openbaar vervoer.



Figuur 6.2: Fietstransferium station Houten

Uit de interviews is het multimodale karakter van station Houten eveneens naar voren gekomen. Station Houten wordt op dit moment alleen bediend door sprinters. Wel is de frequentie van vier sprinters per uur naar Utrecht Centraal vrij hoog. Op het gebied van busverbindingen is station Houten minder goed bediend. Het station heeft de beschikking over een busstation (zie figuur 6.3), maar vanaf daar rijden alleen lokale buslijnen, in de spits rijden er alleen enkele bussen naar belangrijke regionale bestemmingen, zoals de Uithof in Utrecht, maar Houten heeft niet de beschikking over snelle en hoogfrequente buslijnen. Dit is

een opvallende tegenstelling met het beleidsdocument uit 2000. Hierin werd station Houten nog gezien als een regionaal centrum voor HOV-bussen, tot op heden heeft dat nog niet plaatsgevonden.



Figuur 6.3: Busstation van Houten

In de jaren '70, toen Houten zijn groeikernenstatus kreeg, is de stad met het station in het midden ontwikkeld. Deze geschiedenis heeft ervoor gezorgd dat het station uitstekend is verweven in de lokale infrastructuur. Houten heeft zich altijd erg gericht op de fiets als vervoermiddel. Daartoe zijn er verschillende snelle fietsverbindingen door de stad aangelegd, deze verbindingen lopen voor het grootste gedeelte naar het centrum van de stad, en dus naar het station toe.

*“Het hele concept van Houten is in de jaren '70 bedacht. Toen hebben ze al bedacht om een nieuw station te bouwen, en een nieuw centrum en daar alle fiets- en voetgangersvoorzieningen naartoe te leiden.” (H. Tiemens)*

Daarnaast is er onder het station een aantal jaren geleden een groot fietstransferium gebouwd. Reizigers kunnen hier gemakkelijk hun fiets stallen en vervolgens het perron olopen, dit is ontwikkeld ten behoeve van de ketenmobiliteit. Ook op het gebied van de connectie tussen de auto en het openbaar vervoer is beleid gevoerd in Houten, alleen niet bij het hoofdstation. Er zijn reizigers die, tegen betaling, vlakbij station Houten hun auto parkeren en vervolgens met de trein verder gaan. Het enige officiële, en gratis, P+R-terrein in Houten ligt echter bij het tweede station van de stad: Houten Castellum.



De provincie voert dus vooral op abstract niveau beleid op het laten samenkomen van verschillende vervoermiddelen rond knooppunten. Het wordt wel gestimuleerd, maar ze noemen geen concrete maatregelen. De BRU is meer expliciet en noemt wel maatregelen om verbeteringen aan te brengen in de vervoerkant van knooppunten in de regio. De gemeente Houten heeft voor zijn eigen knooppunten de meest concrete ideeën die grotendeels ook in de afgelopen jaren ook zijn uitgevoerd.

### **Ruimtelijke dimensie van knooppuntontwikkeling**

Het eerste aspect van de ruimtelijke dimensie van knooppuntontwikkeling is functiemenging, het tot ontwikkeling brengen van verschillende functies (wonen, werken en recreëren) rondom een knooppunt. Door de provinciale overheid wordt niet veel beleid gevoerd op dit vlak. De provincie erkent het belang van functiemenging voor de levendigheid in een gebied, maar ze noemen niet expliciet dat dit dient plaats te vinden rondom knooppunten van openbaar vervoer.

De BRU ziet wel in dat functiemenging rondom knooppunten van essentiële waarde is voor het succes van dat knooppunt. Zij noemen in hun beleidsdocumenten dat het mengen van functies rondom een knooppunt de aantrekkelijkheid van dat knooppunt als verblijfsgebied vergroot. Zij noemen, net als de provincie, dat functiemenging een gebied levendiger maakt, juist ook in de avond- en nachturen. Ook zorgt het mengen van functies rondom knooppunten ervoor dat reizigers zo optimaal mogelijk gebruik maken van het knooppunt, mensen kunnen dan immers veel verschillende activiteiten uitvoeren op een plaats die met veel verschillende vervoerstromen eenvoudig te bereiken is.

Ook de gemeente Houten voert beleid op functiemenging rondom het station. De gemeente heeft al vanaf het begin van Houten als groeikern al beleid gevoerd op het ontwikkelen van een centrumgebied rond het station met allerlei verschillende functies vlakbij elkaar. Dit is gedaan met het oog op het creëren van een aantrekkelijk verblijfsgebied rond een plaats waar verschillende vervoerstromen samenkomen. De gemeente heeft beleid gevoerd op het ontwikkelen van een centrumgebied waar ruimte is voor woningbouw, kantoren, winkels en maatschappelijke voorzieningen, zodat deze plaats voor verschillende mensen op verschillende tijdstippen gebruikt wordt. Hierdoor is er een gebied ontstaan dat dag en nacht levendig is en daardoor aantrekkelijk om in te verblijven.

Ook in het interview is naar voren gekomen dat Houten al vanaf de jaren '70 een beleid voert op knooppuntontwikkeling. Het originele dorpscentrum van Houten ligt niet aan de spoorlijn, Houten heeft een nieuw grootschaliger stadscentrum ontwikkeld met twee pleinen die met elkaar verbonden zijn door een voet- en fietspad onder het station door. Het treinstation ligt dus middenin het centrum, omdat dat centrum daar bewust gepland is.

Het stadscentrum van Houten is een multifunctioneel gebied. Al vanaf de bouw van het centrum is er uitgegaan van een ontwikkelplan met in eerste instantie woningen in de plint, maar met de gedachte om daar later detailhandel in te vestigen. In de etages daarboven is woningbouw gerealiseerd (zie figuur 6.4).

*“Je hebt dus twee pleinen, en die pleinen waren dus zo gemaakt dat het gebouwen waren waarvan de benedenverdieping oorspronkelijk voor wonen was bedoeld, maar het kon ook omgezet worden in winkels. En nu zie je dus ook dat het inderdaad allemaal winkels beneden zijn, en daarboven liggen drie, vier lagen en daar wordt gewoond.” (H. Tiemens)*



Figuur 6.4: Stadscentrum Houten

Hiernaast zijn er vanaf het begin af aan al kantoorpanden gepland, zo is het stadhuis van Houten in het centrum, naast het station, gevestigd. In een strook langs het spoor hebben zich meerdere (kleine en middelgrote) kantoorpanden ontwikkeld. In de loop der jaren hebben zich er ook enkele maatschappelijke voorzieningen gevestigd, zoals een school en een bibliotheek. Op deze manier is het stationsgebied een gebied geworden waar mensen kunnen wonen, werken, recreëren en gebruik kunnen maken van maatschappelijke voorzieningen.

Funciemenging is een onderdeel van beleid dat dus niet door elke overheidslaag op eenzelfde manier tot uitvoer wordt gebracht. De provinciale overheid besteedt niet veel aandacht aan funciemenging rondom knooppunten. De regionale overheid in de vorm van de BRU doet dat sterker, zij noemen het directe belang dat knooppuntontwikkeling heeft bij de menging van functies rondom OV-knooppunten. De gemeente Houten heeft gedurende de afgelopen decennia al beleid gevoerd op het mengen van functies rondom het station, zij hebben daarom geen grote plannen om dit de komende jaren nog eens extra tot uitvoer te brengen.

Hoge dichtheden vormen het tweede onderdeel van de ruimtelijke dimensie van knooppuntontwikkeling. Hogere dichtheden rondom knooppunten zorgen ervoor dat het knooppunt efficiënter gebruikt kan worden, daarnaast genereert het meer levendigheid in het gebied. De provincie onderschrijft het nut van verdichting rondom knooppunten, zij voeren ook op verschillende wijzen beleid hierop. De provincie heeft zich als doel gesteld om zo veel mogelijk bebouwing op een compacte wijze rondom OV-knooppunten te laten plaatsvinden. Zij zien concentratie van bebouwing rondom knooppunten als een vergroting van de kansen voor HOV. Door een concentratie van activiteiten op een bepaalde plek is HOV op dergelijke plaatsen meer rendabel dan op plaatsen zonder concentratie van functies.

De BRU richt zich ook sterk op het ontwikkelen van hoge dichtheden rondom knooppunten. Zij definiëren knooppuntontwikkeling immers ook als “het aanbrengen van hogere dichtheden aan bebouwing rond OV-knooppunten”. De BRU ziet OV-knooppunten als plaatsen die zich optimaal lenen om concentratie van bebouwing toe te passen, deze plaatsen zijn immers goed bereikbaar met het openbaar vervoer, een concentratie van activiteiten zal hierdoor niet leiden tot congestieproblematiek. Het ontwikkelen van hogere dichtheden rondom knooppunten leidt ook tot een betere benutting van dat knooppunt. Er zijn immers in het geval van concentratie van functies meer mensen die gebruik maken van de infrastructuur om op die plaats te komen of daar vandaan te vertrekken.

Op gemeentelijk niveau wordt beleid gevoerd op de concentratie van functies rondom station Houten. Ook in dit geval geldt dat dit altijd al het beleid is geweest, vanaf het begin van Houten als groeikern is concentratie rondom het centrum en het station een doel geweest van de bewindslieden op dit terrein. Het centrum, en dus het stationsgebied, is het gebied waar de verschillende functies geconcentreerd zitten, het gebied kent relatief hoge dichtheden. Ook in het interview is dit aspect genoemd. Het centrum is op een dergelijke manier ontwikkeld dat er ongeveer 50 woningen per hectare gerealiseerd zouden worden. Het masterplan voor het nieuwe centrum van Houten had al het karakter van een compact centrum waar alle centrumvoorzieningen op loopafstand van elkaar en van het station zouden zijn.

Verschillende overheden voeren dus op verschillende wijzen beleid op het aanbrengen van concentratie en hogere dichtheden rondom knooppunten. De provincie voert dit beleid vooral op het niveau van stimuleren, de BRU heeft meer concrete beleidsdoelen voor ogen en de gemeente Houten heeft het meest direct gericht op concentratie en het aanbrengen van hoge dichtheden rondom knooppunten, zij hebben dit echter met name in het verleden gedaan.

### **De gevolgen van knooppuntontwikkeling voor bereikbaarheid en concurrentiepositie**

In veel beleidsdocumenten is, impliciet of expliciet, genoemd dat knooppuntontwikkeling zou moeten bijdragen aan de bereikbaarheid van de provincie, de regio of de stad. Zo schenkt de provincie Utrecht aandacht aan dat de bereikbaarheid van belangrijke woon-, werk- en vrijetijdlocaties van essentieel belang is voor de provincie. De provincie tracht de bereikbaarheid van gebieden te vergroten door vooral compacte binnenstedelijke ontwikkelingen te stimuleren, en dan met name ontwikkelingen rondom knooppunten van openbaar vervoer.

Voor de BRU geldt ook dat zij beleid voeren op knooppuntontwikkeling met het oog op een toename in de bereikbaarheid van een gebied. Zij zien dat verschillende soorten knooppunten

verschillende soorten bereikbaarheid hebben. Hiermee bedoelen ze dat Utrecht Centraal een knooppunt is dat internationale bereikbaarheid geniet. Voor een station als Houten is dit uiteraard niet het geval, maar toch leidt ook knooppuntontwikkeling rond een dergelijk station als Houten tot een impuls in de bereikbaarheid van het gebied waar het in gevestigd is. Knooppuntontwikkeling leidt volgens de BRU namelijk ten alle tijden tot een verbetering in de bereikbaarheid. Vooral de bereikbaarheid van de economische kerngebieden van de regio wordt door de BRU gezien als zeer essentieel.

De gemeente Houten besteedt in zijn beleid ook aandacht aan de bereikbaarheid van de stad. Zij noemen bereikbaarheid in hun beleidsdocumenten expliciet als doel van knooppuntontwikkeling en verbetering van de infrastructuur. Doordat Houten in het begin van de jaren 2000 een VINEX-wijk heeft ontwikkeld is er een grotere bereikbaarheidsopgave voor de stad ontstaan. Dit wil de gemeente oplossen door de infrastructuur aan te passen en door de knooppuntfunctie van station Houten nog meer uit te buiten.

Het interview maakt duidelijk dat het proces in Houten juist omgekeerd is geweest. De ruimtelijke ontwikkelingen volgden op de bereikbaarheid. In Houten is namelijk eerst het station gebouwd, de bus-, fiets- en loopverbindingen zijn afgestemd op het station. Hierdoor ontstond een goed bereikbare plek. Pas toen hebben de ruimtelijke ontwikkelingen rondom station Houten plaatsgevonden. De bouw van het centrumgebied heeft dus niet als doel gehad om de bereikbaarheid te verbeteren, maar volgde uit een toegenomen mate aan bereikbaarheid.

*“Door die hele rondwegstructuur en die segmentering van het autoverkeer moet je daar wel het centrum hebben. En dan is het zo bereikbaar dat het ook wel heel logisch is om daar alles te hebben.” (H. Tiemens)*

Samenvattend kan gezegd worden dat de verschillende betrokken publieke actoren allemaal beleid voeren op knooppuntontwikkeling met het oog op een verbetering van bereikbaarheid. De provincie en de BRU hechten groot belang aan het bereikbaar houden van de economische kerngebieden van de regio, er wordt wel erkend dat verschillende knooppunten verschillende maten en vormen van bereikbaarheid met zich meebrengen. De gemeente Houten noemt een groeiende bereikbaarheidsbehoefte door de groei van de stad zelfs als de primaire reden voor de stad om knooppuntontwikkeling toe te passen. Toch is bereikbaarheid niet alleen een doel geweest van knooppuntontwikkeling, maar ook een reden om knooppuntontwikkeling toe te passen.

De toename in bereikbaarheid wordt voor een groot deel als doel gezien, omdat het de concurrentiepositie van een gebied verbetert. Oftewel, de mate waarin een gebied een aantrekkelijk vestigingsklimaat heeft voor bedrijven en bewoners. De provincie Utrecht ziet dat bedrijven tegenwoordig veel waarde hechten aan een locatie die goed bereikbaar is zowel het openbaar vervoer als de auto. Goede bereikbaarheid van een gebied, middels knooppuntontwikkeling, verhoogt dan ook de grondprijs en de waarde van het omliggende vastgoed. De provincie ziet deze ontwikkelingen graag plaatsvinden, omdat deze zorgen voor de economische ontwikkeling van de provincie als geheel.

Ook de BRU ziet het belang van een goede bereikbaarheid in voor een verbetering in de concurrentiepositie van de regio Utrecht. Volgens hen is de aantrekkelijkheid die de

Utrechtse regio al heeft voor bedrijven en bewoners voor een groot deel te danken aan de goede bereikbaarheid van het gebied. Toch wil de BRU blijven investeren in bereikbaarheid en levendigheid van de regio, dit zijn immers volgens de regio zeer belangrijke aspecten die leiden tot een versterking in het vestigingsklimaat van de regio Utrecht, en daarmee de concurrentiepositie. De BRU richt zijn beleid van een verbetering in de bereikbaarheid, en daarmee dus een verbetering van de concurrentiepositie van het gebied, vooral op de economische kerngebieden van de regio. Door juist de gebieden die al een goed vestigingsklimaat hebben te versterken middels een impuls in de bereikbaarheid hoopt de BRU op een nog sterkere positie van de regio in nationale en internationale context.

De gemeente Houten heeft met de ontwikkeling van het centrumgebied met onder meer knooppuntontwikkeling ook een beter vestigingsklimaat voor ogen. Houten probeert voor de stad op een lager schaalniveau een sterke concurrentiepositie te ontwikkelen. Dat wil zeggen dat de stad een beter vestigingsklimaat zou moeten krijgen dan de omliggende steden. Het verbeteren van de concurrentiepositie van de stad wil de gemeente Houten ook bereiken door een aantrekkelijkere bestemming te worden voor winkelend publiek.

Het interview onderschrijft deze gedachte. De leegstand van kantoorpanden door het land heen van de laatste jaren is in Houten minder erg dan in vergelijkbare plaatsen in Nederland. Door de aanwezigheid van het knooppunt heeft de stad altijd nog een aantrekkingskracht gehad op kantoren om zich daar te vestigen. Dat heeft voor een belangrijk gedeelte te maken met de bereikbaarheid van de stad door de relatief hoge treinfrequentie naar Utrecht. Dit wordt door veel ondernemers genoemd als een belangrijke factor om voor Houten te kiezen. Bovendien heeft de ontwikkeling van het stadscentrum, zoals gezegd, plaats kunnen vinden door de aanwezigheid van een goede bereikbaarheid in het gebied.

Ook op het gebied van regelgeving is de aanwezigheid van het station van belang. De provincie stelt namelijk kaders aan de ontwikkeling van onder meer kantoren. Deze kaders houden in dat kantoorontwikkeling alleen maar onder strikte voorwaarden mag plaatsvinden, een van die voorwaarden is dat de locatie waar de kantoren ontwikkeld zouden worden multimodaal ontsloten moet zijn. Op deze manier heeft Houten een belangrijk concurrentievoordeel op andere steden die geen knooppunt hebben.

Deze concurrentiepositie van de stad zou weer invloed moeten hebben op de positie die zij inneemt in de regio. De positie van Houten wordt door alle betrokken actoren genoemd, behalve door de provincie. Zij besteden, naast Utrecht met zijn uitzonderlijke positie, geen aandacht aan de positie van afzonderlijke steden binnen de regio. De BRU doet dat wel, zij zien Houten vooral als een stad die door zijn groeikernenopbouw een andere stad dan de meeste anderen is. Hierdoor heeft Houten een bijzondere aantrekkingskracht op mensen die graag in de regio Utrecht willen wonen, maar toch in een rustige en groene omgeving. Op deze manier heeft Houten een vrij goede concurrentiepositie. Ook de potentie tot knooppuntontwikkeling in Houten wordt besproken. De BRU voert beleid op het ontlasten van Utrecht Centraal als het enige zeer grote knooppunt in de regio en wil reizigers meer via nevenknooppunten, waaronder Houten, laten reizen. De vervoerlijnen worden op een dergelijke manier aangepast dat de knooppuntfunctie van station Houten versterkt wordt.

De gemeente zelf ziet voor Houten een vrij sterke positie ten opzichte van vergelijkbare steden in de regio. Deze positie dankt de stad aan de aanwezigheid van het

knooppunt station Houten. Door de aanwezigheid van het station heeft Houten een aantrekkelijker vestigingsklimaat voor ondernemers en bewoners dan andere steden in de regio. Kantoren en andere ondernemingen vestigen zich liever in Houten dan in andere steden in de regio, zoals Nieuwegein.

*“Ik denk wel dat de kwaliteit van Houten beter is, vanwege het treinstation. Bedrijven geven dat ook wel aan, die zitten liever in Houten dan in Nieuwegein.”*  
(H. Tiemens)

Houten als knooppunt heeft ook een betere positie dan menig ander knooppunt in de regio. Utrecht Centraal is het centrale knooppunt van de regio, daar kan Houten zich niet mee vergelijken, maar in vergelijking tot andere kleinere knooppunten, zoals Utrecht Lunetten presteert Houten als vestigingslocatie beter.

Het centrum van Houten heeft een duidelijke lokale functie. Het is geen stadscentrum waar mensen uit de hele regio naartoe trekken, de winkels en voorzieningen die daar gevestigd zijn voorzien voornamelijk in de behoefte van de bewoners van Houten zelf. Het centrumgebied heeft daarnaast ook nog een functie voor de inwoners van de kleinere plaatsen rondom Houten, maar het heeft geen functie op regionaal of Randstedelijk schaalniveau.

*“Het is echt meer op de stad zelf gericht. Dus echt op Houten zelf, er komen nog weleens wat mensen van buiten, maar dat zijn dan de kleine dorpen, zoals Schalkwijk en 't Goy en zo.”* (H. Tiemens)

De mate waarin knooppuntontwikkeling en een verbetering van de bereikbaarheid van een gebied volgens de actoren dient bij te dragen aan een verbetering van de concurrentiepositie wordt uit vrijwel alle beleidsdocumenten en het interview duidelijk. Elke overheid ziet het belang van een verbetering van de concurrentiepositie op een verschillend schaalniveau. De provincie wil middels knooppuntontwikkeling een verbetering van de bereikbaarheid en daarmee concurrentiepositie teweeg brengen voor de provincie als geheel. Voor de BRU geldt dat ze vooral een goede concurrentiepositie willen krijgen ten opzichte van andere stadsregio's en voor de gemeente Houten geldt dat zij een aantrekkelijk centrum willen creëren die door een goede bereikbaarheid in staat is te concurreren met andere centra in de regio. Bovendien kan Houten zich, mede door zijn sterke mate aan knooppuntontwikkeling, een belangrijk nevenknooppunt binnen de Utrechtse regio noemen.

### **6.3) Conclusie**

Houten heeft met de ontwikkeling van zijn centrum en stationsgebied al vanaf het begin van de groeikernenperiode beleid gevoerd op het goed afstemmen van vervoer en ruimtelijke ontwikkeling. De verschillende partijen hebben het centrum rond het station ontwikkeld op een manier dat alle fiets- en voetgangersverbindingen uitkomen op het station. In de laatste decennia heeft vooral de BRU bijgedragen aan de ontwikkeling van de vervoerdimensie van het knooppunt station Houten. Onder meer door Utrecht Centraal te ontlasten op de verschillende kleinere knooppunten in de buurt heeft Houten de kans gekregen om zich te ontwikkelen tot regionaal functionerend knooppunt. De gemeente is daar vervolgens op ingesprongen door het centrum van de stad te vernieuwen waardoor het een betere ondersteunende rol kan bieden voor het station en de gebruikers daarvan.

Op het gebied van knooppuntontwikkeling nemen de verschillende betrokken actoren (provincie Utrecht, BRU en gemeente Houten) allemaal een andere rol op zich. Net als in de analyse van het beleid in Hoofddorp is er een tabel opgesteld waarin de rollen van de verschillende overheden schematisch worden weergegeven.

<b>Actor</b>	<b>Vervoerdimensie</b>	<b>Ruimtelijke dimensie</b>	<b>Gevolgen van knooppuntontwikkeling</b>
<b>Provincie Utrecht</b>	<p>Stimuleren van samenkomst van vervoermiddelen</p> <p>Stimuleren van ketenmobiliteit</p>	<p>Kaderstellend aan ruimtelijke ontwikkelingen</p> <p>Organiserende rol voor alliantiegesprekken tussen partijen</p>	<p>Knooppuntontwikkeling en binnenstedelijk bouwen ter vergroting van de bereikbaarheid</p> <p>Een goede bereikbaarheid leidt tot economische vooruitgang en een verbetering van de concurrentiepositie van de provincie</p>
<b>BRU</b>	<p>Verantwoordelijk voor regionaal openbaar vervoer, hierdoor de mogelijkheid tot afstemming van dienstregelingen</p> <p>Stimuleren van ketenmobiliteit</p> <p>Overstappen zo soepel mogelijk laten verlopen</p>	<p>Stimuleren van functiemenging en verdichting</p>	<p>Knooppuntontwikkeling draagt bij aan bereikbaarheid van de regio</p> <p>Utrecht Centraal als belangrijkste knooppunten, de overige knooppunten zijn van belang als ondersteuning hiervan</p>

Tabel 6.1: Overzicht van rolverdeling van de actoren

<b>Actor</b>	<b>Vervoerdimensie</b>	<b>Ruimtelijke dimensie</b>	<b>Gevolgen van knooppuntontwikkeling</b>
<b>Gemeente Houten</b>	<p>Verantwoordelijk voor ketenmobiliteit</p> <p>Verantwoordelijk voor aanleggen van logische en gebruikersvriendelijke looproutes</p> <p>Verantwoordelijk voor aansluiting van lokaal op regionaal en nationaal vervoer</p> <p>Door uitstekende fietspaden goed ingebed in fietsinfrastructuur</p>	<p>Verantwoordelijk voor goede afstemming tussen ruimte en infrastructuur</p> <p>In het verleden is de ontwikkeling van het centrum al knooppuntgericht geweest</p>	<p>Bereikbaarheid door de aanwezigheid van goede verbindingen is de reden om de ruimtelijke ontwikkelingen op gang te brengen</p> <p>Door knooppuntontwikkeling heeft Houten een sterkere concurrentiepositie dan omliggende steden</p>

Tabel 6.1: Overzicht van rolverdeling van de actoren (vervolg)

Samenvattend kan de rolverdeling van de verschillende actoren worden getypeerd als een provincie die processen vooral aanstuurt en reguleert, zij hebben met name een faciliterende rol bij knooppuntontwikkeling. De BRU heeft, doordat zij concessieverlener zijn en eigenaar van de OV-infrastructuur, de grootste rol binnen de vervoerdimensie van knooppuntontwikkeling. De gemeente heeft tot slot de grootste rol binnen de ruimtelijke dimensie van knooppuntontwikkeling, hoewel de regionale en de provinciale overheden ruimtelijke ontwikkelingen rondom knooppunten wel stimuleren is de gemeente de stakeholder die op dit gebied uiteindelijk de belangrijkste rol heeft.



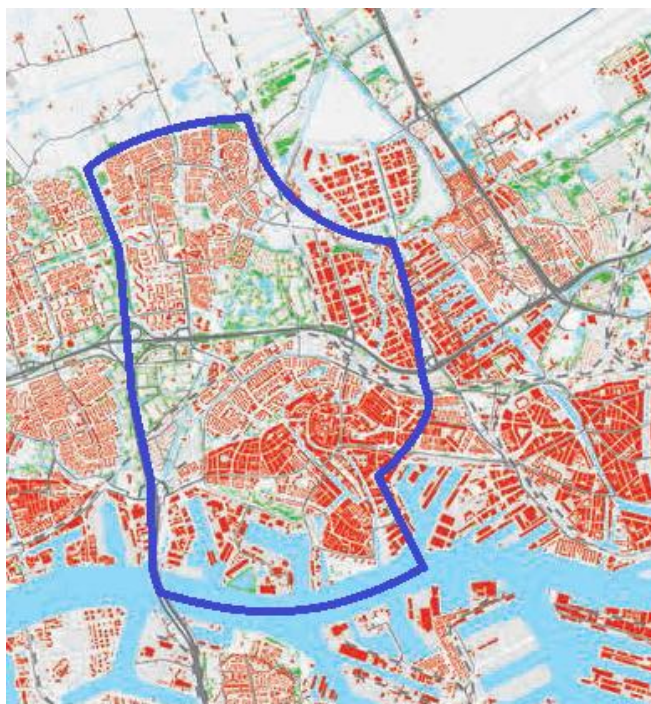
# Hoofdstuk 7

## Schiedam

Het laatste knooppunt dat is onderzocht ten behoeve van deze scriptie is het knooppunt in Schiedam. Het onderzochte knooppunt in deze stad is station Schiedam Centrum. Ook voor het onderzoek in deze case is gebruik gemaakt van een beleidsanalyse enerzijds, en het afnemen van een interview anderzijds. De geanalyseerde beleidsdocumenten zijn afkomstig van de verschillende betrokken overheidspartijen in het gebied. Het interview is afgenomen met de projectleider van Schieveste van de gemeente Schiedam. Schieveste is de naam van het project dat de ontwikkeling van het gebied rondom station Schiedam Centrum inhoudt. Een overzicht van de gebruikte beleidsdocumenten en een overzicht van de kenmerken van het afgenomen interview staan wederom in de bijlage. Voor Schiedam geldt, net als voor Houten, dat ze onderdeel uitmaakte van een WGR+ regio. In het geval van Schiedam was dat de Stadsregio Rotterdam (SRR). Zoals gezegd hebben de WGR+ regio's geen politieke macht meer. Voor de SRR geldt dat ze is gefuseerd met het Stadsgewest Haaglanden, hierdoor is de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) ontstaan. Deze regionale autoriteit heeft sinds januari 2015 de taken van beide WGR+ regio's overgenomen. Omdat veel beleid dat door de SRR is vastgesteld nog altijd van invloed is, is deze partij wel meegenomen in de beleidsanalyse.

Ook in het hoofdstuk over Schiedam zal ten eerste een overzicht worden weergegeven van de basiskennmerken van Schiedam, vervolgens zullen de onderzoeksresultaten per thema worden geanalyseerd. Eerst zal de vervoerdimensie van knooppuntontwikkeling in Schiedam worden toegelicht, vervolgens de ruimtelijke dimensie en ten slotte de gevolgen die knooppuntontwikkeling heeft voor de bereikbaarheid en de concurrentiepositie. Het hoofdstuk zal weer afgesloten worden met een korte samenvatting en een schematisch overzicht van de rolverdeling per actor.

## 7.1) Overzicht van Schiedam



Figuur 7.1: Schiedam in 2011, Bron: PBL (2012)

Schiedam is een stad in de provincie Zuid-Holland. De stad heeft in 2014 76 450 inwoners. Schiedam is dus tamelijk kleiner dan Zoetermeer (124 117 inwoners) (Zoetermeer, 2015).

Schiedam is een stad die zeer sterke verbindingen heeft met Rotterdam. Dit is logisch vanwege de ligging van beide steden. Schiedam is echter geen voormalige groeikern. Het is een stad met een groot historisch centrum en heeft een meer geleidelijke en natuurlijke groei gekend in het verleden (Schiedam, 2010). Ondanks dat de stad niet is gebouwd om Rotterdam te ondersteunen is er veel forensenverkeer tussen Schiedam en Rotterdam. Bovendien zijn deze stromen het afgelopen decennium toegenomen (MRDH, 2014). Net als de

andere steden kent Schiedam dus een zeer sterke band met een van de vier grote steden van Nederland.

Schiedam maakt deel uit van de MRDH, net als Zoetermeer dus. Voorheen maakte Schiedam deel uit van de Stadsregio Rotterdam, en Zoetermeer van het stadsgewest Haaglanden. Deze regio's bestaan, in verband met de opheffing van de WGRplus-regio's, niet meer en zijn samen verder gegaan als de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Zo zijn Schiedam en Zoetermeer in dezelfde regio terecht gekomen. Daarnaast maken beide steden deel uit van het samenwerkingsverband Zuidvleugel.

Het knooppunt in Schiedam ligt bij station Schiedam Centrum, dit station wordt in het programma Stedenbaan door het samenwerkingsverband Zuidvleugel, net als station Zoetermeer, gezien als een secundaire knoop (Stedenbaan, 2011). Een verschil tussen Schiedam en Zoetermeer is dat het knooppunt station Schiedam Centrum dichtbij het daadwerkelijke stadscentrum van Schiedam is gevestigd. Dit zou net als bij Houten een verschil kunnen verklaren in de mate waarin knooppuntontwikkeling kan plaatsvinden. Bovendien wordt het station beter bediend dan station Zoetermeer. Station Schiedam Centrum is een intercitystation van waaruit per uur maar liefst acht sprinters en vier intercity's per richting vertrekken, dit is veel meer dan de vier sprinters per uur die vanaf station Zoetermeer vertrekken (NS, 2015). Dit maakt het Schiedamse station beter bereikbaar dan het Zoetermeerse.

Schiedam heeft als stad nog een belangrijke overeenkomst met Zoetermeer. Er is namelijk in beide steden sprake van een HOV-systeem dat in staat is te concurreren met de trein. Dit is in Schiedam de Rotterdamse metro. Dit netwerk doet een groot deel van Schiedam aan en biedt snelle verbindingen met Rotterdam en andere omliggende steden, zoals Spijkenisse en

Capelle aan den IJssel. Bovendien heeft Schiedam, net als Zoetermeer, te maken met meerdere stations en dus meerdere potentiële knooppunten. Het andere station in Schiedam is Schiedam Nieuwland. Ondanks de concurrentie van de metro en van het andere station heeft Schiedam Centrum gemiddeld 18 581 in- en uitstappers per werkdag. Dit zijn er veel meer dan station Zoetermeer met slechts 5 947 in- en uitstappers per werkdag. Dit terwijl Zoetermeer een veel grotere stad is dan Schiedam.

Het knooppunt rond station Schiedam Centrum is een interessante case om als vergelijking te dienen voor het knooppunt in Zoetermeer, omdat er door veel meer mensen gebruik van wordt gemaakt, terwijl de stad zelf behoorlijk kleiner is dan Zoetermeer.

## 7.2) Onderzoeksresultaten

### Vervoerdimensie van knooppuntontwikkeling

Het beleid op de vervoerkant van knooppuntontwikkeling komt in veel beleidsdocumenten terug. In de meeste gevallen bevat dit concepten die samenhangen met het laten samenkomen van verschillende vervoerstromen en het goed reguleren van overstappen tussen de verschillende vervoermiddelen. De provincie Zuid-Holland ziet knooppunten als plaatsen waar de trein en het HOV samenkomen. De provincie voert ook beleid op het uitbreiden van het aantal HOV-lijnen, zij zien knooppunten als de ideale plaats om deze HOV-lijnen te laten samenkomen met elkaar en met de trein. Ten behoeve van de ketenmobiliteit stimuleert de provincie ook de ontwikkeling van P+R-terreinen en fietsenstallingen nabij stations, op deze manier wordt het voor reizigers eenvoudig om met de auto of fiets naar het station te komen en vervolgens met het openbaar vervoer verder te reizen.

Ook de SRR schenkt uitgebreide aandacht aan multimodaliteit in zijn beleidsdocumenten. Net als de provincie zien zij knooppunten als plaatsen waar verschillende lijnen en wijzen van openbaar vervoer samenkomen. De SRR wil het reizen via deze knooppunten zo eenvoudig en prettig mogelijk maken, zij voeren hier beleid op door de overstappen tussen de verschillende vervoerwijzen zo eenvoudig mogelijk te maken. Dit doen ze door de looproutes tussen de verschillende perrons van de vervoermiddelen te optimaliseren, maar ook door de dienstregeling van de verschillende soorten openbaar vervoer goed op elkaar af te stemmen, zodat overstappen niet veel tijd in beslag neemt. Net als de provincie voert de SRR ook beleid om de ketenmobiliteit zo goed mogelijk te laten verlopen. Dit doen ze door het ontwikkelen van P+R-terreinen en fietsenstallingen nabij knooppunten. De reis van deur tot deur wordt voor gebruikers van het openbaar vervoer op deze manier zo eenvoudig en snel mogelijk.

De gemeente Schiedam voert ook beleid op de vervoerdimensie van het knooppunt Schiedam Centrum. Door aanpassingen in de openbare ruimte rondom het knooppunt tracht de gemeente verplaatsingen door het gebied zo aangenaam mogelijk te maken. Hiernaast heeft de gemeente een lobbyende rol bij de hogere overheden. Schiedam gaat namelijk niet over het regionale openbaar vervoer en al helemaal niet over de spoorwegen. Op dit moment wordt Schiedam Centrum bediend door intercity's, de gemeente wil dit graag zo houden. Op het gebied van ketenmobiliteit voert Schiedam eenzelfde beleid als de hogere overheden. De gemeente heeft fietsenstallingen gebouwd nabij het station, en aan de achterkant van het station ligt er een P+R-terrein.

Het interview maakt duidelijk dat het laten samenkomen van verschillende vervoerstromen, of multimodaliteit, in eerste instantie de reden was om het gebied rondom Schiedam Centrum te ontwikkelen. In de jaren '90 van de twintigste eeuw is de metrolijn vanuit Rotterdam verlengd tot Schiedam Centrum, waardoor dit station een belangrijke overstap werd tussen de trein en de metro. In figuur 7.2 is het metrostation Schiedam Centrum te zien.

*“Vanuit regionaal perspectief, en ook vanuit landelijk perspectief, is het vanuit de OV-stromen gezien een belangrijk knooppunt geworden.” (P. van 't Loo).*



Figuur 7.2: Metrostation Schiedam Centrum

Hiervoor was het station Schiedam Centrum altijd al het punt in de stad waar de regionale bus- en tramlijnen samenkwamen. De gemeente zag de komst van de metro als een kans om het gebied tot ontwikkeling te laten komen. Er hebben enkele ontwikkelingen plaatsgevonden die de verkeerskundige knooppuntfunctie van het station hebben vergroot. Zo heeft het station de beschikking over voldoende capaciteit om fietsen te stallen, en is er aan de achterkant van het station een P+R-terrein aangelegd. Ten behoeve van het goed laten functioneren van de looproutes om het station en tussen de verschillende vervoermiddelen is het busstation verplaatst naar +1 niveau, hierdoor sluiten de verschillende looproutes beter aan op elkaar.

Alle overheidspartijen zijn het er over eens dat de ketenmobiliteit rondom knooppunten goed georganiseerd moet zijn, dit wordt gedaan door het aanleggen van fietsenstallingen en P+R-terreinen. Op dit gebied hebben alle partijen een belang. Als het gaat om het laten samenkomen van verschillende middelen van openbaar vervoer en het goed afstemmen van

dienstregelingen is de SRR in staat om de belangrijkste beslissingen nemen. Zij zijn immers concessieverlener van het regionale openbaar vervoer, en zij zijn eigenaar van de infrastructuur hiervan.

### **Ruimtelijke dimensie van knooppuntontwikkeling**

Het concept van functiemenging is een van de twee onderdelen die gaan over de ruimtelijke kant van knooppuntontwikkeling. Het gaat hierbij om het tot ontwikkeling laten komen van verschillende functies (wonen, werken en recreatie) in een stationsgebied. De provincie stimuleert deze ontwikkelingen. Zij voeren beleid op het laten samenkomen van verschillende functies nabij knooppunten. Zuid-Holland noemt ook maatschappelijke voorzieningen, zoals scholen en ziekenhuizen, als een ontwikkeling die zij graag nabij knooppunten zien plaatsvinden.

De SRR heeft in zijn beleidsdocumenten over de ruimtelijke en vervoerskundige ontwikkeling van de Rotterdamse regio niet veel aandacht voor functiemenging. Zij noemen wel dat verdichting van verschillende soorten functies rondom knooppunten een ontwikkeling is die zij nastreven. De SRR noemt in zijn beleidsdocumenten geen concrete maatregelen die zij zouden willen inzetten om functiemenging nabij stations tot ontwikkeling te brengen.

Ook in de algemene beleidsdocumenten van de gemeente Schiedam die over de stad als geheel gaan wordt weinig aandacht geschonken aan het mengen van functies, ook niet in stationsgebieden. In het document dat gaat over de ontwikkeling van Schieveste wordt wel veel aandacht geschonken aan functiemenging in het gebied. Er is bewust gekozen voor de ontwikkeling van verschillende gebouwen (kantoren, detailhandel, onderwijs, recreatie en woningen). In de afgelopen decennia hebben deze ontwikkelingen ook plaatsgevonden, en ze zijn nog steeds aan het plaatsvinden. Ook is er vanuit het plan van de gemeente Schiedam gestuurd op het ontwikkelen van woningen voor verschillende inkomensgroepen. Dit is ook een vorm van functiemenging, maar dan binnen een segment (woningen).

Ook uit het interview is naar voren gekomen dat het tot ontwikkeling brengen van een gebied waar meerdere activiteiten kunnen plaatsvinden vanaf het begin van het ontwikkeltraject al een van de centrale doelstellingen is geweest voor het gebied. In de tijd dat het ontwikkeld is was het gebruikelijk om grote hoogwaardige kantoregebieden tot ontwikkeling te brengen. Schiedam had vanaf het begin van de ontwikkeling af aan al duidelijk gesteld dat het hier niet ging om de ontwikkeling van een kantoregebied. Aan de zuidzijde van dit station is dit ook zichtbaar, hier zijn namelijk vooral woningen en voorzieningen gevestigd (zie figuur 7.3).

*“Dit is een locatie waar je ook kantoren kan realiseren. Dat is ook een groot deel van het programma. Maar het is geen kantorenlocatie, om maar even de nuance aan te geven. Het gaat juist om die menging van functies.” (P. van 't Loo).*



Figuur 7.3: Zuidzijde van Schiedam Centrum

Het stationsgebied is een samenkomst van wonen en werken geworden. De laatste jaren is ook het gebied noordelijk van het station tot ontwikkeling gekomen, hier zijn enkele kantoren gevestigd en een schoolgebouw, dus de functie maatschappelijke voorzieningen is ook vertegenwoordigd in het gebied. Een afbeelding van de noordzijde van het stationsgebied is te zien in figuur 7.4.



Figuur 7.4: Noordzijde van Schiedam Centrum

Tot slot wordt er binnen enkele jaren een bioscoop ontwikkeld in het stationsgebied, dit zorgt ervoor dat ook de recreatiefunctie in het gebied aanwezig is. Al met al is er dus specifiek gericht op de ontwikkeling van een gebied dat meerdere functies huisvest.

*“Juist het toevoegen van die mix en het densificeren van het totale programma heeft natuurlijk wel als doel gehad om die knoop ook veel sterker te maken.”*  
(P. van 't Loo).

Funciemenging wordt, behalve door de gemeente Schiedam, nog niet veel nagestreefd door de betrokken overheidspartijen. De provinciale overheid noemt wel het belang van het tot ontwikkeling brengen van verschillende functies rondom knooppunten. De SRR besteedt er nauwelijks aandacht aan. Alleen uit het masterplan voor de ontwikkeling van Schiedam Centrum als knooppunt komen veel ambities voor funciemenging nabij het knooppunt naar voren, uit het interview is gebleken dat deze ambities vaak tot uitvoer zijn gebracht.

Een ander concept dat te maken heeft met de ruimtelijke ontwikkelingen behorende tot knooppuntontwikkeling zijn hogere dichtheden en concentratie van functies rondom vervoerknooppunten. De provincie voert met de beslissingsmogelijkheden die hij heeft beleid op het intensiveren van het ruimtegebruik rondom knooppunten. De provincie voert per definitie al beleid om het bestaande stedelijk gebied te intensiveren om zo de groene ruimtes open te houden, maar de intensiveringsopgave speelt nog meer in de directe omgevingen van knooppunten.

Ook de SRR besteedt in zijn beleidsdocumenten aandacht aan de intensivering en de concentratie van functies rondom knooppunten. Zij zien het belang van de concentratie en intensivering van ontwikkelingen rondom knooppunten als een mogelijkheid om de vervoerwaarde van de knooppunten te laten stijgen. Bij intensiever ruimtegebruik zal het gebruik van de vervoervoorzieningen in dat gebied namelijk toenemen.

Schiedam heeft in zijn gemeentelijke beleidsstukken ook aandacht voor de intensivering en concentratie van ontwikkelingen in de directe omgeving van station Schiedam Centrum.

Het station Schiedam Centrum is gevestigd aan de rand van een wijk die is gebouwd aan het einde van de negentiende eeuw. Wijken die in deze periode ontwikkeld zijn kennen over het algemeen een hoge dichtheid, zo is het ook in deze wijk. De concentratie van inwoners rondom het station was dus al aanwezig. Bij de verdere ontwikkeling van het stationsgebied is uitgegaan van een vergelijkbare hoogte aan dichtheid van woningen. Dichtheid is dus ook een ruimtelijke voorwaarde voor knooppuntontwikkeling waar Schiedam beleid op gevoerd heeft. In de stadsvisie 2030 staat vermeld dat er niet specifiek wordt gestuurd op de ontwikkeling van hoogbouw, maar dat het gebied er wel geschikt voor is. Er wordt dus in principe niet volledig gestuurd op concentratie en intensivering rondom het knooppunt, maar het is wel de plek in de stad waar deze ontwikkelingen zouden kunnen plaatsvinden.

Intensivering en concentratie van voorzieningen nabij knooppunten wordt door elke partij nagestreefd. De provincie probeert ruimtelijke ontwikkelingen van verdichting en intensivering vooral te laten plaatsvinden binnen de contouren van de bestaande steden, en dan met name in de stationsgebieden. De SRR richt zich ook op intensivering van het ruimtelijk gebruik rondom de knooppunten, ook omdat hiermee de vervoerwaarde van het knooppunt stijgt. De gemeente Schiedam voert ten slotte een minder expliciet beleid op verdichting rondom Schiedam Centrum. Wel zijn bij de ontwikkelingen in het gebied de hoge dichtheden van het gebied aangehouden. Er wordt in het gebied niet gericht op verdere verhoging van dichtheden, maar als er ergens verdichting zal gaan plaatsvinden in de stad, dan zal dat rond het knooppunt zijn.

### **De gevolgen van knooppuntontwikkeling voor bereikbaarheid en concurrentiepositie**

Door verschillende partijen wordt een toename in bereikbaarheid regelmatig aangedragen als een argument om knooppuntontwikkeling te laten plaatsvinden. Ook de provincie ziet bereikbaarheid als een belangrijke reden om knooppuntontwikkeling te laten plaatsvinden. Door een ontwikkeling van een veelheid aan functies rondom knooppunten hebben verschillende mensen met verschillende verplaatsingsmotieven allemaal de toegang tot diverse vervoermogelijkheden. Zij proberen door de ontwikkeling van knooppunten mensen ertoe te verleiden gebruik te maken van het openbaar vervoer. De provincie richt zich op het gebied van bereikbaarheid meer op de internationale centra dan op de kleinere steden in Zuid-Holland. De bereikbaarheid van die internationale centra wordt gezien als essentieel, terwijl er aan de bereikbaarheidsopgave van kleinere steden minder aandacht wordt geschonken.

De SRR ziet knooppunten ook als zeer goed bereikbare plaatsen. De stadsregio laat knooppunten tot ontwikkeling komen met als reden het verbeteren van de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio en van de afzonderlijke steden. De regio heeft hier vervolgens weer



profijt van op het gebied van de aantrekkelijkheid van het gebied, maar hier zal later nog op terug worden gekomen.

Ook Schiedam ziet dat ze met de ontwikkeling van Schiedam Centrum als knooppunt een stap hebben gezet in de richting van een betere bereikbaarheid van het gebied en de stad als geheel. De gemeente ziet dit vooral binnen de vervoerdimensie, doordat Schiedam Centrum een plaats is waar veel verschillende vervoermiddelen bij elkaar komen heeft de stad een zeer goed bereikbare plaats binnen de gemeentegrenzen liggen. Bereikbaarheidsproblematiek was echter geen reden voor de gemeente om het station tot ontwikkeling te brengen.

In het interview is een ander proces aan het licht gekomen. Doordat de metrolijn werd aangelegd ontstond er namelijk een kans om een goed bereikbaar en aantrekkelijk gebied te creëren rondom het station. De veranderingen die te maken hebben met het beter afstemmen van regionale openbaar-vervoerstromen hebben de bereikbaarheid van het gebied nog verder vergroot. De toegenomen bereikbaarheid als resultaat van de verkeerskundige vooruitgang van het gebied is voor de gemeente en de andere betrokken partijen dus de reden geweest om de ruimtelijke kant van knooppuntontwikkeling tot uitvoer te brengen.

*“Op dat moment zijn de discussies, ook hier, tot stand gekomen van zou niet geweldig zijn, in de wetenschap dat er een fantastisch OV-knooppunt ligt, dat naar aanleiding daarvan je ook een heel gebied kunt ontwikkelen. Dus, een beetje de transit-oriented development gedachte.” (P. van 't Loo).*

De verschillende partijen zien bereikbaarheid op een verschillende wijze. De provincie richt zich met name op de bereikbaarheid van de internationale topcentra, zoals Rotterdam en Den Haag. Zij schenken in hun beleidsdocumenten minder aandacht aan de bereikbaarheidsopgave van de kleinere steden. De SRR stimuleert knooppuntontwikkeling met de expliciete gedachte dat dit tot een impuls in de bereikbaarheid van de stadsregio als geheel en de bereikbaarheid van de afzonderlijke stad zal leiden. Er is ook aandacht voor knooppuntontwikkeling in kleinere steden. De gemeente Schiedam noemt een toename in bereikbaarheid niet uitdrukkelijk als reden om het station tot knooppunt te laten ontwikkelen. Zij zien wel dat ze een zeer goed bereikbare plaats in de stad hebben liggen, doordat op Schiedam Centrum vervoermiddelen vanuit het hele land samenkomen. Tegelijkertijd is voor de gemeente Schiedam de ontwikkeling van Schieveste een gevolg geweest van de impuls in bereikbaarheid die werd bewerkstelligd door de aanleg van de Rotterdamse metro. Hier volgden de ruimtelijke ontwikkelingen op de vervoerskundige ontwikkelingen.

Via een toename in bereikbaarheid is een toegenomen concurrentiepositie vaak een zeer belangrijke reden om knooppuntontwikkeling te laten plaatsvinden. Gebieden willen namelijk graag een aantrekkelijk vestigingsklimaat hebben zodat bedrijven en bewoners zich graag willen vestigen in dat gebied. Dat knooppuntontwikkeling een belangrijk middel is om deze toename in vestigingsklimaat van de plaats te realiseren wordt duidelijk uit de verschillende beleidsdocumenten. De provincie Zuid-Holland beargumenteert namelijk dat goede infrastructuur in combinatie met een goede ruimtelijke inrichting van het gebied leidt tot provincie die in staat is te concurreren met andere gebieden binnen en buiten Nederland.

De SRR ziet ook het belang van bereikbaarheid voor een sterke concurrentiepositie. De stadsregio heeft eerder genoemd dat knooppuntontwikkeling wordt ingezet op plekken om de bereikbaarheid te verbeteren. De gebieden in de nabijheid van knooppunten lenen zich uitstekend voor het vestigen van functies die een groot verzorgingsgebied beslaan. Ook noemt de SRR bereikbaarheid als een belangrijke voorwaarde om stedelijke ontwikkeling te laten plaatsvinden.

Voor de gemeente Schiedam geldt ook dat ze knooppuntontwikkeling laten plaatsvinden om een aantrekkelijkere vestigingsplaats te worden voor bedrijven en bewoners. Door de goede bereikbaarheid die Schiedam Centrum nu heeft is de plaats een aantrekkelijke locatie geworden om bovenlokale voorzieningen te vestigen. Doordat deze functies dichtbij de vervoersknoop gevestigd zouden zijn, zijn ze vanaf veel plaatsen in de regio eenvoudig te bereiken. De gemeente onderschrijft het belang van de toename in bereikbaarheid die door de ontwikkeling van het knooppunt heeft plaatsgevonden voor de economische ontwikkeling van de stad Schiedam. Dit, omdat de stad een beter vestigingsklimaat krijgt en aantrekkelijker wordt voor ondernemers om zich er te vestigen. Schiedam beargumenteert dat de ontwikkeling van het knooppunt de regionale positie van Schiedam heeft versterkt, in de zin dat (grote) ondernemingen nu, naast de grote internationale topcentra, ook Schiedam overwegen als mogelijke vestigingsplaats.

Een verbetering van de concurrentiepositie van de stad zou dus inhouden dat Schiedam een aantrekkelijkere plaats zou worden voor bedrijven en bewoners om zich er te gaan vestigen. Uit het interview is gebleken dat het verbeteren van het vestigingsklimaat voor de gemeente niet het initiële doel was toen er gestart werd met de ontwikkeling van het gebied. Toch heeft de ontwikkeling van het gebied er wel toe geleid dat de concurrentiepositie van Schiedam als stad en van Schiedam Centrum als plaats in die stad sterker is geworden. Zo is de komst van een grote bioscoop hier een bevestiging van. Deze bioscoop is dermate groot dat het de bedoeling is om er een regionaal aantrekkelijke bioscoop van te maken. De ontwikkelaar van deze bioscoop kijkt dus op het schaalniveau van de regio Rotterdam waar deze tot ontwikkeling kan worden gebracht. De keuze voor Schiedam Centrum is gemaakt vanwege de uitstekende bereikbaarheid. Door de goede bereikbaarheid heeft Schiedam deze grote ontwikkeling van de grond kunnen krijgen. Ook geven veel bedrijven binnen de regio aan dat ze zich graag nabij het stationsgebied van Schiedam zouden willen vestigen. Deze ontwikkeling geeft aan dat Schiedam zich door de ontwikkeling van het gebied rondom Schiedam Centrum heeft kunnen ontwikkelen tot een gebied dat op regionaal schaalniveau aantrekkelijk is voor bedrijven om zich er te vestigen. Het knooppunt heeft dus een regionale functie. Maar ook zeker binnen de stad is het gebied rondom Schiedam Centrum duidelijk aantrekkelijker dan andere plekken in de stad. Hoewel het niet direct het doel was van de ontwikkelingen heeft de knooppuntontwikkeling van Schiedam Centrum dus wel degelijk geleid tot een versterking van de concurrentiepositie van de stad en van het gebied rondom het knooppunt.

Aan de hand van de beleidsdocumenten kan er dus gezegd worden dat plaatsen veel baat hebben bij de ontwikkeling van knooppunten. Een verbetering van de concurrentiepositie wordt door de verschillende overheidspartijen gezien als een van de meest belangrijke redenen om een verbetering aan te brengen in de bereikbaarheid van het gebied. Zuid-Holland ziet vooral het belang van de bereikbaarheid van de internationale topgebieden in de provincie voor de concurrentiepositie van het gebied. De SRR kijkt ook naar de

concurrentiepositie van kleinere plaatsen. Zij voeren een stimulerend beleid voor knooppuntontwikkeling en verwachten daarmee dat de bereikbaarheid van een gebied toeneemt, waarmee ook de concurrentiepositie vooruit gaat. De gemeente Schiedam heeft zijn ruimtelijk beleid, en met name de ontwikkeling van het knooppunt, in het teken gezet van de verbetering van de concurrentiepositie. Nu de ontwikkelingen rond het stationsgebied voor een groot deel zijn voltooid is ook gebleken dat het vestigingsklimaat voor bedrijven en bewoners in het gebied rondom Schiedam Centrum is verbeterd. Elke partij erkent het belang van een goed vestigingsklimaat, maar ieder ziet dat op een ander schaalniveau.

De positie van Schiedam als stad en als knooppunt wordt door verschillende partijen besproken. Zuid-Holland besteedt niet veel aandacht aan de positie van afzonderlijke steden binnen de provincie, alleen de internationale topcentra zoals Rotterdam en Den Haag worden genoemd. De SRR noemt wel het belang van de kleinere steden zoals Schiedam. Zij typeren het knooppunt in Schiedam als een plek die op regionaal schaalniveau functioneert. Omdat er verbindingen met het hele land zijn is Schiedam Centrum een regionaal belangrijk knooppunt. Op deze plaats zouden volgens de SRR dan ook voorzieningen en functies ontwikkeld kunnen worden die publiek uit de gehele Randstad trekken.

Schiedam ziet zichzelf ook als stad die op regionaal schaalniveau van belang is. De stad heeft vanuit geografisch oogpunt een zeer goede uitgangspositie, Schiedam ligt namelijk tussen de internationale topcentra Rotterdam en Den Haag, en het ligt ook nog op de 'kennisas' van universiteiten die loopt van Leiden via Delft naar Rotterdam. Doordat Schiedam op deze locatie een knooppunt heeft ontwikkeld is de stad als geheel een stad geworden die op een regionaal schaalniveau functioneert.

Uit het interview is gebleken dat de positie van Schiedam in de regio sinds dat het stationsgebied tot ontwikkeling is gekomen is versterkt. Door de uitstekende bereikbaarheid van het gebied is Schiedam Centrum, zoals gezegd, op regionaal schaalniveau een aantrekkelijke plaats geworden. Dit maakt Schiedam tot een regionaal gezien belangrijke plaats. In vergelijking met een grote stad als Rotterdam heeft Schiedam een minder sterke positie in de regio, maar vergeleken met Vlaardingen, Spijkenisse of andere middelgrote steden in de Rotterdamse regio heeft Schiedam een betere uitgangspositie. Het gebied rondom het station heeft door zijn excellente bereikbaarheid een grote aantrekkingskracht op regionaal opererende bedrijven. De grote bedrijven die zich in Schiedam vestigen doen dat dan niet meer op andere plaatsen in de regio, omdat veel bedrijven Schiedam verkiezen boven andere steden in de regio heeft Schiedam een sterke positie in de regio. Alleen op het gebied van kantorenontwikkeling is de stad niet de sterkste speler in de regio. Schiedam heeft niet het imago mee van een aantrekkelijke kantorenstad, dit heeft bijvoorbeeld Capelle aan den IJssel wel. Dit speelt ook mee in de aantrekkelijkheid van de stad voor kantorenontwikkeling. Daarom moet het knooppunt in Schiedam zich volgens de gemeente naast kantoren ook op andersoortige ontwikkelingen richten.

### 7.3) Conclusie

Nadat een beschrijving is gegeven van het beleid van de verschillende actoren aangaande knooppuntontwikkeling is duidelijk geworden dat elke overheidspartij in dit proces een andere rol inneemt. In de beleidsdocumenten van de verschillende partijen staat omschreven wat zij zien als hun rol in het proces. De rolverdeling van de verschillende betrokken actoren bij knooppuntontwikkeling rond Schiedam Centrum staan weergegeven in tabel 7.1.

<b>Actor</b>	<b>Vervoerdimensie</b>	<b>Ruimtelijke dimensie</b>	<b>Gevolgen van knooppuntontwikkeling</b>
<b>Provincie Zuid-Holland</b>	Stimuleren van uitbreiding van het aantal HOV-lijnen, en die laten samenkomen op knooppunten  Stimuleren van ketenmobiliteit	Kaderstellend aan ruimtelijke ontwikkelingen  Stimuleren van verdichting en functiemenging rondom knooppunten	Knooppuntontwikkeling en binnenstedelijk bouwen als manier om openbaar vervoergebruik te stimuleren  Knooppuntontwikkeling in internationale centra vergroot de concurrentiepositie van de provincie
<b>SRR</b>	Verantwoordelijk voor regionaal openbaar vervoer, hierdoor laten ze openbaar vervoerlijnen zo veel mogelijk samenkomen op knooppunten  Stimuleren van ketenmobiliteit  Overstappen zo soepel mogelijk laten verlopen	Stimuleren van functiemenging en verdichting rondom knooppunten	Knooppunten zijn de perfecte locatie om bovenregionale functies te vestigen, hiervoor hebben ze een aantrekkelijk vestigingsklimaat

Tabel 7.1: Overzicht van rolverdeling van de actoren

<b>Actor</b>	<b>Vervoerdimensie</b>	<b>Ruimtelijke dimensie</b>	<b>Gevolgen van knooppuntontwikkeling</b>
<b>Gemeente Schiedam</b>	Verantwoordelijk voor ketenmobiliteit  Verantwoordelijk voor aanleggen van logische en gebruikersvriendelijke looproutes  Verantwoordelijk voor aansluiting van lokaal op regionaal en nationaal vervoer	Verantwoordelijk voor goede afstemming tussen ruimte en infrastructuur  Verantwoordelijk voor functiemenging en verdichting rondom knooppunten	Bereikbaarheid door de aanwezigheid van de Rotterdamse metro was de reden om de ruimtelijke ontwikkelingen op gang te brengen  Door knooppuntontwikkeling heeft Schiedam een sterkere concurrentiepositie dan omliggende steden

Tabel 7.1: Overzicht van rolverdeling van de actoren (vervolg)

Schiedam is een goed voorbeeld van welke positieve effecten knooppuntontwikkeling teweeg kan brengen. In een beleidsdocument uit 2002 is te zien wat de originele plannen zijn voor de ontwikkeling van Schieveste, het gebied rondom het station. In de recentere beleidsdocumenten komt naar voren dat Schiedam een zeer goede uitgangspositie heeft verkregen door de ontwikkeling van dat knooppunt. De stad heeft in samenwerking met de SRR een aantrekkelijk knooppunt ontwikkeld waar vervoerstromen vanuit het hele land naartoe gaan. Vervolgens heeft de ruimtelijke ontwikkeling plaatsgevonden met functiemenging en concentratie van voorzieningen. In de regionale context is Schiedam een stad die meetelt, de stad kan zich niet meten met Rotterdam en Den Haag, maar Schiedam heeft een belangrijke aantrekkingskracht op bedrijven die op regionale of Randstedelijke schaal opereren. Deze ontwikkelingen hebben plaatsgevonden nadat station Schiedam Centrum zich als knooppunt heeft ontwikkeld.

# Hoofdstuk 8

## *Synthese van resultaten*

Na de verschillende voorbeelden van knooppuntontwikkeling door het land heen te hebben geanalyseerd kan er een beeld opgesteld worden van verschillen en overeenkomsten. Er zal aandacht geschonken worden aan de verschillen en overeenkomsten tussen de verschillende gemeenten op het gebied van beleidsdocumenten en interviews. Over het algemeen passen de verschillende steden vergelijkbare methoden toe om knooppuntontwikkeling te laten plaatsvinden, de overeenkomsten tussen de knooppunten zijn groter dan de verschillen. In deze conclusie zal hier aandacht aan geschonken worden en zal er een beeld opgesteld worden van hoe er over het algemeen beleid wordt gevoerd op de verschillende thema's die door het resultatenhoofdstuk heen aan bod zijn gekomen. Bovendien zal er aandacht geschonken worden aan het krachtenveld van actoren die allemaal van toepassing zijn op de ontwikkeling van knooppunten, er wordt gekeken naar welke rol de verschillende overheden hebben in knooppuntontwikkeling. Het beeld van methoden voor knooppuntontwikkeling dat in deze conclusie wordt geschetst zal in hoofdstuk 9 worden toegepast op de situatie van Zoetermeer.

In dit hoofdstuk kan een antwoord geformuleerd worden op de tweede deelvraag: *“Welk beleid hebben Hoofddorp, Houten en Schiedam gebruikt om hun knooppunten te ontwikkelen? En heeft dit invloed gehad op hun concurrentiepositie?”*, en op de derde deelvraag: *“Wat is de rol van de verschillende actoren bij knooppuntontwikkeling?”*.

### **8.1) Samenvatting van de onderzoeksresultaten**

#### **Vervoerdimensie van knooppuntontwikkeling**

In alle drie de knooppunten wordt beleid gevoerd op het laten samenkomen van vervoerstromen. In alle gevallen is in ieder geval een spoorlijn aanwezig en is het centrale busstation van de stad gevestigd naast het treinstation. De treinverbindingen vanaf de verschillende knooppunten verschillen. Schiedam is het beste bedeed, zij hebben de beschikking over per richting vier intercity's en acht sprinters per uur. Hoofddorp heeft wat minder verbindingen en is ook alleen een station voor sprinters, en Houten heeft op zijn station de minst frequente verbinding, en ook alleen per sprinter. Dit onderdeel van knooppuntontwikkeling valt onder de verantwoordelijkheid van de rijksoverheid. Vanuit het ministerie van I&M wordt het programma hoogfrequent spoorvervoer geïntroduceerd. Daarmee gaat op veel stations de frequentie van het aantal treinverbindingen omhoog wat de bereikbaarheid van het station verbetert.

Op het gebied van busvervoer zijn er wel verschillen herkenbaar in de steden. Hoewel het busstation altijd nabij het station gevestigd is heeft niet elk busstation de beschikking over HOV-bussen. Hoofddorp heeft het sterkste busstation met een uitgebreid netwerk van R-netbussen die hoogfrequent naar alle interlokale bestemmingen in de Amsterdamse regio

rijden. Schiedam heeft vanaf zijn busstation de beschikking over enkele HOV-bussen die de Rotterdamse en Haagse regio aandoen, maar het merendeel bestaat uit lokale buslijnen. Houten heeft het minst uitgebreide busstation, zij hebben de beschikking over een relatief klein busstation van waaruit enkele lokale buslijnen naar omliggende dorpen rijden. Wel hebben alle steden bewust ervoor gekozen om hun bussen allemaal naar het station te laten rijden. De busverbindingen en het busstation vallen onder het beheer en de verantwoordelijkheid van de regionale overheid. Op dit gebied heeft de gemeente ook nog een rol, zij zijn degenen die moeten zorgen voor goede loopverbindingen tussen de verschillende soorten openbaar vervoer, dus bijvoorbeeld tussen het busstation en het treinstation.

Een ander onderdeel van multimodaliteit is ketenmobiliteit. In alle steden wordt hier aandacht aan geschonken. Hoewel busvervoer ook ketenmobiliteit is wordt er in de meeste beleidsdocumenten vooral naar verwezen als de aanwezigheid fietsverbindingen, fietsenstallingen en P+R-terreinen. Houten doet het op dit punt het sterkste. Zij hebben rond hun knooppunt niet de beschikking over een officieel P+R-terrein, maar zeker op het gebied van fietsfaciliteiten hebben zij de beste uitgangspositie. De fietspaden die de stad rijk is zijn veelal zo gebouwd dat ze allemaal uitkomen op het stationsplein. Daar bevindt zich een fietstransferium waar reizigers eenvoudig hun fiets kunnen stallen en het perron van het treinstation oplopen. Ook Hoofddorp en Schiedam schenken aandacht aan de fietsvoorzieningen, zij het in mindere mate dan Houten. De auto in de keten van vervoermiddelen wordt minder ondersteund. Zoals gezegd kent Houten rond zijn knooppunt geen officieel P+R-terrein. Hoofddorp heeft dat wel, maar die is op een plaats gebouwd waar de looproute naartoe niet ideaal is. Schiedam heeft wel een goed functionerend P+R-terrein en doet het op dit punt dan ook het beste. De infrastructuur van lokale wegen, fietspaden en P+R-terreinen vallen onder de verantwoordelijkheid van de gemeente. Zij moeten ervoor zorgen dat lokale en interlokale infrastructuur goed op elkaar aangesloten zijn.

### **Ruimtelijke dimensie van knooppuntontwikkeling**

In de ruimtelijke kant van knooppuntontwikkeling zijn er interessante aspecten te zien. Zo is Houten in de jaren '70 van de twintigste eeuw al helemaal ontwikkeld volgens de principes van knooppuntontwikkeling. Dat wil zeggen dat er een stadscentrum rondom het treinstation is ontwikkeld waar werken, wonen, recreëren en onderwijs samenkomen. Het knooppunt in Schiedam heeft zich ontwikkeld vanaf 2000 tot nu. Ook in deze stad geldt dat er een gebied tot ontwikkeling is gebracht met ruimte voor werken, wonen, recreëren en onderwijs. De ontwikkelingen rondom het knooppunt in Schiedam zijn nog altijd in gang, zo komt er binnenkort een bioscoop wat de recreatiefunctie van Schiedam Centrum versterkt. In Hoofddorp geldt dat de ontwikkelingen nog moeten plaatsvinden, de plannen voor de aanpak van het gebied worden wel al ontwikkeld. In Hoofddorp geldt dat er nu rondom het station nog weinig functiemenging is, het gebied bestaat voornamelijk uit kantoren, maar in de toekomst wil de gemeente wonen en andere functies gaan toevoegen in het gebied waardoor er een impuls in levendigheid zal ontstaan. In alle voorbeelden van knooppuntontwikkeling wordt er dus heel bewust de keuze gemaakt voor het mengen van functies. De gemeente Haarlemmermeer neemt bij deze ontwikkelingen niet zelf het voortouw, het proces van de gebiedsopwaardering wordt in volledige coproductie met bewoners en bedrijven gedaan.

Ook op het gebied van dichtheid wordt er in de drie steden beleid gevoerd. In Houten geldt dat er specifiek ontwikkelingen hebben plaatsgevonden waar is gericht op een hoge dichtheid

rondom het station en het centrum. In Schiedam was deze gedeeltelijk al aanwezig, maar de hoge mate aan dichtheid is bewust doorgezet bij de verdere ontwikkeling van het knooppunt. Voor Hoofddorp geldt ook dat er al een vrij hoge dichtheid was, in het beleid van de gemeente worden de hoge dichtheden aangehouden bij de verdere ontwikkelingen rondom het station.

Duidelijk is wel dat de ruimtelijke dimensie van knooppuntontwikkeling een gemeentelijke taak is. Andere actoren hebben er wel invloed op door te adviseren of door kaders te stellen, maar de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied blijven primair de verantwoordelijkheid van de gemeente.

### **De gevolgen van knooppuntontwikkeling voor bereikbaarheid en concurrentiepositie**

Op dit punt komen de verschillen tussen de beleidsdocumenten en de interviews goed naar voren. De beleidsdocumenten van de verschillende actoren betrokken bij de verschillende knooppunten impliceren vooral dat knooppuntontwikkeling bijdraagt aan de bereikbaarheid en concurrentiepositie van een gebied. Uit de interviews blijkt dat dit vaak het geval is, maar dat het vestigingsklimaat van een gebied van meer afhankelijk is dan een goede bereikbaarheid. Vooral de knooppuntontwikkeling rondom Hoofddorp is hiervan een voorbeeld. De gemeente Haarlemmermeer ziet rondom station Hoofddorp een gebied dat uitstekend bereikbaar is, met korte reistijden naar de internationale centra Amsterdam en Schiphol, maar ziet ook dat het gebied rondom het station niet in trek is bij bedrijven en inwoners. Bereikbaarheid is een voorwaarde, maar geen garantie voor een concurrerend gebied met een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Schiedam had in het verleden ook te maken met een onaantrekkelijke locatie rondom het station, sinds de opwaardering van het station en het omliggende gebied is de locatie in trek gekomen bij bedrijven en inwoners. Ook Schiedam bevestigt dus het beeld dat bereikbaarheid geen garantie is voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Het knooppunt in Houten heeft een andere geschiedenis. Zoals eerder genoemd heeft Houten altijd ruimtelijk beleid gevoerd dat veel kenmerken heeft van knooppuntontwikkeling. Door een bereikbaar gebied te creëren dat ook nog aantrekkelijk is heeft Houten centrum altijd een goed vestigingsklimaat gekend.

Een opvallende overeenkomst die alle drie de knooppunten kennen is dat in de beleidsdocumenten heel erg wordt gericht op knooppuntontwikkeling als middel om de bereikbaarheid van een gebied en van de stad te verbeteren. Een aantrekkelijk vestigingsklimaat zal daarop vanzelf volgen, uitgaande van de beleidsdocumenten. In de interviews bij de beleidsmedewerkers komt een beeld naar voren dat bereikbaarheid geen garantie is voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Zeker Schiedam en Hoofddorp brengen dit beeld naar voren.

## **8.2) Beantwoording van deelvraag twee en drie**

### ***Deelvraag twee: Welk beleid hebben Hoofddorp, Houten en Schiedam gebruikt om hun knooppunten te ontwikkelen? En heeft dit invloed gehad op hun concurrentiepositie?***

Na de samenvatting van de gevonden resultaten te hebben gegeven kan er een antwoord gegeven worden op de tweede deelvraag. Er kan gezegd worden dat de betrokken actoren bij alle drie de onderzochte knooppunten vergelijkbare componenten hebben ingezet om knooppuntontwikkeling te laten plaatsvinden. De twee belangrijkste thema's die naar voren



kwamen zijn het laten samenkomen van infrastructuurstromen en het ontwikkelen van de omgeving waar deze samenkomst van infrastructuur plaatsvindt.

In alle drie de cases is beleid gevoerd om lokale en regionale infrastructuur zo optimaal mogelijk te laten aansluiten op de nationale infrastructuur. Deze ontwikkeling uit zich in verschillende elementen. Zo heeft elk van de onderzochte steden zijn centrale busstation vlak naast het treinstation gevestigd, dit verbetert de aansluiting van nationaal op regionaal en lokaal vervoer. Daarnaast zijn er in de onderzochte steden duidelijke en logische looproutes aangebracht tussen de verschillende vervoermiddelen rondom een knooppunt. Tot slot wordt er in de drie steden heel bewust een beleid gevoerd om de ketenmobiliteit zo goed mogelijk te faciliteren. Dit door het bouwen van een fietsenstalling nabij het station waar fietsen veilig kunnen staan en van waaruit reizigers via de logische looproutes eenvoudig de verschillende vervoermiddelen kunnen bereiken. Een ander element van ketenmobiliteit is het autovervoer. De auto in de keten wordt gefaciliteerd door het aanbrenge van P+R-terreinen als onderdeel van de knooppunten waar auto's (gratis) geparkeerd kunnen worden. Hier wordt niet in elke stad een (optimaal) beleid gevoerd. Alle drie de steden richten zich wel op de auto in de keten van vervoermiddelen, maar niet allemaal door P+R-terreinen te bouwen rondom het hoofdknooppunt van de stad. Houten heeft zijn P+R-terrein bijvoorbeeld naast zijn andere treinstation gebouwd.

Het tweede thema is de ruimtelijke ontwikkelingskant van knooppuntontwikkeling. Alle drie de steden hebben in het verleden of nu een beleid op het ontwikkelen van een gebied rondom het knooppunt dat zich kenmerkt door functiemenging en hoge dichtheden. Zowel Hoofddorp als Houten als Schiedam heeft zich in het traject van gebiedsontwikkeling rondom de knooppunten zeer bewust gericht op de ontwikkeling van een gebied dat verschillende functies heeft. Houten heeft dit in het verleden al gedaan, in Schiedam is dit proces nu in een ver gevorderd stadium en in Hoofddorp staan ze nog aan de beginfase van deze gebiedsopwaardering. Functiemenging in Houten en Schiedam komt naar voren in het feit dat er in het gebied rondom het knooppunt woningen, kantoren, voorzieningen en recreatieve functies gevestigd zijn. Ook Hoofddorp richt zich op een dergelijke ontwikkeling. Dichtheid is de tweede component binnen de ruimtelijke dimensie van knooppuntontwikkeling, en ook hier wordt in de drie onderzochte cases beleid op gevoerd. Hoofddorp en Schiedam kenden al een vrij hoge dichtheid in de directe stationsomgeving, zij kiezen er beiden bewust voor om deze hoge dichtheden aan te houden bij de verdere ontwikkeling van het knooppuntgebied. Houten kende origineel geen hoge dichtheden, bij de ontwikkeling van het station en het gebied eromheen is in de jaren '70 heel bewust gekozen voor de ontwikkeling van een gebied met, voor die stad, vrij hoge dichtheden.

De gevolgen die knooppuntontwikkeling hebben gehad voor de stad zijn niet zeer rechtlijnig. Houten heeft door de complementaire ontwikkeling van de vervoersknoop en het gebied eromheen altijd een goed bereikbaar centrum gehad dat een aantrekkelijker vestigingsklimaat kent dan het centrum van vergelijkbare steden waar in geen of mindere mate knooppuntontwikkeling heeft plaatsgevonden. Voor Schiedam geldt dat het stationsgebied altijd een goede bereikbaarheid heeft gekend door de aanwezigheid van een treinverbinding naar grote delen van Nederland. Toch was het vestigingsklimaat van het gebied niet bijzonder aantrekkelijk totdat er vanaf 2000 ontwikkelingen begonnen plaats te vinden die hebben geleid tot een opwaardering van het gebied. In Hoofddorp is er ook sprake van een goed bereikbaar gebied met een achterblijvende aantrekkelijkheid voor bedrijven en

bewoners. Om hier een verbetering in aan te brengen zullen er in het stationsgebied van Hoofddorp ontwikkelingen gaan plaatsvinden, waar functiemenging er een van is, die de aantrekkelijkheid van het gebied moeten gaan verbeteren. Samenvattend kan er gezegd worden dat bereikbaarheid een voorwaarde is voor de aantrekkelijkheid van een gebied voor bedrijven en bewoners, maar het is geen garantie. Het vestigingsklimaat is, zoals ook bevestigd door de literatuur, afhankelijk van meer factoren van bereikbaarheid.

**Deelvraag drie: *Wat is de rol van de verschillende actoren bij knooppuntontwikkeling?***

In de analyse van de beleidsdocumenten en tijdens het afnemen van de interviews is er aandacht geschonken aan de rolverdeling tussen de verschillende actoren bij knooppuntontwikkeling. Bij deze rolverdeling is rekening gehouden met vier lagen van overheden: de rijksoverheid, de provincie, de regio en de gemeente. Bij knooppuntontwikkeling hebben al deze actoren een rol.

De rijksoverheid heeft een belangrijke rol als het gaat om de vervoerdimensie van knooppuntontwikkeling. Het rijk beheert en ontwikkelt namelijk de nationale infrastructuur in de vorm van water-, spoor- en autosnelwegen. Zij staan in de positie om deze netwerken aan te passen door een tracéverandering of een frequentieverhoging. Dit zijn belangrijke componenten om de vervoerkant van knooppuntontwikkeling te kunnen optimaliseren. De rijksoverheid heeft de afgelopen decennia de verantwoordelijkheid over de ruimtelijke ordening gedecentraliseerd, dus ze hebben geen verantwoordelijkheid over de ruimtelijke dimensie van knooppuntontwikkeling. Toch hebben ze er wel een belang bij welke inhoud wordt gegeven door, onder meer, gemeenten te adviseren hoe ze moeten omgaan met stedelijke ontwikkeling in samenhang met infrastructuur. Bovendien geeft het rijk zijn belang in ruimtelijke ordening inhoud door het MIRT en door cofinanciering van belangrijke projecten die van invloed kunnen zijn op de nationale netwerken, zoals knooppuntontwikkeling.

De rol van de provincie bij knooppuntontwikkeling kan vooral gekarakteriseerd worden als adviserend en regulerend. De provincie heeft, anders dan de rijksoverheid, nog een duidelijke rol op het gebied van ruimtelijke ordening. Zij hebben bijvoorbeeld de verantwoordelijkheid over de groengebieden in de provincie en stellen kaders aan de ontwikkeling van kantoren, detailhandel en andere functies. Bij de ontwikkeling van een knooppunt met een veelheid aan functies speelt de provincie een belangrijke rol doordat zij de ontwikkeling van deze functies afstemmen met de ontwikkeling van deze functies elders in de provincie. De mate waarin de provincie invloed heeft op de vervoerdimensie van knooppuntontwikkeling verschilt per gebied. Als er in het gebied waar knooppuntontwikkeling plaatsvindt een regionale overheid aanwezig is dan heeft de provincie, op het beheer en de ontwikkeling van provinciale wegen na, weinig invloed hierop. Als er geen regionale overheid aanwezig is heeft de provincie een grote invloed op de vervoerkant doordat ze in dat geval concessieverlener zijn voor het regionale openbaar vervoer en omdat ze de beheerder zijn van de infrastructuur voor deze regionale openbaar-vervoerdiensten, hieronder vallen onder meer de busstations. In deze gevallen heeft de provincie ook op de vervoerdimensie een zeer belangrijke rol.

Nederland kent na de opheffing van de WGR+ regio's twee officiële regionale overheden: de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Binnen de MRA is momenteel ook de Stadsregio Amsterdam nog actief, maar zij zullen

vermoedelijk in de toekomst hun taken overdragen aan de MRA. Hoofddorp valt onder de MRA en Schiedam valt onder de MRDH. Bij deze twee steden heeft de regionale overheid een belangrijke rol in knooppuntontwikkeling. De regionale overheid is namelijk de concessieverlener voor het regionale openbaar vervoer. Zij hebben via deze weg een grote invloed op het regionale openbaar vervoer, en daarmee op de vervoerdimensie van knooppuntontwikkeling. De regionale overheid is ook verantwoordelijk voor de infrastructuur van het regionale openbaar vervoer. Zij hebben de mogelijkheid tot tracéverandering, en dat is een belangrijk middel om verschillende vervoerstromen te laten samenkomen.

De gemeente heeft vooral aan de ruimtelijke kant van knooppuntontwikkeling een belangrijke rol. Zij zijn namelijk de actor die het gebied rondom het knooppunt tot ontwikkeling brengen tot een aantrekkelijk gebied met hoge dichtheden en functiemenging. Zoals gezegd kunnen ze daarbij ondersteuning krijgen van andere overheden, maar de verantwoordelijkheid ligt bij de gemeenten zelf. Aan de vervoerkant van knooppuntontwikkeling spelen gemeenten ook een belangrijke rol. De gemeente heeft de verantwoordelijkheid om de lokale infrastructuur goed op de regionale en nationale infrastructuur te laten aansluiten. Een belangrijke component hiervan is het aanbrengen van goede fietsverbindingen naar het knooppunt toe, zodat het ook voor fietsers een goed bereikbare plaats wordt.

In de drie knooppunten die onderzocht zijn spelen alle vier de betrokken overheden een rol. Het kan per knooppunt verschillen welke overheid welke rol speelt, maar over het algemeen zijn er veel overeenkomsten in de rolverdeling tussen de verschillende overheden in de drie onderzochte knooppunten. Een overzicht van de kenmerken van de rolverdeling tussen de verschillende overheden is weergegeven in tabel 8.1.

<b>Actor</b>	<b>Rol in vervoerdimensie</b>	<b>Rol in ruimtelijke dimensie</b>
Rijksoverheid	Verantwoordelijk voor nationale infrastructuur	Adviserend
Provincie	Verantwoordelijk voor provinciale infrastructuur, verantwoordelijk voor regionaal OV (alleen bij afwezigheid van een regionale overheid)	Adviserend, regulerend
Regionale overheid	Verantwoordelijk voor regionaal OV	Adviserend, regulerend
Gemeente	Verantwoordelijk voor lokale infrastructuur	Verantwoordelijk, initiator voor gebiedsontwikkeling

Tabel 8.1: Overzicht van rolverdeling van overheden

# Hoofdstuk 9

## Toepassing op Zoetermeer

In de hoofdstukken 5 tot en met 7 is er een overzicht gegeven van welke methoden er zijn ingezet voor de ontwikkeling van de drie onderzochte knooppunten (Hoofddorp, Houten en Schiedam), vervolgens heeft er in hoofdstuk 8 een synthese plaatsgevonden van de onderzoeksresultaten. In dit hoofdstuk zal deze synthese getoetst worden aan de situatie zoals die nu in Zoetermeer is en aan het beleid dat in Zoetermeer wordt gevoerd op knooppuntontwikkeling. De situatie zoals die nu in Zoetermeer is zal toegelicht worden aan de hand van enkele beleidsdocumenten, in deze documenten wordt de situatie zoals die nu in Zoetermeer is beschreven en wordt aandacht geschonken aan de opgaven waar Zoetermeer voor staat. Het beleid dat er op dit moment wordt gevoerd op het gebied van knooppuntontwikkeling wordt uitgelegd aan de hand van een interview dat is afgenomen met een beleidsmedewerker van de gemeente Zoetermeer. Voor de analyse van het beleid in Zoetermeer zal er nog een overzicht worden gegeven

Als eerste zal een overzicht worden gegeven met de belangrijkste kenmerken van Zoetermeer die essentieel zijn om de stad begrijpen en om een juiste toepassing te kunnen geven van de onderzoeksresultaten op de Zoetermeerse context. Een overzicht van de huidige situatie van de Zoetermeerse knooppunten en een toelichting van het beleid dat de gemeente voert op knooppuntontwikkeling wordt vervolgens gepresenteerd in paragraaf 9.2. In paragraaf 9.3 worden de gevonden resultaten van deelvraag twee vervolgens vergeleken met de informatie uit paragraaf 9.4 waaruit een conclusie kan worden opgesteld in welke mate Zoetermeer een vergelijkbaar beleid voert op knooppuntontwikkeling als de drie onderzochte knooppunten, waarmee een antwoord gegeven kan worden op deelvraag vier: *“wat zijn de overeenkomsten en verschillen tussen het beleid van Zoetermeer en dat van Hoofddorp, Houten en Schiedam?”*.

### 9.1) Overzicht van Zoetermeer

De plaats waar dit onderzoek op van toepassing is is Zoetermeer. Zoetermeer kent een andere geschiedenis dan de meeste plaatsen in de wereld, en in ieder geval dan de meeste andere plaatsen in Nederland. Om de uitkomsten van dit onderzoek in een goede context te plaatsen is het van belang om kennis te nemen van de stad Zoetermeer. Dit hoofdstuk zal als eerste een beknopte geschiedenis geven van de stad Zoetermeer, de geschiedenis van deze stad heeft namelijk een sterke invloed gehad op hoe de stad is vormgegeven. Hierna zal er aandacht worden besteed aan de verschillende samenwerkingsverbanden waar Zoetermeer aan deelneemt. Een van die verbanden is de metropoolregio, en aangezien dit onderzoek wil verkennen wat de gevolgen van knooppuntontwikkeling zijn voor het krachtenveld in de regio is het van belang te weten wat die regio is, en welke positie Zoetermeer daarin op dit moment inneemt. Vervolgens zal het vervoersysteem van Zoetermeer worden uitgelicht. Knooppuntontwikkeling heeft immers te maken met het samenbrengen van vervoersstromen

en de daarmee samenhangende ruimtelijke ontwikkeling. Vanwege dit aspect is kennis van het Zoetermeerse vervoersysteem belangrijk om de uitkomsten van dit onderzoek in het juiste daglicht te plaatsen. Tot slot wordt in de laatste paragraaf aandacht geschonken aan de huidige concurrentiepositie van Zoetermeer. Dit onderzoek verwacht dat er relaties bestaan tussen knooppuntontwikkeling, bereikbaarheid en concurrentiepositie. Aan de hand van de verschillende componenten van de concurrentiepositie van een stad, zoals besproken in paragraaf 2.3 van het theoretisch kader, wordt beoordeeld hoe Zoetermeer op dit moment scoort op deze afzonderlijke componenten.

### **Geschiedenis van Zoetermeer**

#### *Vooroorlogs Zoetermeer*

Zoetermeer was op 1 april 2015 een stad van 124 117 inwoners (Zoetermeer, 2015). De bevolkingsomvang is pas de laatste decennia zeer sterk gegroeid, tot in de jaren '60 van de twintigste eeuw was Zoetermeer een plattelanddorp van ongeveer 7 000 inwoners. De eerste vormen van beschaving in Zoetermeer gaan terug tot ongeveer het jaar 1000. In die tijd werd Zoetermeer door de grootschalige veenontginning een nederzetting van agrariërs. Door zijn strategische ligging op de route tussen Den Haag en Gouda en de route tussen Delft en Leiden groeide Zoetermeer uit tot een centrale plaats in handelsroutes, hiertoe werden de Delftswallenwetering en de Leidswallenwetering aangelegd als vaarroutes naar beide plaatsen. Vandaag de dag zijn deze twee weteringen, hoewel ze door de jaren heen als vaarroute in onbruik zijn geraakt, nog duidelijk herkenbaar aanwezig in de stad. Als reactie op de groeiende wateroverlast door de continue veenontginning werden in de zeventiende en achttiende eeuw de verschillende meren rond Zoetermeer drooggemaakt. Als eerste werd het Zoetermeerse Meer drooggelegd in 1613, hierdoor ontstond de Meerpolder. Dit is een van het eerste drooggemaakte polders in Nederland. Met de komst van de spoorlijn Den Haag – Utrecht in 1864 waar ook Zoetermeer een station aan kreeg groeide de bedrijvigheid in het dorp. Dit station lag op de plaats waar nu station Zoetermeer Oost ligt. De plaats die tot dan toe zich vooral rond de Dorpsstraat concentreerde groeide langs de nieuwe Stationsstraat in de richting van de spoorlijn. In de periode na de aanleg van de spoorlijn en 1960 veranderde Zoetermeer, op de aanleg van rijksweg 12 in 1938 na, niet ingrijpend. De stad groeide langzaam en kleinschalig in de richting van het station waardoor de wijk Dorp ontstond (Zoetermeer, 2010).

#### *De groeikernentijd*

Vanaf de jaren '60 van de twintigste eeuw veranderde echter alles. De stad werd in 1962 als eerste plaats in Nederland aangewezen als 'nieuwe stad' (PBL, 2012). De nieuwe stad was een concept dat is bedacht in het in 1958 opgestelde Ontwikkelplan Westen des Lands 1980. In dit ontwikkelplan werd er uitgegaan van een grote groei van de bevolkingsomvang tot 2000, en dan met name in de Randstad. Om de bestaande grote steden (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht) niet te zwaar te belasten werden er 'overloopgebieden' aangewezen om de groeiende bevolking op te vangen. Het dorp Zoetermeer werd aangewezen om vooral de bevolking van Den Haag op te vangen. De tweede nota over de ruimtelijke ordening (1966) werkte dit concept verder uit op landelijk niveau. De nieuwe steden werden vanaf toen groeikernen genoemd (van der Cammen & de Klerk, 2003).



Figuur 9.1: Kaart van Zoetermeer en zijn wijken

Vanaf 1966 is er begonnen met de bouw van de eerste uitbreidingswijken Palenstein en Driemanspolder. Deze wijken kenmerken zich door hoogbouw, groene open ruimtes en een strikte functiescheiding. Deze opvattingen zijn typisch voor deze tijd waarin concepten als het modernisme en de functionele stad hoogtij vierden. Gedurende de jaren '70 zijn achtereenvolgens de wijken Meerzicht, Buytenweg, De Leyens en Segwaert gebouwd. In deze wijken is duidelijk een omslag in stedenbouwkundige opvattingen zichtbaar. Deze wijken kennen namelijk, behalve een deel van Meerzicht, uitsluitend laagbouw en kleinschalige woonerven. Gedurende de jaren '70 is ook de Stadslijn Zoetermeer aangelegd, hier wordt later op terug gekomen. In de jaren '80 was met de voltooiing van het stadscentrum de originele verstedelijkingsopgave voor de stad Zoetermeer volbracht. Gedurende de jaren '70 vonden er echter verschillende ontwikkelingen plaats, waaronder een dalende woningbezetting, waardoor er toch nog meer behoefte aan woningen bleek te zijn dan origineel gepland. Deze ontwikkelingen leidden ertoe dat er werd besloten tot de bouw van de wijken Noordhove en Rokkeveen eind jaren '80 en in de jaren '90. Deze wijken zijn weer in een andere stedenbouwkundige periode gebouwd, deze wijken kennen een afwisseling van laagbouw en middelhoogbouw, en een afwisseling van sociale huurwoningen en koopwoningen. Rokkeveen is de eerste, en nog altijd enige, wijk van Zoetermeer die ten zuiden van de rijksweg A12 is gebouwd. Doordat Noordhove en Rokkeveen niet origineel gepland waren hebben deze wijken ook geen verbinding met de Stadslijn Zoetermeer, voor deze wijken zijn enkele stadsbuslijnen opgericht (Zoetermeer, 2010).

### *Van groeikern naar netwerkstad*

In 1994 werd er officieel een eind gemaakt aan de groeikernenstatus van Zoetermeer. Toch was er nog geen einde gekomen aan de uitbreiding van de stad. In 1990 werd de vierde nota over de ruimtelijke ordening extra (VINEX) vastgesteld. Dit plan zag een verder groeiende behoefte aan woningen in de Randstad, en daarom werden er locaties aangewezen om nieuwe (grootschalige) uitbreidingswijken te bouwen. Ook Zoetermeer werd een dergelijke locatie, dit heeft uiteindelijk geresulteerd in de bouw van de wijk Oosterheem vanaf 2000. Deze nieuwste uitbreidingswijk is vandaag de dag op enkele locaties na volledig voltooid. Voor Oosterheem is er een extra tak aan de Stadslijn Zoetermeer aangelegd. Deze Oosterheemlijn verbindt Oosterheem met de rest van de stad en Den Haag. Bovendien wordt binnen enkele jaren de Oosterheemlijn verlengd naar de A12 en de NS-spoorlijn waar de nieuwe vervoersknoop Bleizo gerealiseerd zal worden (Zoetermeer, 2010). Meer toelichting over de vervoersstromen en knooppunten in Zoetermeer zal in het gedeelte over knooppunten en vervoer worden gegeven.

### **Zoetermeer in de stedelijke regio**

#### *Zoetermeer en de metropoolregio*

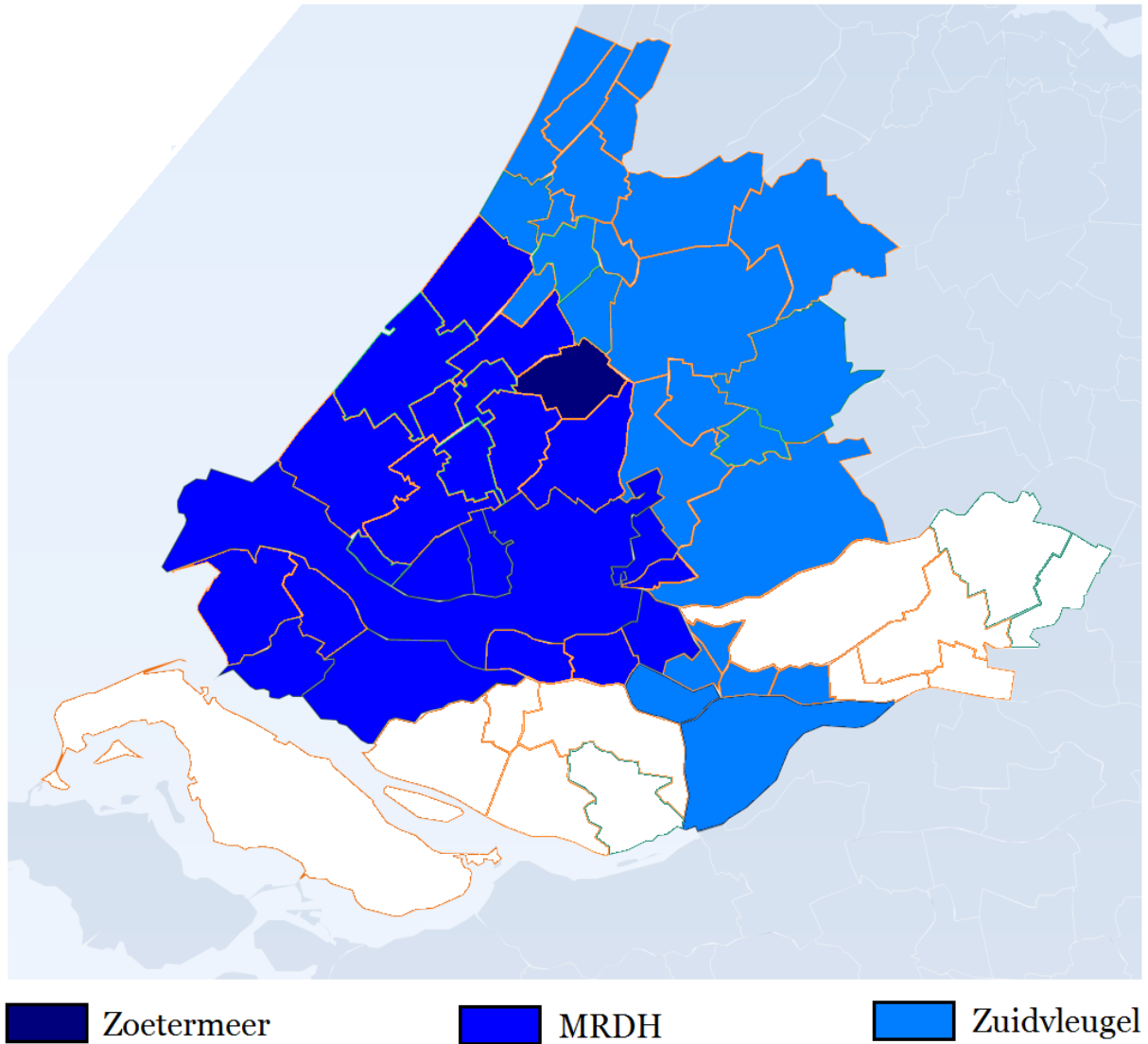
Zoetermeer ligt in het midden van de provincie Zuid-Holland en maakt deel uit van verschillende samenwerkingsverbanden. De stad is deel van het samenwerkingsverband van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Dit is een regionaal samenwerkingsverband dat is ontstaan in 2015. In het verleden maakte Zoetermeer deel uit van de WGR-plusregio Stadsgewest Haaglanden. Dit stadsgewest is opgericht in 1992 en was een samenwerkingsverband tussen de gemeenten Delft, Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Midden-Delfland, Pijnacker-Nootdorp, Rijswijk, Wassenaar, Westland en Zoetermeer (Haaglanden, 2014a). Na Den Haag is Zoetermeer de grootste gemeente in dit verband. In 2014 is de eerste kamer akkoord gegaan met de wet voor de afschaffing van de WGR-plusregio's. De regio's mochten in de toekomst alleen nog bestaan als (informeel) netwerk, zij hebben geen politieke macht meer en kunnen niet langer zelfstandig beleid vaststellen. Er mochten nog wel enkele grotere metropoolregio's werkzaam zijn als officiële regionale autoriteit. Het gevolg hiervan is dat het Stadsgewest Haaglanden met de stadsregio Rotterdam-Rijnmond is gefuseerd. De gedachte hierachter was dat een samenwerking tussen het politieke centrum Den Haag en Rotterdam waar een van de grootste havens van de wereld ligt en bovendien het regionale vliegveld Rotterdam The Hague Airport, essentieel is om op Europees schaalniveau mee te tellen (Haaglanden, 2014b). Zoals gezegd heeft de MRDH wel politieke macht en de mogelijkheid om beleid vast te stellen. Voornamelijk wordt richt het beleid van de metropoolregio zich vooral op het gebieden economie en verkeer en vervoer. Plannen die gaan over de infrastructuur en mobiliteit van de regio worden door de MRDH gemaakt. Zo gaat de metropoolregio over het openbaar vervoer in de regio, zij regelen de verlening van de concessie en zijn verantwoordelijk voor de infrastructuur van de Stadslijn Zoetermeer (MRDH, 2013a). De MRDH wordt binnen Europa gezien als een concurrerende regio. In een rangorde gebaseerd op de aspecten politiek, economie, wetenschap, transport en cultuur neemt de MRDH in de ranglijst van Europese metropoolregio's de dertiende plaats in, achter München, maar voor Milaan en Barcelona (MRDH, 2013b).

### *Stedenbaan*

Naast de MRDH maakt Zoetermeer ook deel uit van het grotere samenwerkingsverband Zuidvleugel. De Zuidvleugel beslaat de gemeenten van de MRDH met de gemeenten in de regio Dordrecht, Leiden en Gouda. De Zuidvleugel is een samenwerkingsverband dat geen politieke macht heeft. Wel heeft het netwerk het concept van Stedenbaan in 2003 geïntroduceerd. Stedenbaan gaat over de ontwikkeling van een HOV-netwerk in het zuidelijke gedeelte van de Randstad. Dit netwerk is gebaseerd op de bestaande spoorlijnen van de NS (Zuidvleugel, 2014). Deze ontwikkeling staat los van het programma hoogfrequent spoor (PHS) van het ministerie van I&M waar op de drukste spoortrajecten van Nederland op den duur zes sprinters en zes intercity's per uur per richting moeten gaan rijden (IenM, 2011). Naast de ontwikkeling van een HOV-netwerk is in het plan van Stedenbaan de intentie uitgesproken dat er bij stadsuitbreiding en –vernieuwing gestreefd moet worden naar 80 procent binnenstedelijk bouwen, waarvan de helft binnen de invloed van een stedenbaanstation (Zuidvleugel, 2014). Dit is dus duidelijk een beleid dat aanstuurt op -knooppuntontwikkeling. Binnen de gemeente Zoetermeer liggen er twee stedenbaanstations: station Zoetermeer en station Zoetermeer Oost. Daarnaast behoort het nieuw te bouwen station Bleizo ook tot de stedenbaanstations. Volgend uit het stedenbaanbeleid zou nieuwe ontwikkeling dus voor in totaal 40 procent binnen de invloedssferen van die stations moeten plaatsvinden. Daarnaast maakt de stadslijn Zoetermeer, die op dit moment geëxploiteerd wordt door de HTM met de RandstadRail, deel uit van het secundaire HOV-netwerk. Dit netwerk staat in hiërarchie lager dan de NS-spoorlijnen, maar hoger dan HOV-bussen.

In figuur 9.2 staat de provincie Zuid-Holland afgebeeld met daarin Zoetermeer, de MRDH en de Zuidvleugel.





Figuur 9.2: Zoetermeer in de stedelijke regio

## Knooppunten en vervoer in Zoetermeer

### *Twee spoorlijnen door Zoetermeer*

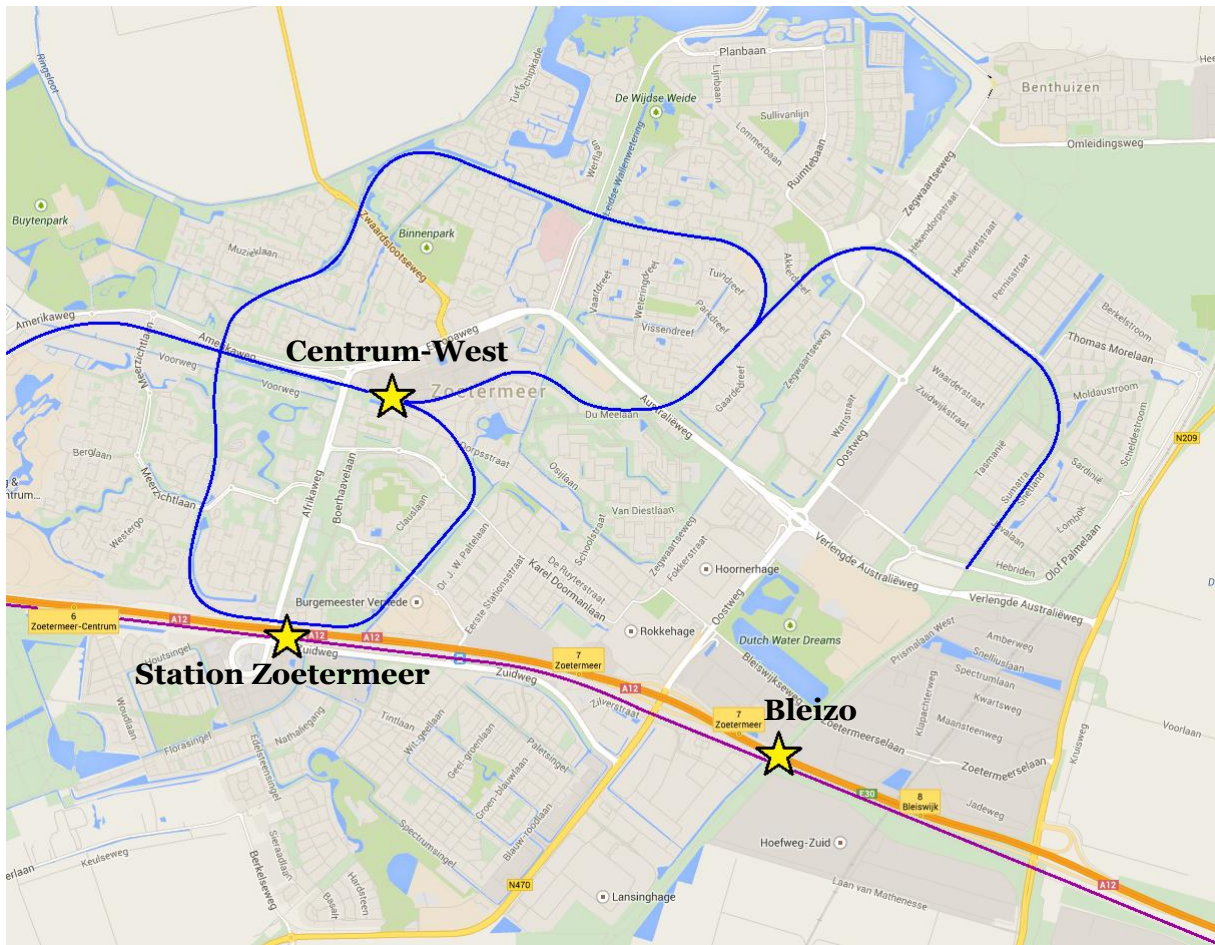
Zoetermeer kent een polycentrische structuur als het om vervoersknooppunten gaat. Dit heeft voor het grootste deel te maken met het feit dat Zoetermeer twee spoorlijnen kent. Zoetermeer ligt aan de spoorlijn tussen Den Haag en Utrecht (en verder naar Oost-Nederland en Duitsland), deze spoorlijn maakt deel uit van het hoofdrailnet en wordt dus geëxploiteerd door de NS (IenM, 2014). Zoetermeer heeft twee stations aan deze spoorlijn: Zoetermeer en Zoetermeer Oost. Beide stations zijn in beginsel gelijk aan elkaar, want ze worden op dit moment uitsluitend door lokale sprinters bediend (NS, 2015). Hiernaast kent Zoetermeer een lokale spoorlijn: de Stadslijn Zoetermeer. Deze spoorlijn loopt tussen Den Haag en Zoetermeer. Bijna elke wijk heeft een eigen station aan deze spoorlijn (Zoetermeer, 2010). Na 2006 is deze spoorlijn getransformeerd naar een HOV-netwerk waar een metroachtige verbinding op gerealiseerd is. De Stadslijn Zoetermeer wordt sinds 2006 niet meer geëxploiteerd door de NS, maar door de HTM in de vorm van RandstadRail (Rijksoverheid, 2015). Na de ombouw van de Stadslijn Zoetermeer naar RandstadRail heeft er tussen 2006 en 2010 een groei van 45 procent in het aantal reizigers plaatsgevonden (Haaglanden, 2010).

De twee knooppunten die Zoetermeer rijk is zijn: Stadshart (Centrum-West) en station Zoetermeer. Het station Centrum-West is het centrale station op de Stadslijn Zoetermeer, en station Zoetermeer is het belangrijkste station van de stad aan de NS-spoorlijn. De omgeving van station Zoetermeer is een van de kerngebieden van de stad, mede omdat er maar liefst 6 296 arbeidsplaatsen binnen 500 meter van het station afliggen (Haaglanden, 2014c). Daarnaast zal er binnen enkele jaren gestart worden met de ontwikkeling van station Bleizo. Dit is een nieuw station aan de NS-spoorlijn in het oosten van de stad. Bovendien krijgt het station een aansluiting op het RandstadRail-netwerk via een verlenging van de Oosterheemlijn. Rondom station Bleizo in wording heeft de gemeente, in samenwerking met de buurgemeente, ambitieuze plannen voor de ontwikkeling van hoogwaardige voorzieningen. Daarom is station Bleizo een belangrijk knooppunt in wording. Station Bleizo kent, binnen de gemeente Zoetermeer, in een straal van 500 meter 1 097 arbeidsplaatsen (Haaglanden, 2014c). Dit aantal zal groeien als er wordt begonnen met de ontwikkelingen rondom Bleizo. Rondom station Zoetermeer Oost wordt er maar in zeer kleine mate aan de voorwaarden van knooppuntontwikkeling voldaan, daarom wordt deze locatie niet als knooppunt gezien. Centrum-West is, naast het centrale station voor de Stadslijn Zoetermeer, het centrale busstation van de stad waar alle stads- en streekbussen samenkomen. De andere vervoersknoop in Zoetermeer is die van station Zoetermeer. Dit is een station aan de NS-spoorlijn dat op dit moment alleen door sprinters wordt bediend. Hiernaast is er een verbinding met de RandstadRail en met enkele stads- en streekbussen. Ondanks het feit dat Zoetermeer een grote stad is maken relatief weinig mensen gebruik van een van de knooppunten. Op station Zoetermeer waren er in 2013 op een gemiddelde werkdag slechts 5 947 in- en uitstappers (Stedenbaan, 2014). Binnen de regio is dit vergelijkbaar met enkele voorstadstations, zoals Rotterdam Lombardijen en Zwijndrecht (Stedenbaan, 2014). Op dit gebied is het knooppunt Centrum-West belangrijker dan station Zoetermeer, want in 2006 waren daar 6 132 in- en uitstappers per dag (ProRail, 2009). Uitgaande van de stijging in het aantal reizigers van 45 procent kan er nu uit gegaan worden van gemiddeld 8 890 in- en uitstappers per werkdag. In figuur 9.3 zijn de Zoetermeerse knooppunten weergegeven met de Stadslijn Zoetermeer blauw en de NS-spoorlijn paars.

### *Zoetermeer autostad*

Zoetermeer is, zoals de meeste oud-groeikernen, een stad waar veel verplaatsingen met de auto worden gedaan. De stedenbouwkundige opzet van ruime wijken met groen, voldoende (gratis) parkeergelegenheid en gescheiden verkeersstromen is kenmerkend voor veel oud-groeikernen en leiden ertoe dat er meer verplaatsingen met de auto worden gemaakt. Ook de sterke mate van functiescheiding die in de wijken van de jaren '60, '70 en '80 leidend is zorgt voor meer autoverplaatsingen. De cijfers bevestigen dit ook: in 2005 maakten Zoetermeerders gemiddeld 0,92 autoverplaatsingen per dag, terwijl dit gemiddeld in de regio Haaglanden 0,85 bedroeg (Zoetermeer, 2005). Deze cijfers hebben betrekking op de situatie van tien jaar geleden, dus het is aannemelijk dat deze cijfers ondertussen zijn veranderd. Recentere cijfers zijn echter niet bekend. Hoewel er nu nog geen sprake is van ernstige congestie in de stad staat het verkeerssysteem wel onder druk. Er is niet veel ruimte voor een verdere toename van het autoverkeer. Daarnaast is er in Zoetermeer een licht bovengemiddelde mate aan geluidsoverlast. Op dit terrein kan nog winst behaald worden (Zoetermeer, 2010). De autoreputatie van de stad zou de ontwikkeling van knooppunten kunnen belemmeren. Volgend uit de theorie van de Vos et al. (2014) vestigen mensen zich immers op plekken waar ze toegang hebben tot het vervoermiddel van hun eigen voorkeur. Zoetermeer is een stad waar autoliefhebbers zich wellicht zouden willen vestigen. Het wordt

door deze ontwikkeling extra moeilijk om die mensen over te halen gebruik te maken van de vervoersknopen.



Figuur 9.3: Kaart van het HOV in Zoetermeer en de knooppunten

### Concurrentiepositie van Zoetermeer

De stad Zoetermeer kent een aantal aspecten die volgens uit de schema's van Martin et al. (2006) en Hu et al. (2013) zouden moeten leiden tot een sterke concurrentiepositie. De punten uit de schema's van Martin et al. (2006) en Hu et al. (2013) zijn in het theoretisch kader onderverdeeld in een aantal aspecten, aan de hand van deze indeling wordt de concurrentiepositie van Zoetermeer beoordeeld.

#### *Kwaliteit van leven*

Ten eerste heeft de stad op het gebied van kwaliteit van leven een hoge score. Volgens onderzoeken zijn de Zoetermeerse inwoners over het algemeen zeer tevreden met hun stad, meer dan inwoners van andere steden gemiddeld zijn. Inwoners van de stad noemen vooral de grote aanwezigheid van groen en water als een van de belangrijkste aspecten die het prettig maakt om in Zoetermeer te wonen. Dit aspect komt ook overeen met het milieuaspect dat genoemd is door Hu et al. Alleen op de gebieden van geluidsoverlast valt nog winst te halen voor de kwaliteit van leven (Zoetermeer, 2010). Dit geldt ook voor de hoeveelheid luchtvervuiling, maar dit is een dermate groot probleem dat noch de gemeente Zoetermeer noch de MRDH dit concreet kan beïnvloeden.

*Innovatie*

Op het gebied van innovatie valt nog een slag te maken voor Zoetermeer. De stad kent geen universiteit en ook geen onderzoekscentra of denktanks. Wel zijn er de laatste jaren ontwikkelingen die van Zoetermeer een meer innoverende stad willen maken. Naast het nieuw te realiseren Bleizo is de Dutch Innovation Factory (DIF) gevestigd (Zoetermeer, 2010). Dit is een gebouw waarin enkele ICT-opleidingen van de Haagse Hogeschool in gevestigd zijn. Daarnaast is er in het gebouw ruimte voor start-ups en kleinere bedrijven in de ICT-branche. De synergie tussen deze twee componenten zou moeten leiden tot een innovatiefabriek waar Zoetermeer mee op de kaart gezet wordt. Hiernaast zijn er plannen om het naastgelegen bedrijventerrein Brinkhage om te vormen tot een Dutch Innovation Park (DIP). De bedoeling is dat dit terrein een campus wordt met kleinere en middelgrote ICT-ondernemingen. Daarnaast blijven de opleidingen van de Haagsche Hogeschool er gevestigd, en worden er enkele studentenwoningen gerealiseerd (Omroep West, 2014). Deze ontwikkeling zou bijdragen aan de mate van innovatie die in Zoetermeer plaatsvindt en daarmee aan de concurrentiepositie van de stad.

*Economie*

Ook op economisch gebied is heeft Zoetermeer een sterke concurrentiepositie ten opzichte van andere steden. De stad kent drie kantoorgebieden: Afrikaweg, Rokkeveen (langs de A12) en het Stadshart. Vooral de zone langs de A12 in de wijk Rokkeveen is rijk aan kantoren van (inter)nationale bedrijven. Wel is het zo dat er op het punt van de stedelijke economie wat achteruitgang is. Er is relatief veel sprake van leegstand in de Zoetermeerse kantoorgebouwen. Vooral in de zone langs de Afrikaweg is dit een probleem. 26 procent van het kantorenbestand wordt daar niet gebruikt (Haaglanden, 2011). Vlak buiten Zoetermeer ligt er de Greenport Westland-Oostland. Het Oostlandgedeelte van deze Greenport ligt in buurgemeenten Lansingerland en Pijnacker-Nootdorp. Greenport Westland-Oostland wordt gezien als de derde mainport van Nederland (na Schiphol en de haven van Rotterdam) (Greenport Westland-Oostland, 2008). Door de nabijheid van dit Greenport kan Zoetermeer meeprofiteren van dit belangrijke economische cluster.

*Zoetermeer als 'command center'*

De mate waarin Zoetermeer een stad is waarin belangrijke beslissingen worden genomen is klein. Tot 2003 was in Zoetermeer het ministerie van onderwijs gevestigd, dit heeft na een aantal jaren van leegstand sinds 2007 plaats gemaakt voor het hoofdkantoor van de AIVD (Zoetermeer, 2015). Ook deze overheidsinstelling heeft echter de intentie om naar Den Haag te vertrekken. Door het vertrek van het ministerie van onderwijs worden er in Zoetermeer niet langer beslissingen genomen die invloed hebben op de landelijke politiek. Ook op het gebied van het bedrijfsleven heeft Zoetermeer niet de positie van een 'command center' zoals dat door Taylor et al. (2014) genoemd werd. Alleen Nutricia heeft zijn hoofdkantoor gevestigd in Zoetermeer, maar dit bedrijf maakt sinds 2008 deel uit van Danone en heeft op zichzelf dus niet veel invloed op de wereldwijde productieketen, de zusterbedrijven en de werknemers.

*Connectiviteit*

Van de punten genoemd door Martin et al. (2006) en Hu et al. (2013) heeft Zoetermeer een potentieel sterke positie op het gebied van connectiviteit. Zoetermeer ligt aan de A12 waardoor er goede autoverbindingen zijn met, in de eerste plaats, Den Haag, Gouda en Utrecht. Vervolgens heeft de stad, via het snelwegennetwerk, ook goede verbindingen met de

rest van Nederland en Europa. De interne connectiviteit gebaseerd op de auto is in de stad ook vrij goed. De scheiding van verkeersstromen (lokaal, interlokaal en regionaal verkeer) zorgt ervoor dat er een goede doorstroming is van verkeer binnen de stad. Een gevaar is wel dat de wegecapaciteit bijna zijn maximum heeft bereikt. De hoeveelheid autoverkeer moet niet meer veel groeien, anders ontstaat er congestie (Zoetermeer, 2005). Daarnaast ligt Zoetermeer aan de drukke spoorlijn Den Haag-Utrecht, Zoetermeer heeft op het gebied van vervoer per trein dus een goede potentiële connectiviteit. Het probleem is hier echter dat er geen grote stations aan deze spoorlijn liggen. De stations Zoetermeer en Zoetermeer Oost fungeren vooral als halte waar forenzen tijdens de spits in- en uitstappen. Toch zorgt de snelle auto- en OV-verbinding met Den Haag ervoor dat Zoetermeer een vrij sterke concurrentiepositie heeft. Den Haag is immers de politieke hoofdstad van Nederland en internationale stad van vrede en recht. Volgend uit de theorie van Phelps (2004) kan Zoetermeer door de nabijheid van Den Haag meeprofiteren van de sterke internationale concurrentiepositie die Den Haag heeft. Ook heeft Zoetermeer met de Stadslijn Zoetermeer een HOV-netwerk door de stad heen waardoor elke wijk per openbaar vervoer goed bereikbaar is (Zoetermeer, 2010).

### **Conclusie**

Samenvattend kan gezegd worden dat de geschiedenis van Zoetermeer, met zijn zeer snelle groeiperiode tussen 1960 en nu, voor een groot deel ervoor heeft gezorgd dat Zoetermeer de stad is geworden die het nu is. De sterke naoorlogse groei heeft tot resultaat gehad dat Zoetermeer is opgebouwd volgens functionalistische en modernistische principes waar ruim baan is gemaakt voor de auto. Als gevolg heeft dit ook gehad dat er in Zoetermeer gemiddeld meer autokilometers worden gemaakt dan in de andere gemeenten in de regio Haaglanden. Ten behoeve van dit onderzoek is dit nuttige informatie, omdat dit gegeven invloed zou kunnen hebben op de mate waarin de Zoetermeerse knooppunten ontwikkeld kunnen worden, en dan vooral met het oog op het potentieel aan gebruikers van deze knooppunten.

Hiernaast is Zoetermeer tijdens en na zijn groeikernenperiode uitgegroeid tot een moderne en grote netwerkstad die deel uitmaakt van de dertiende meest concurrerende metropoolregio van Europa, de MRDH (MRDH, 2013b). Binnen de MRDH neemt Zoetermeer een ondergeschikte positie aan ten opzichte van de grote steden Rotterdam en Den Haag, maar ook ten opzichte van het kleinere, maar meer kennisintensieve Delft. Ook een meer landelijke gemeente, zoals Westland, wordt van groter belang gezien dan Zoetermeer. Dit vanwege de aanwezigheid van de Greenport Westland-Oostland. Zoetermeer wordt binnen de MRDH dus niet expliciet genoemd als een stad die van groot belang is. Dit, terwijl Zoetermeer op veel componenten die samen de concurrentiepositie van de stad bepalen goed scoort, alleen de component van connectiviteit (of bereikbaarheid) is er een waar nog winst te behalen is. Hoewel Zoetermeer vanwege zijn ligging grote potentie heeft om ook op het punt van connectiviteit goed te scoren, en daarmee een belangrijke stad te worden binnen de MRDH, komt het er nog niet uit. De verwachting van dit onderzoek is dat het huidige vervoersysteem van Zoetermeer, dat grotendeels is gericht op vervoer binnen de stad en tussen Zoetermeer en Den Haag, te kleinschalig is geworden voor de netwerkstad die Zoetermeer met de jaren is geworden. De ontwikkeling van knooppunten rond de A12 en de spoorlijn zou kunnen bijdragen aan de bereikbaarheid van de stad, en daarmee de positionering van Zoetermeer binnen de MRDH. Dit is wat deze scriptie onder meer wil verkennen.

## 9.2) Beleid in Zoetermeer

In deze paragraaf wordt aandacht gegeven aan de situatie van de Zoetermeerse knooppunten zoals die op dit moment is. Daarnaast wordt het beleid zoals Zoetermeer dat op dit moment voert op het gebied van knooppuntontwikkeling toegelicht. De huidige situatie in Zoetermeer zal uitgelegd worden aan de hand van twee beleidsdocumenten. Het beleid wat de stad voert op zijn knooppunten wordt toegelicht aan de hand van een interview met Ad ten Ham, concernstrateeg bij de gemeente Zoetermeer. Een overzicht van de kenmerken van de beleidsdocumenten en een overzicht van de kenmerken van het interview staan weergegeven in de bijlage. De huidige situatie in Zoetermeer en het beleid dat de stad voert op knooppuntontwikkeling zal beschreven worden aan de hand van het onderscheid tussen de vervoerdimensie en de ruimtelijke dimensie van knooppuntontwikkeling. In deze analyse is de analyse van welke doelen Zoetermeer nastreeft met de ontwikkeling van knooppunten minder relevant, daarom zal dit thema in dit gedeelte niet besproken worden.

### **Vervoerdimensie van knooppuntontwikkeling**

Zoetermeer kent drie knooppunten: station Zoetermeer, Centrum-West en het nieuw te bouwen Bleizo. Centrum-West wordt in dit onderzoek verder buiten beschouwing gelaten, omdat dit een knooppunt is van Zoetermeer dat niet aan de NS-spoorlijn ligt. Volgend uit de literatuur is de aanwezigheid van een landelijke spoorlijn essentieel voor knooppuntontwikkeling, en daar ontbreekt het bij Centrum-West aan. Op het gebied van vervoer hebben de twee knooppunten een verschillende functie. Station Zoetermeer is het bestaande station aan de NS-spoorlijn tussen Den Haag en Gouda. Het station heeft op dit moment alleen de beschikking over een sprinter, de gemeente streeft er echter naar om ook intercity's te laten stoppen op dit station. Het station kent verspreid een aantal bushaltes waar lokale en enkele regionale bussen stoppen. Daarnaast kent station Zoetermeer een overstapmogelijkheid op de Randstadrail. Vervolgens is er nog het nieuw te ontwikkelen Bleizo, dit is het nieuwe treinstation aan de oostzijde van de stad. Hier ontstaat door een verlenging van de Oosterheemlijn een nieuwe overstap tussen de trein en de Randstadrail. Daarnaast zal de nieuwe HOV-bus richting Rotterdam op Bleizo stoppen (zie figuur 9.4).



Figuur 9.4: Toekomstig station Bleizo, Bron: Projectbureau Bleizo

Zoetermeer kent een tweedeling tussen het gebied waar de knooppunten station Zoetermeer en Bleizo in liggen en het centrum van de stad. In het centrum ligt namelijk Centrum-West, dit is het centrale station van de Randstadrail en daarnaast ook het centrale busstation van de stad van waaruit alle regionale en lokale busverbindingen vertrekken. De knooppunten beschikken ook over bushaltes, maar deze kennen lang niet dezelfde hoeveelheid verbindingen als het busstation bij Centrum-West. Hierdoor ontstaat de tweedeling tussen het knooppunt voor de stad en de regio (Centrum-West) en de knooppunten voor alle nationale verbindingen (station Zoetermeer en Bleizo).

*“Hier zie je misschien wel dat klassieke spanningsveld dat in deze stad zit. De stad is niet gebouwd aan de A12, en niet aan de spoorlijn Utrecht – Den Haag. De stad heeft een zelfstandige lijn gekregen die wel een beetje schampt aan station Zoetermeer, en straks aan Bleizo, en wellicht moet je de keuze maken, maar dat moet je ook onderzoeken, om meer het accent te leggen op die knooppunten.” (A. ten Ham).*

Op het gebied van ketenmobiliteit hebben er bij de twee knooppunten ontwikkelingen plaatsgevonden die dit stimuleren. Nabij station Zoetermeer zijn door de jaren heen verschillende P+R-terreinen aangelegd. Deze P+R-terreinen bieden de automobilist gratis parkeren nabij het station, op deze manier wordt de auto in de keten goed gefaciliteerd. Ook bij station Bleizo wordt een groot aantal P+R-plaatsen ontwikkeld, dus ook hier wordt de auto in de keten van vervoermiddelen goed gefaciliteerd. Op het gebied van de fiets in de keten zijn er echter nog verbeteringen te maken. Station Zoetermeer heeft geen goede centrale fietsenstalling. Het station heeft rondom de verschillende opstaphaltes voor verschillende vervoermiddelen enkele kleinere fietsenstallingen die kwalitatief niet allemaal even goed zijn. In figuur 9.5 is een voorbeeld te zien van een kwalitatief onvoldoende fietsenstalling.



Figuur 9.5: Fietsenstalling nabij station Zoetermeer

Daarnaast zijn de lokale auto- en fietsverbindingen naar station Zoetermeer toe zijn niet ideaal. Er zijn wel routes, maar deze zijn onduidelijk en sluiten niet optimaal aan op het station. Bij station Bleizo is hier wel rekening mee gehouden. Fiets- en autoroutes naar het nieuwe station toe zijn zo gepland dat ze optimaal op het station en de doorgaande routes aansluiten.

### **Ruimtelijke dimensie van knooppuntontwikkeling**

De ruimtelijke ontwikkeling rondom de twee knooppunten is vrij uitgesproken. Rondom station Zoetermeer is er in het verleden heel erg toegelegd op de ontwikkeling van kantoren. Zo is gedurende de laatste decennia van de twintigste eeuw rondom station Zoetermeer een monofunctioneel gebied ontstaan dat zich kenmerkt door de aanwezigheid van uitsluitend kantoren. Hiernaast kenmerkt dit gebied zich door een vrij hoge mate aan leegstand. Woningen zijn wel aanwezig in de omgeving van het station, maar dit zijn zeer kleine aantallen, of ze liggen ten opzichte van het station achter een fysieke scheiding in het landschap. Wel is het zo dat de gemeente Zoetermeer met het ontwikkelplan Boerhaavelaan woningen en voorzieningen wil toevoegen in het gebied rondom het station, maar vooralsnog herkent het stationsgebied zich vooral in monofunctionaliteit. Dit is ook te zien in figuur 9.6.





Figuur 9.6: Monofunctionaliteit rondom station Zoetermeer

Rondom station Bleizo vinden op dit moment nog weinig ontwikkelingen plaats. Zoetermeer heeft er bewust voor gekozen om het gebied open te houden totdat er hoogwaardige ontwikkelingen konden gaan plaatsvinden.

*“Dus we hebben toen besloten om het gebied zo lang mogelijk open te houden om te zorgen dat daar goede ontwikkelingen kunnen plaatsvinden, met veel werkgelegenheid.” (A. ten Ham).*

De gemeente is in gesprek met enkele ontwikkelaars die interesse hebben getoond voor het gebied, maar tot nu toe is de bouw nog niet begonnen. De plannen voor Bleizo herkennen zich wel in een zekere mate aan monofunctionaliteit. Het masterplan Bleizo maakt duidelijk dat er in de toekomstige ontwikkelingen rondom Bleizo geen woningen gepland staan. Origineel stonden er nog kantoren gepland rondom station Bleizo, maar met de huidige markt zijn deze ontwikkelingen hoogst onzeker. Verder richt Bleizo zich op de ontwikkeling van recreatieve functies, maar ook dat staat nog niet vast. Op dit moment is het dus nog niet geheel duidelijk hoe de ruimtelijke invulling van het gebied rondom toekomstig station Bleizo zal zijn, maar nu lijken deze ontwikkelingen zich te kenmerken als zeer monofunctioneel. De urgentie van de ontwikkeling van de knooppunten, en van de A12-zone die tussen de knooppunten inligt, ziet de gemeente als van het grootste belang. De kwaliteit van het gebied blijft achter bij de kwaliteit van het centrum. Ondanks dat de bedrijvigheid in de A12-zone zeer sterk is blijft de stad investeren in de kwaliteit van het gebied, omdat anders de economische potentie van de A12-zone in een later stadium toch achteruit zou kunnen gaan.

Op het planologische gebied is er geen sterk onderscheid gemaakt tussen station Zoetermeer en Bleizo. Bij beide staat een zekere mate van kantoorontwikkeling op de planning, maar een scherp onderscheid of keuze tussen de twee knooppunten wordt er niet gemaakt. Stedenbouwkundig gezien is er wel een aanzet gegeven voor een onderscheiding tussen de twee knooppunten. Bleizo wordt ‘landschap als podium’ genoemd. Het doel hierachter is dat de stedenbouwkundige opzet van het gebied rondom Bleizo zich kenmerkt als groen, open en ruimtelijk. Station Zoetermeer wordt gelabeld als ‘stedelijk podium’. Dit label rechtvaardigt de mogelijke verdichting in dit gebied. Deze zone mag hoogbouw bevatten en zal zich kenmerken als een grootstedelijk gebied. Dichtheid is dus ook een component waarop gericht wordt bij de ontwikkeling van knooppunten in Zoetermeer, in ieder geval voor station Zoetermeer.

Beide stations maken onderdeel uit van het project Stedenbaan dat door het samenwerkingsverband Zuidvleugel is opgezet. Het idee hierachter is dat de verschillende stations in de Zuidvleugel sterk afhankelijk van elkaar zijn. Het knooppunt Bleizo is ook ontstaan uit de gedachte van Stedenbaan, zodat het een vervoersknoop zou worden die op regionaal niveau functioneert. Daarnaast richt Stedenbaan zich sterk op een goede samenhang tussen infrastructuur en ruimte, dit is een belangrijk onderdeel binnen knooppuntontwikkeling. De ontwikkeling van een hoogwaardig gebied rondom een stedenbaanstation heeft invloed op andere stedenbaanstations. Dit is een aspect waar Zoetermeer, vooral met de ontwikkeling van Bleizo, nu sterk rekening mee houdt.

Naast de effecten op de regio heeft de ruimtelijke ontwikkeling van stationsgebieden ook invloed op het lokale schaalniveau. Zoetermeer richt zich zelf immers op de ontwikkeling van drie knooppunten: station Zoetermeer, Bleizo en Centrum-West. Ruimtelijke ontwikkelingen die plaatsvinden rondom een van de knooppunten hebben invloed op de andere knooppunten in de stad. Er wordt sterk nagedacht over hoe de drie sleutelgebieden in de stad ontwikkeld kunnen worden zonder dat de ontwikkelingen in de gebieden ten koste van elkaar gaan.

*“Ik zie het meer als dingen naast elkaar ontwikkelen, en dan wel in goede samenhang, dan dat je zegt van ik ga een keuze maken tussen die en die.” (A. ten Ham).*

De stad voert echter geen rechtlijnig beleid op de ontwikkeling van de knooppunten, en laat veel vrijheid over aan de ontwikkelaars en andere investeerders in de gebieden. Zoetermeer stelt geen strenge regels aan de ontwikkelingen van de gebieden. In deze tijd zou een gemeente die harde kaders vastlegt voor de ontwikkeling van gebieden ook geen succesvolle ontwikkeling tot stand kunnen brengen. In de marktsituatie van vandaag zou dit kunnen leiden tot het mislopen van investeerders, als andere steden minder strenge regels stellen voor de ontwikkeling van een gebied. Dit toont weer aan dat Zoetermeer als gemeente toch op een bepaalde manier concurreert met omliggende steden.

### **Conclusie**

De laatste jaren is de gemeente Zoetermeer zich steeds sterker aan het richten op de ontwikkeling van de knooppunten langs de NS-spoorlijn Den Haag – Utrecht. Waar vroeger alle stedelijke ontwikkeling door uitleglocaties uitgevoerd werd met een oriëntatie op het fysieke stadscentrum, die dus niet aan de NS-spoorlijn ligt, wordt tegenwoordig meer

gekeken naar binnenstedelijke ontwikkeling met ook sterk de nadruk op de afstemming tussen ruimtelijke ordening en infrastructuur.

Ondanks deze goede voornemens vinden er de afgelopen jaren nog geen ontwikkelingen plaats rondom de stations die zich kenmerken door knooppuntontwikkeling. De twee knooppunten aan de NS-spoorlijn (station Zoetermeer en Bleizo) zijn op vervoergebied op een goede manier ontwikkeld. Ondanks dat de aansluiting van de lokale en regionale infrastructuur op de nationale infrastructuur een verbetering kan doormaken, zijn de vervoersknopen goed ontsloten door alle verschillende modaliteiten. De ruimtelijke ontwikkelingen in de omliggende gebieden kenmerken zich echter niet als knooppuntontwikkeling. Van functiemenging is op dit moment rondom station Zoetermeer weinig sprake. Er is wel beleid om dit aspect te verbeteren, bijvoorbeeld door jongerenwoningen toe te voegen in het stationsgebied, maar vooralsnog blijft station Zoetermeer een monofunctioneel gebied dat overheerst wordt door kantoren. Voor het knooppunt Bleizo geldt dat vrijwel alle gebiedsontwikkeling nog moet plaatsvinden. De gemeente heeft echter wel een richting aangegeven voor de ontwikkeling van het Bleizo-gebied. In deze ontwikkelingsrichting wordt vooral aandacht geschonken aan de ontwikkeling van kantoren en recreatieve functies. Zoetermeer zoekt bij de ontwikkeling van Bleizo wel naar hoogwaardige ontwikkelingen met innovatie en een hoge werkgelegenheid.

Samenvattend kan geredeneerd worden dat de Zoetermeerse knooppunten vanuit de vervoerdimensie, op een aantal aspecten na, georganiseerd zijn zoals de literatuur zegt dat het zou moeten. Aan de kant van de ruimtelijke ordening zijn er op dit vlak nog tekortkomingen. In zijn structuurvisies spreekt Zoetermeer wel de ambitie uit om bijvoorbeeld jongerenwoningen toe te voegen rondom OV-knooppunten, maar er zijn geen expliciete ontwikkelingsperspectieven voor station Zoetermeer. Voor Bleizo zijn deze er wel, maar in die perspectieven wordt geen directe aandacht geschonken aan functiemenging.

### **9.3) Overeenkomsten en verschillen tussen Zoetermeer en onderzochte steden**

Nadat er een overzicht is gegeven van wat op dit moment de situatie is in Zoetermeer aangaande zijn knooppunten, en wat voor toekomstperspectieven er op dit zijn voor de verdere ontwikkeling van de knooppunten kan er een overzicht geschetst worden wat de overeenkomsten en de verschillen zijn tussen het beleid dat Zoetermeer voert en het beleid dat de drie onderzochte knooppunten (Hoofddorp, Houten en Schiedam) in het verleden hebben gevoerd of nu aan het voeren zijn. Dit overzicht zal uiteindelijk leiden tot een antwoord op de vierde deelvraag: *“wat zijn de overeenkomsten en verschillen tussen het beleid van Zoetermeer en dat van Hoofddorp, Houten en Schiedam?”*.

In de paragraaf over de overeenkomsten en verschillen tussen de drie onderzochte knooppunten en de Zoetermeerse knooppunten zal een onderscheid worden gemaakt tussen vervoer- en ruimtelijk beleid. Gedurende de analyse van de knooppunten is er immers ook telkens een onderscheid gemaakt tussen de vervoerdimensie en de ruimtelijke dimensie van knooppuntontwikkeling.

### **Vervoerdimensie van knooppuntontwikkeling**

Zoals ook meermaals in de analyses is toegelicht gaat de vervoerkant van knooppuntontwikkeling over het laten samenkomen van verschillende vervoerstromen waar in ieder geval een nationale spoorverbinding er een van is. Op het gebied van vervoer kent Zoetermeer met zijn knooppunten veel overeenkomsten met de onderzochte knooppunten. Zoetermeer kent met het station en met Bleizo een aansluiting op de nationale spoorwegen. Twee van de drie onderzochte knooppunten hebben ook een aansluiting op een vorm van HOV. Hoofddorp heeft de R-netbus, Schiedam heeft de metro en ook Zoetermeer kent een aansluiting op een vorm van HOV, namelijk de aansluiting op de Randstadrail. De Randstadrail is, net als het HOV in de andere steden, erg gericht op de aansluiting met een van de vier grote steden.

Voor een verdere uitbating van de regionale bereikbaarheid van de knooppunten hebben de drie onderzochte knooppunten een grote hoeveelheid van lokale en regionale busverbindingen vanaf het knooppunt. Dit is een punt waarop een onderscheid te vinden is tussen de onderzochte knooppunten en die van Zoetermeer. De Zoetermeerse knooppunten hebben namelijk allebei niet de beschikking over een busstation waarvandaan een grote hoeveelheid lokale en regionale buslijnen vertrekken. In Zoetermeer is het busstation gevestigd in Centrum-West, in het fysieke centrum van de stad. De gemeente ziet Centrum-West als een van de drie knooppunten van de stad, maar aangezien Centrum-West niet de verbinding heeft met een nationale spoorlijn kan dit volgens de wetenschappelijke literatuur geen volwaardig knooppunt worden genoemd. Doordat bij allebei de knooppunten die aan de NS-spoorlijn liggen geen busstation aanwezig is baten deze beide knooppunten hun vervoerwaarde niet volledig uit, en kennen ze geen optimale OV-bereikbaarheid op het lokale en regionale schaalniveau.

Nog een belangrijk aspect binnen de vervoerdimensie van knooppuntontwikkeling waar de onderzochte gemeenten beleid op hebben gevoerd is het aanbrenge van logische en gebruikersvriendelijke looproutes tussen de verschillende vervoermiddelen. Hoofddorp, Houten en Schiedam hebben allemaal geïnvesteerd in het realiseren van logische en gebruikersvriendelijke looproutes tussen de opstaphaltes van de verschillende vervoermiddelen. Rondom station Zoetermeer zijn deze looproutes niet zeer gebruikersvriendelijk. De belangrijkste verbinding tussen de verschillende opstaphaltes is de Nelson Mandelabrug, deze brug wordt gezien als niet gebruikersvriendelijk, met name voor fietsers. Daarnaast is het ver lopen tussen de verspreide bushaltes, het treinperron en het Randstadrailperron. Bij de planning van station Bleizo wordt wel rekening gehouden met de looproutes tussen de verschillende vervoermiddelen.

Een belangrijke component binnen de vervoerdimensie van knooppuntontwikkeling is ketenmobiliteit. Hierbij gaat het om het goed faciliteren van voor- en natransport per fiets of per auto. In de onderzochte knooppunten was bij alle drie sprake van een centrale overdekte fietsenstalling waar reizigers gratis en veilig hun fiets konden stallen en vervolgens eenvoudig een van de openbaar-vervoermogelijkheden konden gaan gebruiken. Bij de Zoetermeerse knooppunten ontbreekt het aan een centrale fietsenstalling. Station Zoetermeer kent een verspreide opzet van kleinere fietsenstallingen. Deze verschillende fietsenstallingen zijn kwalitatief niet op het niveau van de fietsenstallingen in de onderzochte knooppunten. Op het gebied van het voor- en natransport met de auto zijn P+R-voorzieningen de meest voor de hand liggende oplossing. Bij de verschillende knooppunten is sprake van een wisselende

aanwezigheid van P+R-voorzieningen, in Schiedam zijn deze optimaal georganiseerd, Hoofddorp kent een P+R-terrein dat niet optimaal gevestigd is en Houten heeft zijn P+R-voorziening nabij het tweede station van de stad gevestigd. Zoetermeer heeft bij beide knooppunten een grote hoeveelheid P+R-plaatsen beschikbaar. Rondom station Zoetermeer zijn deze al beschikbaar, rond Bleizo zullen deze nog gerealiseerd gaan worden. Automobilisten kunnen hier gratis hun auto parkeren en vervolgens met een van de andere vervoermiddelen hun reis voortzetten. Op dit gebied doet Zoetermeer het beter dan sommige onderzochte knooppunten.

### **Ruimtelijke dimensie van knooppuntontwikkeling**

Zoals ook tijdens de analyses van de cases is gedaan zal de ruimtelijke kant van knooppuntontwikkeling hier opgedeeld worden in twee belangrijke componenten die bijdragen aan de ruimtelijke dimensie van knooppuntontwikkeling, namelijk functiemenging en dichtheid. Daarnaast wordt er aandacht geschonken aan de verschillen en overeenkomsten in hoe de drie onderzochte steden en Zoetermeer omgaan met de samenhang van verschillende knooppunten. Op het gebied van functiemenging zijn er belangrijke verschillen te zien tussen de knooppunten in Zoetermeer en die in Hoofddorp, Houten en Schiedam. In de laatste drie bestaat er namelijk een zeer actief beleid dat functiemenging rondom knooppunten stimuleert. De ruimtelijke ontwikkeling van de knooppuntomgevingen in de drie onderzochte steden heeft ofwel plaatsgevonden in de jaren '70 van de twintigste eeuw, ofwel in de laatste vijftien jaar, ofwel in de nabije toekomst. Een belangrijke overeenkomst blijft echter dat alle drie zeer bewust een grote diversiteit aan functies in de stationsomgevingen proberen te ontwikkelen. De omgevingen van de knooppunten in Houten en in Schiedam kenmerken zich door een aanwezigheid van wonen, werken, recreëren en voorzieningen. Ook Hoofddorp probeert in de nabije toekomst deze ontwikkelingen te laten plaatsvinden. Dit is een zeer belangrijk verschil met Zoetermeer, Zoetermeer heeft namelijk op dit moment zeer weinig functiemenging rondom de stations. De omgeving van station Zoetermeer kenmerkt zich door de aanwezigheid van vrijwel uitsluitend kantoren, deze omgeving wordt met het ontwikkelplan Boerhaavelaan wel meer multifunctioneel, maar vooralsnog zijn er bijna alleen kantoren. Voor de ontwikkeling van de omgeving van Bleizo staan geen woningen gepland, daarom kenmerkt deze omgeving zich ook door monofunctionaliteit. Deze monofunctionaliteit is juist een aspect dat de drie onderzochte steden wilden voorkomen.

Een ander aspect dat uit veel van de analyses van de onderzochte gemeenten naar voren kwam is het bewust diversiteit aanbrengen tussen de verschillende knooppunten, op lokaal, maar ook op regionaal schaalniveau. De ontwikkeling van knooppunten wordt bewust afgestemd op de ontwikkeling van andere knooppunten in de regio of binnen de gemeente. Dit wordt gedaan door, onder meer, per knooppunt een verschillend ontwikkelprogramma op te stellen. De ruimtelijke ontwikkeling rondom knooppunten kenmerkt zich in alle gevallen door functiemenging, maar ook door een onderscheidende waarde ten opzichte van andere knooppunten. In Zoetermeer wordt er met de ontwikkeling van station Zoetermeer en Bleizo rekening gehouden met welke invloed dit zou kunnen hebben op andere knooppunten. Toch kenmerkt het ontwikkelprogramma van Bleizo niet door een grote mate aan onderscheid. In het masterplan staat beschreven dat Bleizo een locatie kan worden van kantoren en recreatieve functies. Bij station Zoetermeer wordt niet gericht op recreatie, maar op het gebied van kantoorontwikkeling bestaat door een gebrek aan onderscheidend vermogen het gevaar van knooppuntkannibalisme.

De laatste component van de ruimtelijke dimensie van knooppuntontwikkeling is dichtheid. De drie onderzochte knooppunten hebben zich tijdens het ontwikkelen van de knooppunten gericht op het aanbrengen of aanhouden van hoge dichtheden. Schiedam kende al hoge dichtheden, en heeft deze aangehouden, Hoofddorp heeft al een vrij dicht gebied, maar wil deze dichtheid verder verhogen, en Houten kende een zeer lage dichtheid, bij de ontwikkeling van het knooppunt heeft de stad bewust een hogere dichtheid toegepast. Zoetermeer kent rondom station Zoetermeer een hoge dichtheid, de dichtheid van het aantal arbeidsplaatsen is 7 969 arbeidsplaatsen per vierkante kilometer (KvK, 2014). De stad heeft wat intenties om de dichtheid van het gebied verder te vergroten, maar er bestaan geen concrete plannen. Voor Bleizo geldt dat de ontwikkelingen nog moeten plaatsvinden. Deze ontwikkelingen zullen zich wel kenmerken door een hoge intensiteit en hoge mate aan dichtheid. Op het vlak van dichtheid bestaan er veel overeenkomsten tussen Zoetermeer en de drie onderzochte knooppunten.

## 9.4) Conclusie

Nadat de analyse van de methoden die de onderzochte gemeenten hebben gebruikt om knooppuntontwikkeling te laten plaatsvinden is afgerond, en na deze uitkomsten te hebben vergeleken met het huidige beleid dat er in Zoetermeer wordt gevoerd, kan er een antwoord geformuleerd worden op deelvraag vier: *“Wat zijn de overeenkomsten en verschillen tussen het beleid van Zoetermeer en dat van Hoofddorp, Houten en Schiedam?”*. De beantwoording van deze vraag is een samentrekking van het antwoord op deelvraag twee en de uitkomsten van de analyse van het beleid in Zoetermeer.

### **Deelvraag vier: *Wat zijn de overeenkomsten en verschillen tussen het beleid van Zoetermeer en dat van Hoofddorp, Houten en Schiedam?***

Uit de vergelijking tussen de resultaten van de onderzochte knooppunten in Hoofddorp, Houten en Schiedam, en de huidige staat van en beleid op de knooppunten van Zoetermeer kan een lijst van verschillen en overeenkomsten worden opgesteld. In tabel 6.3 wordt een schematisch overzicht gegeven van de overeenkomsten en verschillen tussen de drie onderzochte knooppunten en Zoetermeer.

Dimensie van knooppunt-ontwikkeling	Uitwerking per dimensie	Beleid in drie onderzochte gemeenten	Beleid in Zoetermeer	
			Overeenkomst	Vershil
Vervoer-dimensie	Aanwezigheid van HOV	Twee van de drie steden heeft de beschikking over HOV bij zijn knooppunt	Zoetermeer heeft bij beide knooppunten de beschikking over HOV	

Tabel 6.3: Overzicht van overeenkomsten en verschillen

Dimensie van knooppunt-ontwikkeling	Uitwerking per dimensie	Beleid in drie onderzochte steden	Beleid in Zoetermeer	
			Overeenkomst	Vershil
Vervoer-dimensie	Knooppunt voor lokale en regionale OV-verbindingen	Bij alle steden is het knooppunt ook het centrale punt voor het regionale en lokale openbaar vervoer		In Zoetermeer zijn beide knooppunten niet het centrale punt voor regionaal en lokaal openbaar vervoer
	Ketenmobiliteit: Fiets	Alle gemeenten hebben een centrale overdekte fietsenstalling bij hun knooppunt	Station Zoetermeer kent verspreid enkele kleine, soms overdekte, fietsenstallingen	Er is geen centrale overdekte fietsenstalling rond de knooppunten
	Ketenmobiliteit: Auto	Dit aspect verschilt per stad, maar over het algemeen heeft elke stad een P+R-voorziening binnen de gemeente	Zoetermeer kent rond zijn twee knooppunten een ruim aanbod aan (toekomstige) P+R-voorzieningen	Ten behoeve van een optimale ketenmobiliteit heeft Zoetermeer zijn P+R-terreinen dichtbij de knooppunten gerealiseerd, dit is niet in elke onderzochte gemeente zo
	Looproutes	De onderzochte gemeenten hebben geïnvesteerd in gebruikers-vriendelijke en logische looproutes tussen verschillende vervoermiddelen	Bij Bleizo wordt veel aandacht geschonken aan het optimaliseren van looproutes tussen de vervoermiddelen	Station Zoetermeer kent minder logische en gebruikers-vriendelijke looproutes tussen de vervoermiddelen

Tabel 6.3: Overzicht van overeenkomsten en verschillen (vervolg)

Dimensie van knooppunt-ontwikkeling	Uitwerking per dimensie	Beleid in drie onderzochte steden	Beleid in Zoetermeer	
			Overeenkomst	Vershil
Ruimtelijke dimensie	Funciemenging	Alle steden hebben rond hun knooppunt bewust een gebied ontwikkeld met een grote diversiteit aan functies		Op dit ogenblik vindt er vrijwel geen funciemenging plaats rondom de knooppunten
	Programmatisch onderscheid tussen knooppunten	In de drie gemeenten werd bij de ontwikkeling van de knooppunten programmatisch rekening gehouden met andere knooppunten binnen de regio en de gemeente	Zoetermeer houdt ook rekening met dat de ontwikkeling van een knooppunt invloed kan hebben op de andere knopen binnen de gemeente	Bij de ontwikkeling van Bleizo wordt op het gebied van kantoorontwikkeling geen gericht onderscheid gemaakt met station Zoetermeer of andere knopen in de regio
	Dichtheid	Dit is een aspect waar alle drie de steden beleid op hebben gevoerd. Allemaal hebben ze hogere dichtheden toegepast rond hun knooppunten	Zoetermeer kent rond station Zoetermeer al hoge dichtheden en is bereid om deze verder te intensiveren. Rondom Bleizo is ook een programma gepland met hoge dichtheden	

Tabel 6.3: Overzicht van overeenkomsten en verschillen (vervolg)

Samenvattend kan er gezegd worden dat Zoetermeer op een aantal punten overeenkomsten heeft met de onderzochte knooppunten, maar op de meeste aspecten zijn de verschillen echter groter. Op zowel vervoerbeleid als ruimtelijk beleid heeft de stad verschillen met de onderzochte steden die hun knooppunten wel hebben ontwikkeld. In de conclusie zal er tijdens de beantwoording van de probleemstelling en tijdens de beleidsaanbevelingen voor Zoetermeer aandacht worden geschonken aan wat deze overeenkomsten en verschillen betekenen voor knooppuntontwikkeling in Zoetermeer.



# Hoofdstuk 10

## Conclusie

Nadat het onderzoek is afgerond kunnen er conclusies uit de analyse worden getrokken. Het hoofdstuk van de conclusie wordt opgedeeld in drie paragrafen. Paragraaf 10.1 staat in het teken van de beantwoording van de probleemstelling:

*“Op welke wijze kan Zoetermeer zijn bereikbaarheid, middels knooppuntontwikkeling, verbeteren waardoor de stad een sterkere concurrentiepositie krijgt binnen de Metropoolregio Rotterdam Den Haag?”.*

In paragraaf 10.2 zal aandacht worden geschonken aan welke invloed de beantwoording van de probleemstelling zou kunnen hebben op het beleid van de gemeente Zoetermeer, er zullen ook enkele praktische beleidsaanbevelingen worden gedaan in deze paragraaf. Tot slot wordt er in paragraaf 10.3 aandacht geschonken aan de bediscussie van de onderzoeksresultaten en worden er suggesties gegeven voor nader onderzoek.

### 10.1) Beantwoording van de probleemstelling

De probleemstelling *“Op welke wijze kan Zoetermeer zijn bereikbaarheid, middels knooppuntontwikkeling, verbeteren waardoor de stad een sterkere concurrentiepositie krijgt binnen de Metropoolregio Rotterdam Den Haag?”* kenmerkt zich door twee gedeelten: het eerste gedeelte bestaat uit de vraag welke methoden Zoetermeer zou kunnen toepassen om knooppuntontwikkeling te laten plaatsvinden. Vervolgens wordt in het tweede gedeelte gekeken naar welke invloed dit kan hebben op de concurrentiepositie van Zoetermeer binnen de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). De beantwoording van de probleemstelling zal dan ook in de twee genoemde gedeelten onderverdeeld worden. Waarna aan het einde van deze paragraaf een beknopte samenvatting zal worden gegeven van de beantwoording van de probleemstelling.

De beantwoording van de twee gedeelten van de probleemstelling zal worden uitgevoerd aan de hand van de antwoorden op de deelvragen.

#### **Welke methoden kan Zoetermeer toepassen om knooppuntontwikkeling te laten plaatsvinden?**

Het eerste gedeelte van de probleemstelling gaat over welke methoden Zoetermeer zou kunnen toepassen om knooppuntontwikkeling te laten plaatsvinden. In deelvraag drie wordt aandacht geschonken aan welke methoden de onderzochte steden (Hoofddorp, Houten en Schiedam) hebben toegepast om knooppuntontwikkeling te laten plaatsvinden. Deze deelvraag is ten eerste van toepassing bij de beantwoording van deze vraag, aangezien de drie onderzochte steden allen te maken hebben met goed functionerende knooppunten.

De belangrijkste methoden om knooppuntontwikkeling te laten plaatsvinden zijn onder te verdelen in vervoer- en ruimtelijk beleid. Het vervoerbeleid van knooppuntontwikkeling staat in het teken van het laten samenkomen van verschillende vervoerstromen. In alle onderzochte steden is er beleid gevoerd op het op een plaats laten samenkomen van meerdere vervoernetwerken waar een nationale spoorlijn er in ieder geval een van is. Door naast het treinstation een busstation te vestigen krijgt het knooppunt op regionaal en lokaal schaalniveau ook relevantie, omdat bussen voornamelijk op het regionale en het lokale gericht zijn. Bij het laten samenkomen van vervoerstromen is de aanwezigheid van HOV (hoogwaardig openbaar vervoer) van grote toegevoegde waarde. Deze resultaten uit het empirisch onderzoek in de drie onderzochte gemeenten strookt met de wetenschappelijke literatuur zoals behandeld in het theoretisch kader, zo noemen Kamruzzaman et al. (2014) het laten samenkomen van vervoerstromen de basis voor knooppuntontwikkeling. Zonder dat vervoerstromen samenkomen op een bepaald punt is er geen sprake van knooppuntontwikkeling (Kamruzzaman et al., 2014). Uit het onderzoek in de drie steden is dit beeld telkens bevestigd.

Ook het optimaliseren van de ketenmobiliteit is een belangrijke methode om knooppuntontwikkeling te laten plaatsvinden. In zowel de beleidsdocumenten als tijdens de interviews kwam naar voren dat de fiets en de auto als voor- en natransport van groot belang zijn voor de vervoerwaarde van een knooppunt. Deze uitkomsten zijn ook in overeenstemming met de literatuur. Rietveld (2013) noemt vooral in de Nederlandse context het belang van goede facilitering van de fiets in de keten van vervoermiddelen. Reizigers in Nederland vinden het prettiger om gebruik te maken van het openbaar vervoer als ze hun fiets nabij het opstappunt voor het openbaar vervoer kunnen parkeren (Rietveld, 2013). Dit blijkt ook wel uit de onderzoeksresultaten. De drie onderzochte gemeenten hebben allen een goedlopend knooppunt, en ze hebben ook allemaal de beschikking over een centrale fietsenstalling waar reizigers gratis hun fiets veilig kunnen stallen. Een tweede onderdeel van de ketenmobiliteit is de auto in de keten. De auto kan namelijk ook dienen als voor- of natransport als men met het openbaar vervoer reist. In de wetenschappelijke literatuur komt dit aspect niet sterk naar voren, maar uit de analyse van de drie knooppunten blijkt dat de aanwezigheid van een P+R-terrein de ketenmobiliteit bevordert.

Een ander aspect dat in het onderzoek naar knooppuntontwikkeling naar voren is gekomen is het aanleggen van logische en gebruikersvriendelijke looproutes tussen de opstappunten van de verschillende vervoermiddelen. Schlossberg & Braun (2004) hebben in hun onderzoek het belang van looproutes tussen de verschillende vervoermiddelen al aangetoond. Ook in dit onderzoek is gebleken dat dit zeer van belang is. Vooral station Zoetermeer zou op dit punt nog verbeteringen kunnen aanbrenge, de looproutes tussen de verschillende vervoermiddelen zijn immers minder gebruiksvriendelijk dan zou kunnen. Bij de ontwikkeling van Bleizo is er op dit punt al beleid gevoerd.

Dit onderzoek heeft ook enkele methoden op het ruimtelijke gebied opgeleverd die Zoetermeer zou kunnen toepassen om zijn knooppunten beter te ontwikkelen. Een daarvan is functiemenging. Uit dit onderzoek is gekomen dat de drie onderzochte steden in het verleden of in de toekomst een beleid hebben om een diversiteit aan functies (wonen, werken en recreëren) rondom hun knooppunten tot ontwikkeling te brengen. Zoals Zacharias et al. (2011) al hebben aangetoond vergroot functiemenging rond knooppunten het

reizigerspotentieel van het station. Van functiemenging is op dit moment vrijwel geen sprake rondom de Zoetermeerse knooppunten, dit is dus een aspect dat de stad zou kunnen beïnvloeden ter vervolmaking van de knooppuntfunctie van hun stations. Het gevaar dat hier echter wel gewaarborgd moet worden is dat van knooppuntkannibalisme. Verschillende steden hebben aangegeven dat ze dit gevaar erkennen en er ook naar handelen. Vanuit de regionale en provinciale overheid wordt op dit punt ook regulatie toegepast, zodat de groei van een knooppunt niet ten koste zal gaan van een ander. Een van de meest gebruikelijke methoden om dit gevaar in te dammen is diversificatie tussen de knooppunten. Alle steden hebben het programma rond hun knooppunten aangepast aan de andere knooppunten in de regio, en nog sterker aan de andere knooppunten en gebieden binnen hun gemeente. Ook een niet-standaard stedenbouwkundige inrichting kan een verdere diversificatie tussen knooppunten ondersteunen, zoals genoemd door Turok (2009). Voor Zoetermeer is dit ook een belangrijke methode om knooppunten duurzaam te ontwikkelen, omdat deze stad immers ook te maken heeft met meerdere ‘centrumgebieden’.

Uit het onderzoek voor deze scriptie is gebleken dat de drie onderzochte steden zeer bewust hebben gekozen voor het aanhouden of het aanbrengen van een hoge mate aan dichtheid in de knooppuntomgeving. Zoals onderzocht door Dittmar & Poticha (2004) zorgt een hoge dichtheid voor meer levendigheid in het gebied, en zorgt het ervoor dat reizigers vanaf het knooppunt meer bestemmingen binnen een korter tijdsbestek kunnen bereiken (Dittmar & Poticha, 2004). Het onderzoek in Hoofddorp, Houten en Schiedam heeft aangetoond dat het aanhouden van deze hogere dichtheden de knooppuntfunctie van het station ondersteunt. Ook het aanbrengen of aanhouden van hoge dichtheden is dus een methode om knooppuntontwikkeling te laten plaatsvinden.

Een ander aspect dat is onderzocht voor de methoden die Zoetermeer kan toepassen om knooppuntontwikkeling te laten plaatsvinden is de rolverdeling van verschillende (publieke) actoren in het krachtenveld van de ontwikkeling van knooppunten. In de volgende lijst zal worden verduidelijkt welke methoden elke publieke actor zou kunnen toepassen om in Zoetermeer knooppuntontwikkeling te laten plaatsvinden

- **Rijksoverheid**

De rijksoverheid is verantwoordelijk voor de nationale infrastructuur. Bij knooppuntontwikkeling spelen de autosnelwegen en met name de spoorwegen een belangrijke rol. In de Zoetermeerse context zou het rijk zijn invloed kunnen uitoefenen door van station Zoetermeer een intercitystation te maken. Daarnaast zou het rijk, via de NS, de frequentie op de spoorlijn kunnen verhogen. Dit zijn beide middelen om de vervoerwaarde van de knooppunten, en met name van station Zoetermeer, te verhogen. Daarnaast zou de rijksoverheid ervoor kunnen kiezen om de autosnelweg A12 zo aan te passen dat deze beter in het gebied past, zodat de voetgangersvriendelijkheid van de stationsomgevingen vergroot wordt.

- **Provincie Zuid-Holland**

In het geval van Zoetermeer heeft de provincie minder invloed op knooppuntontwikkeling dan de andere publieke actoren. Wel heeft de provincie een regulerende rol als het gaat om de provinciale plancapaciteit aan kantoorontwikkeling, woningbouw en detailhandel. Door regels toe te passen voor de ontwikkeling van verschillende functies die zeggen dat deze alleen nabij knooppunten ontwikkeld mogen worden wordt de concurrentie binnen Zuid-Holland met niet-knooppuntgebonden centrumgebieden uit de weg gegaan. Bovendien kan de provincie de programmatische afstemming tussen verschillende knooppunten reguleren, waardoor knooppuntkannibalisme ingedamd kan worden.

- **Metropoolregio Rotterdam Den Haag**

De MRDH zou op vervoergebied een grote invloed kunnen uitoefenen op knooppuntontwikkeling binnen Zoetermeer. Omdat zij de concessieverlener van het regionale openbaar vervoer zijn hebben zij de mogelijkheden in handen om de Zoetermeerse knooppunten, naast een overstapmogelijkheid op de spoorwegen, ook een centraal punt te laten worden van regionaal en lokaal openbaar vervoer. Dit door het busstation van Centrum-West te verplaatsen naar een van de knooppunten. Een andere mogelijkheid die de MRDH heeft om knooppuntontwikkeling in Zoetermeer te laten plaatsvinden is het laten uitbreiden van het HOV-netwerk in de regio, met, onder meer, de Zoetermeerse knooppunten als punten waar verschillende HOV-lijnen samenkomen. Beide ingrepen zouden de vervoerwaarde van de knooppunten kunnen vergroten.

- **Gemeente Zoetermeer**

De gemeente is verantwoordelijk voor de aansluiting van de lokale infrastructuur op de nationale infrastructuur. Door de knooppunten als centrum voor alle fiets- en wandelverbindingen te laten fungeren zouden ze al meer passanten kunnen creëren waardoor er een impuls in de levendigheid zal plaatsvinden in het gebied. Daarnaast is de gemeente verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordening in het gebied. Door functiemenging toe te passen en door hoge dichtheden aan te houden kan de gemeente de knooppunten tot ontwikkeling laten komen zodat ze behalve een overstappunt voor reizigers ook een nieuw centrum binnen de stad gaan vormen. Knooppunten lenen zich voor de ontwikkeling van bovenlokale functies, zoals grote bioscopen, onderwijsinstellingen en zorgcentra. De gemeente zou betrokken partijen bij dergelijke ontwikkelingen kunnen aansturen op knooppuntlocaties.

**Wat voor gevolgen heeft dit voor de concurrentiepositie van de stad binnen de metropoolregio?**

Het tweede gedeelte van de probleemstelling bestaat uit het gedeelte over welke gevolgen knooppuntontwikkeling zou kunnen hebben voor de stad Zoetermeer. En dan met name welke gevolgen dit heeft voor de concurrentiepositie van de stad.

Uit het literatuuronderzoek, ten behoeve van het theoretisch kader en de beantwoording van deelvraag twee: *‘Wat zijn de veronderstelde samenhangen tussen knooppuntontwikkeling, bereikbaarheid en concurrentiepositie binnen een regio?’*, zijn verschillende samenhangen gevonden tussen deze concepten. Het ontwikkelen van knooppunten zorgt immers voor een impuls in de bereikbaarheid van een gebied. Deze bereikbaarheid wordt bereikt doordat een locatie met veel verschillende vervoermiddelen vanuit een veelheid aan richtingen te bereiken is. Deze plaatsen zijn te bereiken op een eenvoudige manier en binnen een relatief kort tijdsbestek. Door functiemenging en hoge dichtheden in het gebied rondom het knooppunt wordt deze bereikbaarheid verder ondersteund.

Veel verschillende onderzoeken hebben vervolgens aangetoond dat bereikbaarheid een van de belangrijkste aspecten is die een bijdrage levert aan de concurrentiepositie van een plaats, oftewel de mate waarin die plaats een aantrekkelijk vestigingsklimaat is voor bedrijven en bewoners. Deze concurrentiepositie is afhankelijk van meerdere factoren, namelijk ook van economische, sociale en politieke factoren (Martin et. al., 2006; Hu et. al., 2013), maar bereikbaarheid speelt een cruciale rol in het verbinden van deze factoren.

In het literatuuronderzoek is verder aandacht geschonken aan de wat de betekenis is van de concurrentiepositie van een onafhankelijke stad voor de metropoolregio als geheel. De verschillende onderzoekers zijn daar nog niet geheel over uit. Sommigen zien de versterking van de concurrentiepositie van de afzonderlijke steden als een versterking van de concurrentiepositie van de metropoolregio als geheel. Andere onderzoeken, zoals die van Turok (2004), zien een versterking van de concurrentiepositie van afzonderlijke steden als een gevaar voor de metropoolregio als geheel, omdat afzonderlijke steden elkaar door concurrentie negatief zouden kunnen beïnvloeden.

Ook uit het uitgevoerde onderzoek in Hoofddorp, Houten en Schiedam zijn verschillende uitkomsten gekomen die aandacht schenken aan de relaties tussen knooppuntontwikkeling, bereikbaarheid en concurrentiepositie. Zo is er in Houten duidelijk geworden dat Houten, door de knooppuntgerichte ontwikkeling van de stad, een aantrekkelijker vestigingsklimaat heeft voor bedrijven en bewoners dan omliggende steden van een vergelijkbare omvang, zoals Nieuwegein. Ook voor Schiedam geldt dat de ontwikkeling van het knooppunt Schiedam Centrum heeft geleid tot een sterkere concurrentiepositie binnen de regio. Voor de ontwikkeling van het gebied als knooppunt was Schiedam Centrum niets meer dan een station met enkele kleinschalige ontwikkelingen. Sinds de doortrekking van de Rotterdamse metro en de ontwikkeling in Schieveste is het een aantrekkelijk gebied geworden voor bewoners om er te gaan wonen, en voor bedrijven om zich er te gaan vestigen. Hoofddorp kent een iets andere situatie, deze stad heeft de beschikking over een goed bereikbaar knooppunt, maar het vestigingsklimaat van het gebied voor bewoners en bedrijven blijft achter bij de mogelijkheden die het gebied geeft. Door een gebrek aan functiemenging en de onaantrekkelijkheid van het gebied is de concurrentiepositie van station Hoofddorp niet bijzonder sterk. De gemeente Haarlemmermeer wil dit in de nabije toekomst gaan verbeteren, waardoor de concurrentiepositie van het gebied naar verwachting sterker zal worden.

Het literatuuronderzoek en het onderzoek in Hoofddorp, Houten en Schiedam geven aan dat de ontwikkeling van knooppunten binnen zowel de vervoerdimensie als binnen de ruimtelijke dimensie positieve gevolgen heeft voor de concurrentiepositie van een

afzonderlijke stad. Ook Zoetermeer zou door het toepassen van de genoemde methoden knooppuntontwikkeling kunnen laten plaatsvinden waardoor het vestigingsklimaat van het gebied, en daarmee de concurrentiepositie, een impuls krijgt. Door een verbeterde concurrentiepositie is de stad beter in staat om (grote en bovenlokale) ontwikkelingen te laten plaatsvinden binnen de gemeente waardoor de aantrekkelijkheid van het gebied en de vervoerwaarde van het knooppunt verder zouden kunnen groeien.

***Op welke wijze kan Zoetermeer zijn bereikbaarheid, middels knooppuntontwikkeling, verbeteren waardoor de stad een sterkere concurrentiepositie krijgt binnen de Metropoolregio Rotterdam Den Haag?***

Na de uiteenzetting van de probleemstelling in twee gedeelten zal er hier in een beknopte samenvatting een antwoord worden gegeven op de probleemstelling als geheel.

Door in samenwerking met verschillende overheidspartijen, waar ieder een aparte rol heeft, plaatsen te creëren waar verschillende vervoermodaliteiten samenkomen van verschillende schaalniveaus (nationaal, regionaal en lokaal) krijgt de stad vervoersknopen. Door deze vervoersknopen uit te bouwen met goede looproutes en voorzieningen die de ketenmobiliteit per fiets en auto verbeteren kunnen deze vervoersknopen volwaardige knooppunten in het infrastructurele netwerk worden genoemd. Door hoogwaardige ontwikkelingen, die zich kenmerken door functiemenging en hoge dichtheden, te laten plaatsvinden in het omliggende gebied kan de stad Zoetermeer van de knooppunten ook nieuwe centra in het stedelijk weefsel maken. In deze fase zijn de knooppunten volledig ontwikkeld. De gevolgen die dit heeft voor de stad zijn positief, door een verbetering van de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van het gebied ontstaat er een goed vestigingsklimaat voor bedrijven en bewoners. Dit zorgt voor een sterkere concurrentiepositie van Zoetermeer ten opzichte van andere steden binnen de MRDH.

### **10.2) Beleidsaanbevelingen voor Zoetermeer**

Nadat er een antwoord is gegeven op de probleemstelling van dit onderzoek kunnen de uitkomsten van dit onderzoek over knooppuntontwikkeling in Zoetermeer herleid worden tot enkele praktische beleidsaanbevelingen voor de gemeente Zoetermeer, aangaande de ontwikkeling van de knooppunten station Zoetermeer en Bleizo. Deze aanbevelingen zijn volledig gebaseerd op het onderzoek dat voor deze scriptie is uitgevoerd in Hoofddorp, Houten en Schiedam, in combinatie met wetenschappelijk onderzoek dat eerder is uitgevoerd.

Omdat er in deze gehele scriptie bij de verschillende analyses van knooppuntontwikkeling gebruik is gemaakt van een onderscheid tussen de vervoerdimensie en de ruimtelijke dimensie van knooppuntontwikkeling, zal dit onderscheid ook in deze paragraaf gehanteerd worden.

#### **Aanbevelingen op vervoergebied**

- **Maak van de knooppunten centra voor regionaal en lokaal openbaar vervoer**

Zoals genoemd zijn de knooppunten station Zoetermeer en Bleizo niet de centrale plaatsen in de stad voor het regionale en lokale openbaar vervoer. In

de MRDH vindt het regionale en lokale openbaar vervoer voornamelijk plaats met de Randstadrail, tram en bus. Het centrale busstation van Zoetermeer ligt in bij Centrum-West, en dus niet bij de knooppunten. Om de verbinding tussen lokaal, regionaal en nationaal openbaar vervoer beter te faciliteren zou Zoetermeer in samenwerking met de MRDH zijn busstation beter kunnen verplaatsen naar een van de twee knooppunten, en de lijnvoering daarop aanpassen.

### - **Breid het aantal HOV-lijnen uit**

De toegevoegde waarde van HOV-lijnen voor een knooppunt is groot. Zoetermeer heeft de beschikking over een HOV-lijn in de vorm van Randstadrail die door de stad en vervolgens naar Den Haag loopt, en de stad heeft de R-netbus naar Leiden die vertrekt van Centrum-West. Een uitbreiding van het R-net naar omliggende steden, zoals Rotterdam, Delft, Berkel en Rodenrijs en Leidschendam zou een positief effect hebben voor de knooppunten. Het (nieuwe) centrale busstation zou ook het centrale punt kunnen worden voor alle R-netbussen die naar de omliggende plaatsen rijden. Ook deze ontwikkeling valt onder de verantwoordelijkheid van de MRDH, en zal dus in samenwerking met hen uitgevoerd moeten worden.

### - **Verbeter de ketenmobiliteit per fiets (1)**

In het verleden heeft Zoetermeer geïnvesteerd in een hoogwaardig netwerk van fietspaden door de stad heen en naar bestemmingen buiten de stad. De fietsverbindingen naar station Zoetermeer hebben echter niet een zeer hoge kwaliteit. De fietspaden zijn aangelegd met het stadscentrum als middelpunt. Er is aan te bevelen om van station Zoetermeer en Bleizo ook knooppunten te maken in het fietsnetwerk waardoor de fietsroutes op een logische manier op die plaatsen uitkomen. De ontwikkeling van fietsroutes is een taak van de gemeente, er zijn echter wel programma's vanuit de rijksoverheid en provincie die dergelijke projecten middels cofinanciering kunnen ondersteunen.

### - **Verbeter de ketenmobiliteit per fiets (2)**

Station Zoetermeer kent op dit moment enkele verspreide kleinere fietsenstallingen. Uit het onderzoek in deze scriptie is gebleken dat het bouwen van een centrale, overdekte fietsenstalling op korte afstand van het station, waar fietsen veilig staan, bijdraagt aan de aantrekkelijkheid voor reizigers om gebruik te maken van het openbaar vervoer, en dus de vervoerwaarde van het knooppunt vergroot. Het bouwen van fietsenstallingen kan op initiatief van verschillende actoren plaatsvinden. Nabij treinstations worden fietsenstallingen ontwikkeld door ProRail, en dus de rijksoverheid. Nabij de stations van Randstadrail worden de fietsenstallingen ontwikkeld door de MRDH, en op de overige locaties door de gemeente. Door een samenwerking tussen verschillende partijen zou er een centrale fietsenstalling gebouwd kunnen worden.

### - **Verbeter de looproutes**

Binnen een knooppuntgebied is iedereen voetganger, mensen die zich tussen de opstapplaatsen van verschillende vervoermiddelen verplaatsen bewegen

zich allemaal te voet. Het onderzoek heeft dan ook aangetoond dat het verbeteren van de looproutes, door deze logisch en gebruikersvriendelijk te maken, een verbetering voor de werking van het knooppunt teweeg brengt. De looproutes tussen de verschillende opstaphaltes liggen in de openbare ruimte en vallen daarom onder de verantwoordelijkheid van de gemeente, hierin geldt echter ook dat partijen als de rijksoverheid, de provincie en de metropoolregio er een belang bij hebben en bereid kunnen zijn om deze projecten te ondersteunen.

### - **Maak van station Zoetermeer een intercitystation**

De onderzoeksuitkomsten hebben aangetoond dat de aanwezigheid van een intercityverbinding op het knooppunt geen vereiste is voor de ontwikkeling van dat station als knooppunt, maar de aanwezigheid van de intercity op een station helpt wel om de vervoerwaarde van het station te vergroten, en daarmee de kans voor het station om uit te groeien tot volwaardig knooppunt. Binnen het krachtenveld van actoren heeft alleen de rijksoverheid, via de NS, de mogelijkheid om van station Zoetermeer een intercitystation te maken. De gemeente zou voor de toewijzing van een intercitystop in Zoetermeer dus moeten lobbyen bij de NS en het rijk.

## **Aanbevelingen op ruimtelijk gebied**

### - **Richt op functiemenging**

De gebieden rondom station Zoetermeer en Bleizo kenmerken zich door een grote mate aan monofunctionaliteit. De inrichting van de omgeving van het station valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente. Zij gaan immers over bestemmingsplannen en over welke functie waar gevestigd is. Een aanbeveling is dan ook dat de gemeente zich sterker gaat richten op het aanbrengen van functiemenging in de knooppuntomgevingen. Dit kan bijvoorbeeld door het toevoegen van woningen of maatschappelijke voorzieningen. Voor de ontwikkeling van woningen zou de gemeente kunnen samenwerken met woningcorporaties of ontwikkelaars. Bovendien kan Zoetermeer advies vragen aan de rijksadviseur op het gebied van infrastructuur en ruimte. Ook de provincie heeft een rol als het gaat om de ontwikkeling van woningen, dus zij kunnen ook betrokken worden in dit proces.

### - **Breng diversiteit aan tussen de knooppunten**

Zoetermeer heeft meerdere knooppunten, en ook binnen de MRDH zijn meerdere knooppunten. Als deze programmatisch allemaal gelijk aan elkaar zouden zijn, zouden ze directe concurrenten van elkaar worden en zou er knooppuntkannibalisme optreden. Het medicijn tegen deze ontwikkeling is het aanbrengen van diversificatie tussen de knooppunten. Als de knooppunten verschillende identiteiten hebben treedt het gevaar van knooppuntkannibalisme minder snel op. Deze diversificatie vindt idealiter plaats in de vorm van programmatisch onderscheid, dit kan vervolgens verder ondersteund worden door architectonisch en stedenbouwkundig onderscheid.



## Conclusie

De beleidsaanbevelingen die in de afgelopen paragraaf zijn gegeven richten zich vooral op ontwikkelingen die kunnen plaatsvinden bij de twee knooppunten aan het spoor: station Zoetermeer en Bleizo. Dit, omdat er vanaf het begin van het onderzoek af aan de keuze is gemaakt om alleen deze te onderzoeken. Het derde knooppunt van de stad: Centrum-West ligt immers niet aan een nationale spoorlijn, hetgeen zeer van belang is voor de ontwikkeling van knooppunten. De gemeente richt zich in zijn beleid echter op alle drie de knooppunten. Dit is wellicht ook een belangrijke beleidsaanbeveling, de steden die in deze scriptie zijn onderzocht hebben allemaal één hoofdknooppunt. Het knooppuntenbeleid van de gemeente is voor het grootste gedeelte dan ook daar op gericht. Een belangrijke aanbeveling voor Zoetermeer zou niet alleen zijn om programmatisch onderscheid te maken tussen de knooppunten, maar ook onderscheid tussen de knooppunten door van een van de drie knooppunten het hoofdknooppunt te maken waar alle openbaar vervoerverbindingen samenkomen en de meest hoogwaardige ontwikkelingen plaatsvinden. Omdat eerder al is gebleken dat een nationale spoorlijn een belangrijke factor is in knooppuntontwikkeling zou dit station Zoetermeer of Bleizo moeten worden. De keuze voor een van de knooppunten als hoofdknooppunt betekent niet dat de anderen minder ontwikkeld zullen worden, het betekent alleen dat bijvoorbeeld het centrale busstation en de intercitystop bij het hoofdknooppunt gevestigd zijn.

## 10.3) Discussie en suggesties voor nader onderzoek

### Discussie

In de discussie zullen de resultaten van dit onderzoek in een bredere context worden geplaatst dan Zoetermeer alleen. Hoewel in hoofdstuk 3 al is genoemd dat een kwalitatief onderzoek, zoals deze, zich niet eenvoudig laat lenen voor generalisering naar niet-onderzochte gevallen, geldt in dit onderzoek dat dit door het onderzoek in meerdere steden beter mogelijk is.

De resultaten van dit onderzoek kunnen het beste toegepast worden op andere middelgrote steden in de Randstad. In dit onderzoek is voornamelijk gericht op knooppuntontwikkeling op regionaal schaalniveau. In de grote (inter)nationale centra in het land vindt knooppuntontwikkeling op een ander schaalniveau plaats, en in kleine plaatsen buiten de Randstad is van knooppuntontwikkeling op het regionale schaalniveau geen sprake.

Voor andere middelgrote steden binnen de Randstad geldt dat ze de in deze scriptie gepresenteerde methoden voor knooppuntontwikkeling kunnen toepassen. Het is te verwachten dat ook voor die steden zal gelden dat hun concurrentiepositie zal groeien. Op dit vlak doet zich wel een probleem voor. Zoals in de literatuur naar voren kwam is het niet geheel duidelijk welke invloed afzonderlijke concurrentieposities van steden voor invloed hebben op de concurrentiepositie van de regio, provincie of land als geheel. Ook deze scriptie heeft geen duidelijkheid kunnen aanbrengen in deze onzekerheid. Vanwege deze onzekerheid is ook niet duidelijk of elke middelgrote stad de methoden die in dit onderzoek zijn gepresenteerd zou moeten toepassen, omdat dan wellicht het gevaar zou optreden van een vergroting van de concurrentie tussen afzonderlijke steden die de concurrentiepositie van de regio, provincie of land als geheel ondermijnt.

Op dit gebied zouden vooral de regionale, provinciale en rijksoverheid beleid moeten voeren. De meeste beleidsdocumenten gaan er vanuit dat een versterking van de concurrentiepositie van steden leidt tot een versterking van de concurrentiepositie van de regio, provincie of land als geheel. Partijen kunnen niet zonder meer uitgaan van deze stelling.

### **Suggesties voor nader onderzoek**

Gedurende de uitvoering van het onderzoek zijn er een aantal aspecten aan het licht gekomen die nog niet geheel waren onderzocht, en waaraan in deze scriptie ook geen ruimte is geboden om te onderzoeken. Deze suggesties voor verder onderzoek zullen in dit gedeelte worden toegelicht.

- **Onderzoek naar het belang van verschillende factoren voor concurrentiepositie**

In de verschillende beleidsdocumenten kwam naar voren dat actoren het vestigingsklimaat voor bedrijven en bewoners van hun land, provincie, regio of stad willen verbeteren door de bereikbaarheid te verbeteren. Onderzoeken hebben ook het belang van bereikbaarheid aangetoond, maar zien ook dat andere factoren, zoals economische, sociale en politieke positie van de stad van belang zijn voor de concurrentiepositie. Als al deze concepten te operationaliseren zijn zou een kwantitatief onderzoek naar wat het afzonderlijke belang is van de genoemde factoren voor de concurrentiepositie van een stad meer duidelijkheid brengen hierin.

- **Onderzoek naar de invloed van de aanwezigheid van knooppunten op het verplaatsingsgedrag van mensen**

Eerdere onderzoeken hebben reeds aangetoond dat buurten met hogere dichtheden en meer functiemenging een negatieve invloed hebben op het aantal autoverplaatsingen per persoon en een positieve invloed op het aantal openbaar-vervoer- en fietsverplaatsingen. Er is echter nog geen specifiek onderzoek gedaan naar de invloed van de aanwezigheid van knooppunten op het verplaatsingsgedrag. Ook in dit geval zou een kwantitatief onderzoek naar de samenhang tussen knooppunten en verplaatsingsgedrag meer duidelijkheid in dit onderwerp brengen.

- **Burgerparticipatie bij knooppuntontwikkeling**

De rol van de overheid is de laatste decennia veranderd van de instelling die via zogenaamde 'blauwdrukplanning' plannen voor ruimtelijke ordening vaststelde en uitvoerde, naar een overheid die niet alles meer zelf bedenkt en uitvoert. De invloed van burgers op ruimtelijke ordening groeit, en overheden zijn nog erg aan het zoeken naar wat nu precies hun rol dient te zijn in dergelijke processen. Deze vraagstukken lenen zich voor een kwalitatief onderzoek naar wat de verschillende actoren (burgers en overheden) zien als hun rol in het proces van knooppuntontwikkeling, zou dit beeld verduidelijken. Zoals uit dit onderzoek is gebleken hebben veel verschillende partijen invloed op de ontwikkeling van knooppunten, interessant zou het zijn voor wetenschap en overheden om te onderzoeken wat nu precies de rol van de burgers is bij knooppuntontwikkeling, en of knooppuntontwikkeling ook op basis van burgerinitiatieven kan plaatsvinden.

- **Onderzoek naar mogelijkheden van wonen naast de snelweg**

In het proces van het aanbrengen van functiemenging rondom de stations loopt Zoetermeer aan tegen de aanwezigheid van de autosnelweg A12. Door milieu- en geluidswetgeving is het bouwen van woningen nabij de autosnelweg zeer moeilijk. Een kwalitatief vergelijkingsonderzoek bij steden die deze problematiek al hebben opgelost zou voor Zoetermeer duidelijkheid kunnen bieden in de kansen voor woningbouw nabij de snelweg. Als dit breder wordt getrokken naar welke invloed de nieuwe omgevingswet heeft voor dergelijke ontwikkelingen is er ook een wetenschappelijke basis voor dit onderzoek.

# Nawoord

Hier aan het einde van mijn scriptie kan ik een reflectie geven op het proces van het schrijven van deze scriptie. En kan ik een terugblikken op wat ik wilde leren door het schrijven van deze scriptie en in hoeverre dat is gelukt.

Ten eerste zal ik terugkijken op het proces. In de beginfase van deze scriptie was het moeilijk om een specifiek onderzoeksonderwerp te bepalen. Ik probeerde zelf een onderwerp te vinden waar op het wetenschappelijke gebied kennis aan kon worden toegevoegd. Tegelijkertijd wilde ik een onderzoeksonderwerp waar resultaten uit zouden komen waar de gemeente Zoetermeer iets aan zou hebben. Terugkijkend kan ik zeggen dat het vinden van deze moeilijke tussenweg uiteindelijk tot een goed einde is gekomen. De toepassing van knooppuntontwikkeling op middelgrote steden als Zoetermeer is een onderwerp dat nog niet veel is onderzocht in de wetenschappelijke wereld. Tegelijkertijd is Zoetermeer op dit moment bezig met het opstellen van een structuurvisie waar de twee stationsgebieden een prominente rol in spelen. De gemeente is op dit moment nog zoekende naar een mogelijke richting waarin deze gebieden zich in zouden moeten bewegen, ik hoop dat deze scriptie hier een bijdrage aan heeft kunnen leveren.

Een andere moeilijke fase was het zoeken naar respondenten voor de interviews. Sommige respondenten waren zeer enthousiast en reageerden vrij snel op mijn vraag om een interview af te nemen, waarvoor dank. Het gebrek aan een interview bij een van de twee metropoolregio's is te wijten aan moeilijkheden bij de benadering van een respondent die bereid was om een interview te laten afnemen. Een les voor in het vervolg is dat ik wellicht meer vasthoudend moet zijn bij het benaderen van een instantie om een interview af te nemen.

Een belangrijk leerdoel dat ik met het schrijven van deze scriptie wilde bereiken is een brug slaan tussen de theorie en de praktijk. Universitair onderwijs is vrij sterk gericht op de wetenschappelijke wereld, en kent minder de connectie met de maatschappij. Ook door deze scriptie te schrijven in samenwerking met een stageplaats wilde ik juist die samenhang tussen de wetenschappelijke wereld en de maatschappij vinden. Achteraf gezien denk ik dat dit goed is gelukt. Enerzijds blijkt er op het gebied van kennis veel gelijkenissen te zijn tussen de wetenschap en de professionals in de maatschappij. Anderzijds is er een grote kloof te herkennen tussen deze twee werelden. Er is relatief weinig contact tussen universiteiten en onderzoeksinstellingen en actoren die in de praktijk werken, zoals gemeenten. Dit zou, naar mijn inzien, verbeterd kunnen worden.

Rest mij u nog te bedanken voor het lezen van deze scriptie.

Nils Markink  
Zoetermeer, juli 2015

# Referenties

## Beleidsdocumenten, boeken, rapporten en wetenschappelijke publicaties

Atkinson-Palombo, C. & Kuby, M. (2011) The geography of advanced transit-oriented development in metropolitan Phoenix, Arizona, 2000-2007. *Journal of Transport Geography* Vol. 19, pp: 189-199.

Banister, D. & Berechman, Y. (2001) Transport investment and the promotion of economic growth. *Journal of Transport Geography* Vol. 9, pp: 209-218.

Bartholomew, K. & Ewing, R. (2011) Hedonic price effects of pedestrian- and transit-oriented development. *Journal of Planning Literature* Vol. 26: No. 1, pp: 18-34.

Benner, C. & Pastor, M. (2015) Whither resilient regions? Equity, growth and community. *Journal of Urban Affairs* (Special issue), pp: 1-20.

Berg van der, L., Braun, E. & Winden van W. (2014) Enhancing urban competitiveness through innovative growth clusters. In: Ni, P. & Qiongjie, Z. (eds.) *Urban competitiveness and innovation*. Cheltenham/Northampton: Edward Elgar Publishing.

Bertolini, L., Curtis, C. & Renne, J. (2012) Station area projects in Europe and beyond: towards transit-oriented development? *Built Environment* Vol. 38: No. 1, pp: 31-50.

Bertolini, L. & Spit, T. (1998) *Cities on rails: the redevelopment of railway station areas*. Londen: Routledge.

Bestuurregio Utrecht (2012) *OV-visie voor de regio Utrecht*. Utrecht: Utrecht: Bestuurregio Utrecht.

Bestuurregio Utrecht (2014) *Mobiliteitsvisie grootstedelijk Utrecht*. Utrecht: Bestuurregio Utrecht.

Bestuurregio Utrecht (2014) *OV-streefbeeld 2020*. Utrecht: Bestuurregio Utrecht.

Bestuurregio Utrecht (2014) *Eerste kamer besluit tot afschaffing stadsregio's*. <http://www.regioutrecht.nl/nieuws/eerste-kamer-besluit-tot-afschaffing-stadsregio2019s> (Bron geraadpleegd op: 13 maart 2015).

Bijl van der, R. (2013) Beknopte geschiedenis. In: Tan, W., Koster, H. & Hoogerbrugge, M. (eds.) *Knooppuntontwikkeling in Nederland: (hoe) moeten we transit-oriented development implementeren?* Amsterdam: Platform31.

Brenner, N. (2003) Metropolitan institutional reform and the rescaling of state space in contemporary western Europe. *European Urban and Regional Studies* Vol. 10, pp: 297-324.

Brenner, N. (2001) The limits to scale? Methodological reflections on scalar structuration. *Progress in Human Geography* Vol. 25: No. 4, pp: 591-614.

Bryman, A. (2012) *Social research methods*. Oxford/New York: Oxford University Press.

Cammen van der, H. & Klerk de, L. (2003) *Ruimtelijke ordening: van grachtengordel tot vinex-wijk*. Houten: Unieboek/Het Spectrum.

Centraal Bureau voor de Statistiek (2010) *Onderzoek verplaatsingen in Nederland*. Den Haag/Heerlen: Centraal Bureau voor de Statistiek.

Centraal Bureau voor de Statistiek (2014) *Bevolking naar gemeente per 1 januari*. <http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=70634NED&D1=0,3&D2=0&D3=0-2,8,10-13,16,21-22,25-26&D4=782&D5=l&VW=T>  
(Bron geraadpleegd op: 12 februari 2015 en op: 12 maart 2015).

Cervero, R. & Dai, D. (2014) BRT TOD: Leveraging transit oriented development with bus rapid transit investments. *Transport Policy* Vol. 36, pp: 127-138.

Cervero, R. & Kockelman, K. (1997) Travel demand and the 3Ds: density, diversity and design. *Transportation Research Part D* Vol. 2: No. 3, pp: 199-219.

Cohen, A. & McCarthy, J. (2015) Reviewing rescaling: Strengthening the case for environmental considerations. *Progress in Human Geography* Vol. 39: No. 1, pp: 3-25.

Couclelis, H. (2000) From sustainable transportation to sustainable accessibility: Can we avoid a new tragedy of the commons? In: Janelle D. & Hodge D. (eds.) *Information, place and cyberspace: Issues in accessibility*. Berlin: Springer, pp: 341-356.

Curtis, C. & Scheurer, J. (2010) Planning for sustainable accessibility: developing tools to aid discussion and decision-making. *Progress in Planning* Vol. 74, pp: 53-106.

Deltametropool (2014) *Duurzame verstedelijking en agglomeratiekracht*. Rotterdam: Vereniging Deltametropool.

Dittmar, H., Belzer, D. & Autler, G. (2004) An introduction to transit-oriented development. In: Dittmar, H. & Ohland, G. (eds.) *The new transit town: best practices in transit-oriented development*. Washington DC: Island Press.

Dittmar, H. & Poticha, S. (2004) Defining transit-oriented development: the new regional building block. In: Dittmar, H. & Ohland, G. (eds.) *The new transit town: best practices in transit-oriented development*. Washington DC: Island Press.

Ebbekink, M., Hoogerbrugge, M., Lagendijk, A. & Kerkhof, J. (2015) *Cluster governance: lessen voor clusters in Nederland*. Amsterdam: Platform31.

Firman, T. (2014) Inter-local-government partnership for urban management in decentralizing Indonesia: from below or above? Kartamantul (Greater Yogyakarta) and Jabodetabek (Greater Jakarta) compared. *Space and Polity* Vol. 18: No. 3, pp: 215-232.

Fontan, J., Hamel, P., Morin, R. & Shragge, E. (2009) Community Organizations and Local Governance in a Metropolitan Region. *Urban Affairs Review* Vol. 44: No. 6, pp: 832-857.

Gemeente Haarlemmermeer (2012) *Deltaplan Bereikbaarheid*. Hoofddorp: Gemeente Haarlemmermeer.

Gemeente Haarlemmermeer (2012) *Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030*. Hoofddorp: Gemeente Haarlemmermeer.

Gemeente Haarlemmermeer (2012) *Structuurvisie Haarlemmermeer 2030*. Hoofddorp: Gemeente Haarlemmermeer.

Gemeente Haarlemmermeer (2015) *Toen Haarlemmermeer: Geschiedenis van de Haarlemmermeer*.

<http://toenhaarlemmermeer.nl/>

(Bron geraadpleegd op: 12 maart 2015).

Gemeente Houten (2000) *OV in Houten 2005*. Houten: Gemeente Houten.

Gemeente Houten (2003) *Masterplan centrum*. Houten: Gemeente Houten.

Gemeente Schiedam (2002) *Masterplan Schieveste*. Schiedam: Gemeente Schiedam.

Gemeente Schiedam (2010) *Stadsvisie 2030*. Schiedam: Gemeente Schiedam.

Gemeente Schiedam (2011) *Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan*. Schiedam: Gemeente Schiedam.

Gemeente Zoetermeer (2005) *Nota mobiliteit Zoetermeer*. Zoetermeer: Gemeente Zoetermeer.

Gemeente Zoetermeer (2010) *Verkenningnota: Ruimtelijk programmatische verkenningen voor de structuurvisie Zoetermeer 2030*. Zoetermeer: Gemeente Zoetermeer.

Gemeente Zoetermeer (2015) *Conjunctuurmonitor eerste kwartaal 2015*. Zoetermeer: Gemeente Zoetermeer.

Gent van, B. (1999) *Zoetermeer, ontwikkeling van een nieuwe stad*. Zoetermeer: Gemeente Zoetermeer.

Geurs, K. & Wee van, B. (2004) Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. *Journal of Transport Geography* Vol. 12, pp: 127-140.

Geurs, K. & Wee van, B. (2006) Ex-Post Evaluation of thirty years of compact urban development in the Netherlands, *Urban Studies* Vol. 43: No. 1, pp: 139-160.

Greenport Westland-Oostland (2008) *Integrale visie Greenport Westland-Oostland 2020*. Pijnacker-Nootdorp: Greenport Westland-Oostland.

Grindle, M. (2007) The promise of good governance. In: Grindle, M. (ed.) *Going local: decentralization, democratization and the promise of good governance*. Princeton: Princeton University Press.

Guba, E. & Lincoln, Y. (1994) Competing paradigms in qualitative research. In: Denzin, N. & Lincoln, Y. (eds.) *Handbook of qualitative research*. Thousand Oaks: Sage.

Heeg, S., Klagge, B. & Ossenbrügge, J. (2003) Metropolitan cooperation in Europe: theoretical issues and perspectives for urban networking. *European Planning Studies* Vol. 11: No. 2, pp: 139-153.

Heinen, E., Steiner, R. & Geurs, K. (2015) Special issue: Built environment and travel behaviour. *European Journal of Transport and Infrastructure Research* Vol. 15: No. 1, pp: 1-5.

Hess, D. & Almeida T. (2007) Impact of proximity to lightrail rapid transit on station-area property values in Buffalo, New York. *Urban Studies* Vol. 44: No. 5/6, pp: 1041-1068.

Hu, R., Blakely, E. & Zhou, Y. (2013) Benchmarking the competitiveness of Australian global cities: Sydney and Melbourne in the global context. *Urban Policy and Research* Vol. 31: No. 4, pp: 435-452.

Huggins, R. & Williams, N. (2011) Entrepreneurship and regional competitiveness: the role and progression of policy. *Entrepreneurship and regional development* Vol. 23: No. 9/10, pp: 907-932.

Hurst, N. & West, S. (2014) Public transit and urban redevelopment: The effect of light rail transit on land use in Minneapolis, Minnesota. *Regional science and Urban economics* Vol. 46, pp: 57-72.

Innes, J., Booher, D. & Vittorio di, S. (2011) Strategies for megaregion governance: collaborative dialogue, networks and self-organization. *Journal of the American planning association* Vol. 77: No. 1, pp: 55-67.

Jiang, Y. & Shen, J. (2010) Measuring the urban competitiveness of Chinese cities in 2000. *Cities* Vol. 27, pp: 307-314.

Johnson, M. & Neiman, M. (2004) Courting business: competition for economic development among cities. In: Feiock, R. (ed.) *Metropolitan governance: conflict, competition and cooperation*. Washington DC: Georgetown University Press.



Jones, P. & Lucas, K. (2012) The social consequences of transport decision-making: clarifying concepts, synthesising knowledge and assessing implications. *Journal of Transport Geography* Vol. 21, pp: 4-16.

Kamer van Koophandel (2014) *Aantal inschrijvingen per gebied*. Den Haag: Kamer van Koophandel.

Kamruzzaman, M., Baker, D., Washington, S. & Turell, G. (2014) Advance transit oriented development typology: case study in Brisbane, Australia, *Journal of transport geography* Vol. 34, pp: 54-70.

Kay, A., Noland, R. & DiPetrillo, S. (2014) Residential property valuations near transit stations with transit-oriented development. *Journal of Transport Geography* Vol. 39, pp: 131-140.

Kloosterman, R. & Lambregts, B. (2001) Clustering of economic activities in polycentric urban areas: the case of the Randstad . *Urban Studies* Vol. 38, pp: 717-732.

Krabben van der, E. & Needham, B. (2008) Land readjustment for value capturing: a new planning tool for urban development. *Town Planning Review* Vol. 79: No. 6, pp: 651-672.

Kresl, P. & Singh, B. (2012) Urban competitiveness and US metropolitan centres. *Urban Studies* Vol. 49: No. 2, pp: 239-254.

Lee, B. (2007) Edge or edgeless cities? Urban spatial structure in US metropolitan areas. *Journal of Regional Science* Vol. 47: No. 3, pp: 479-515.

Lester, W. & Reckhow, S. (2012) Network governance and regional equity: shared agendas or problematic partners? *Planning Theory* Vol. 12: No. 2, pp: 115-138.

Levelt, M. & Janssen-Jansen, L. (2013) The Amsterdam metropolitan area challenge: opportunities for coproduction in city-region governance. *Environment and Planning C* Vol. 31, pp: 540-555.

Levine, J., Grengs, J., Shen, Q. & Shen Q. (2012) Does accessibility require density or speed? A comparison of fast versus close in getting where you want to go in US metropolitan regions. *Journal of the American Planning Association* Vol. 78: No. 2, pp: 157-172.

Levinson, D. (2008) The orderliness hypothesis: the correlation of rail and housing development in London. *Journal of Transport History* Vol. 29: No. 1, pp: 98-114.

Liu, Y., Derudder, B., Witlox, F. & Hoyler, M. (2014) Cities of networks within networks of cities: the evolution of the city/firm duality in the world city network, 2000-2010. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie* Vol. 105: No. 4, pp: 465-482.

Loo, B., Chen, C. & Chan, E. (2010) Rail based transit-oriented development: lessons from New York City and Hong Kong. *Landscape and Urban Planning* Vol. 97, pp: 202-212.

Martin, R., Kitson, M. & Tyler, P. (2006) Regional competitiveness: an elusive yet key concept? In: Martin, R., Kitson, M. & Tyler, P. (eds.) *Regional competitiveness*. Oxon/New York: Routledge.

Martínez Sánchez-Mateos, H., Mohíno Sanz, I. & Ureña Francéz, J. (2014) Road accessibility and articulation of metropolitan spatial structures: the case of Madrid (Spain). *Journal of Transport Geography* Vol. 37, pp: 61-73.

McGahey, R. (2008) Regional economic development in theory and practice. In: McGahey, R. & Vey, J. (eds.) *Retooling for growth*. Washington DC: Brooking Institution Press.

Meijers, E., Hoekstra, J., Leijten, M., Louw, E. & Spaans, M. (2012) Connecting the periphery: distributive effects of new infrastructure. *Journal of Transport Geography* Vol. 22, pp: 187-198.

Meijers, E., Hoekstra, J. & Spaans, M. (2013) Fixed link, fixed effects? Housing market outcomes of new infrastructure development in de Dutch delta area. *Geografisk Tidsskrift-Danish Journal of Geography* Vol. 113: No. 1, pp: 11-24.

Meijers, E. (2015) Borrowed size. In: Oort van, F., Meijers, E., Thissen, M., Hoogerbrugge, M. & Burger, M. (eds.) *De concurrentiepositie van Nederlandse steden: van agglomeratiekracht naar netwerkkracht*. Amsterdam: Platform31.

Metropoolregio Amsterdam (2014) *Doorbouwen op het fundament: Metropool in transitie*. Amsterdam: Metropoolregio Amsterdam.

Metropoolregio Rotterdam Den Haag (2013a) *Strategische bereikbaarheidsagenda vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag*. Den Haag: Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Metropoolregio Rotterdam Den Haag (2013b) *Atlas Metropoolregio Rotterdam Den Haag*. Den Haag: Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Metropoolregio Rotterdam Den Haag (2014) *Atlas van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag*. Den Haag: Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Miller, D. & Cox, R. (2014) *Governing the metropolitan region: America's new frontier*. Oxon/New York: Routledge.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2011) *Reizen zonder spoorboekje: programma hoogfrequent spoor*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2012) *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2014) *Verlening nieuwe vervoer- en beheerconcessie*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Musterd, S., Bontje, M. & Ostendorf, W. (2006) The changing role of old and new urban centers: the case of the Amsterdam region. *Urban Studies* Vol. 27: No. 4, pp: 360-387.

Narvaez, L., Penn, A. & Griffiths, S. (2012) Configurational economies: the value of accessibility in urban development. *International transaction journal of engeneering, management, applied sciences & technologies* Vol. 3: No. 3, pp: 293-309.

Nederlandse Spoorwegen (2015) *Stationsinformatie*.  
<http://www.ns.nl/reizigers/reisinformatie/stationsvoorzieningen>  
(Bron geraadpleegd op: 12 maart 2015 en op: 13 maart 2015).

Omroep West (2014) *ICT-innovatiecentrum primeur voor Zoetermeer*.  
<http://www.omroepwest.nl/nieuws/19-09-2014/ict-innovatiecentrum-primeur-voor-zoetermeer>  
(Bron geraadpleegd op: 17 maart 2015).

Papa, E. & Bertolini, L. (2014) Accessibility impacts of TOD experiences in European metropolitan areas. *Congress 2014 'from control to co-evolution', proceedings*.

Phelps, N. (2004) Clusters, dispersion and the spaces in between: for an economic geography of the banal. *Urban Studies* Vol. 41: No. 5/6, pp: 971-986.

Planbureau voor de Leefomgeving (2012) *Nieuwe steden in de Randstad: verstedelijking en suburbaniteit*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

Planbureau voor de Leefomgeving (2014) *Kiezen én Delen: strategieën voor een betere afstemming tussen verstedelijking en infrastructuur*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

Post, S. (2004) Metropolitan area governance and institutional collective action. In: Feiock, R. (ed.) *Metropolitan governance: conflict, competition and cooperation*. Washington DC: Georgetown University Press.

ProRail (2009) *Monitoring Spoorgebruik*. Utrecht: ProRail.

Provincie Noord-Holland (2011) *Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2012-2016*. Haarlem: Provincie Noord-Holland.

Provincie Noord-Holland (2011) *Structuurvisie 2040*. Haarlem: Provincie Noord-Holland.

Provincie Utrecht (2013) *Provinciale ruimtelijke structuurvisie*. Utrecht: Provincie Utrecht.

Provincie Utrecht (2014) *Mobiliteitsvisie provincie Utrecht 2014-2028*. Utrecht: Provincie Utrecht.

Provincie Zuid-Holland (2014) *Visie Ruimte en Mobiliteit*. Den Haag: Provincie Zuid-Holland.

Ranci, C. (2010) Competitiveness and social cohesion in western European cities. *Urban Studies* Vol. 48: No. 13, pp: 2789-2804.

Rietveld, P. (2013) TOD op zijn Nederlands. In: Tan, W., Koster, H. & Hoogerbrugge, M. (eds.) *Knooppuntontwikkeling in Nederland: (hoe) moeten we transit-oriented development implementeren?* Amsterdam: Platform31.

Rijksoverheid (2015) *MIRT Projectenoverzicht 2015: RandstadRail, fase 1*. Den Haag: Rijksoverheid.

Rhodes, R. (1996) The new governance: governing without government. *Political Studies* Vol. 44: No. 4, pp: 652-667.

Schakel, A., Hooghe, L. & Marks, G. (2012) Multilevel governance and the state. In: Leibfried, S., Huber, E. & Stephens, J. (eds.) *The Oxford handbook of transformations of the state*. Oxford: Oxford University Press.

Schlossberg, M. & Brown, N. (2004) Comparing transit-oriented development sites by walkability indicators. *Transportation Research Board* No. 1887, pp: 34-42.

Scott, J. (1990) *A matter of record*. Cambridge: Polity.

Shefer, D. & Frenkel, A. (2013) The center periphery dilemma: spatial inequality and regional development. In: Carmon, N. & Fainstein, S. (eds.) *Policy, planning and people*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, pp: 183-205.

Stadsgewest Haaglanden (2010) *Netwerk RandstadRail*. Den Haag: Stadsgewest Haaglanden.

Stadsgewest Haaglanden (2011) *Kantorenstrategie Haaglanden 2012-2020*. Den Haag: Stadsgewest Haaglanden.

Stadsgewest Haaglanden (2014a) *Gemeenten in Haaglanden*.

<http://haaglanden.nl/gemeenten>

(Bron geraadpleegd op: 13 maart 2015).

Stadsgewest Haaglanden (2014b) *Metropoolregio*.

<http://haaglanden.nl/metropoolregio>

(Bron geraadpleegd op: 23 februari 2015).

Stadsgewest Haaglanden (2014c) *Werkgelegenheidsregister Haaglanden 2014*. Den Haag: Stadsgewest Haaglanden.

Stadsregio Amsterdam (2004) *Regionaal verkeer- en vervoerplan*. Amsterdam: Stadsregio Amsterdam.

Stadsregio Rotterdam (2003) *Verkeer- en vervoerplan 2003-2020*. Rotterdam: Stadsregio Rotterdam.

- Stadsregio Rotterdam (2005) *Ruimtelijk plan regio Rotterdam 2020*. Rotterdam: Stadsregio Rotterdam.
- Stedenbaan (2011) *Factsheet Stedenbaanstations*. Den Haag: Zuidvleugel.
- Stedenbaan (2014) *Monitor Stedenbaan 2014*. Den Haag: Zuidvleugel.
- Stepniak, M. & Rosik, P. (2013) Accessibility improvement, territorial cohesion and spillovers: a multidimensional evaluation of two motorway sections in Poland. *Journal of Transport Geography* Vol. 31, pp: 154-163.
- Storper, M. (1997) *The regional world*. New York: The Guilford Press.
- Taylor, P., Derudder, B., Faulconbridge, J., Hoyler, M. & Ni, P. (2014) Advanced producer service firms as strategic networks, global cities as strategic places. *Economic geography* Vol. 90: No. 3, pp: 267-291.
- Tordoir, P., Poorthuis, A. & Renooy, P. (2015) *De veranderende geografie van Nederland*. Amsterdam: Regioplan/Ruimtelijk economisch atelier Tordoir.
- Turok, I. (2004) Cities, regions and competitiveness. *Regional studies* Vol. 38: No. 9, pp: 1069-1083.
- Turok, I. & Bailey, N. (2004) Twin track cities? Competitiveness and cohesion in Glasgow and Edinburgh. *Progress in planning* Vol. 62, pp: 135-204.
- Turok, I. (2009) The distinctive city: pitfalls in the pursuit of differential advantage. *Environment and Planning A* Vol. 41: No. 1, pp: 13-30.
- Veeneman, W. & Velde van de, D. (2014) Developments in public transport governance in the Netherlands: a brief history and recent developments. *Research in transportation economics* Vol. 48, pp: 41-47.
- Vos de, J., Acker van, V. & Witlox, F. (2014) The influence of attitudes on transit-oriented development: an explorative analysis. *Transport Policy* Vol. 35, pp: 326-329.
- Wee van, B. (2009) Self-selection: a key to better understanding of location choices, travel behaviour and transport externalities. *Transport Reviews* Vol. 29: No. 3, pp: 279-292.
- Westerink, J., Haase, D., Bauer, A., Ravetz, J., Jarrige, F. & Aalbers, C. (2013) Dealing with sustainability trade-offs of the compact city in peri-urban planning across European city regions. *European Planning Studies* Vol. 21: No. 4, pp: 473-497.
- Zacharias, J., Zhang, T. & Nakajima, N. (2011) Tokyo station city: the railway station as urban place. *Urban Design* Vol. 16, pp: 242-251.

Zoetermeer mijn stad (2015) *Geschiedenis van de stad Zoetermeer: Ministerie van Onderwijs*.

<http://zoetermeermijnstad.nl/?tjdlijn=ministerie-van-ocw>

(Bron geraadpleegd op: 17 maart 2015).

Zuidvleugel (2014) *Doelstellingen Stedenbaan*.

<http://www.zuidvleugel.nl/content/doelstellingen>

(Bron geraadpleegd op: 23 februari 2015).

## Afbeeldingen

Titelpagina: Gemeentearchief Zoetermeer, fotograaf: Dirk-Jan Hoogerdijk.

Figuur 2.1: Planbureau voor de Leefomgeving (2014) *Kiezen én Delen: strategieën voor een betere afstemming tussen verstedelijking en infrastructuur*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

Figuur 2.2: Martin, R., Kitson, M. & Tyler, P. (2006) Regional competitiveness: an elusive yet key concept? In: Martin, R., Kitson, M. & Tyler, P. (eds.) *Regional competitiveness*. Oxon/New York: Routledge.

Figuur 2.3: Hu, R., Blakely, E. & Zhou, Y. (2013) Benchmarking the competitiveness of Australian global cities: Sydney and Melbourne in the global context. *Urban Policy and Research* Vol. 31: No. 4, pp: 435-452.

Figuur 5.1: Planbureau voor de Leefomgeving (2012) *Nieuwe steden in de Randstad: verstedelijking en suburbaniteit*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

Figuur 6.1: Planbureau voor de Leefomgeving (2012) *Nieuwe steden in de Randstad: verstedelijking en suburbaniteit*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

Figuur 7.1: Planbureau voor de Leefomgeving (2012) *Nieuwe steden in de Randstad: verstedelijking en suburbaniteit*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

Figuur 9.4: Projectbureau Bleizo (2015) *Vervoersknoop*  
<http://www.bleizo.nl/vervoersknoop/>  
(Bron geraadpleegd op: 30 juni 2015).

Alle overige figuren en tabellen bestaan uit eigen beeldmateriaal of volgen uit eigen onderzoek.

# Bijlagen

## Overzicht van beleidsdocumenten Rijksoverheid, Hoofddorp, Houten, Schiedam en Zoetermeer

Beleidsdocument	Uitgever	Plaats van uitgave	Jaar van uitgave
<b>Rijksoverheid</b>			
Structuurvisie infrastructuur en ruimte	Ministerie van infrastructuur en milieu	Den Haag	2012
<b>Hoofddorp</b>			
Structuurvisie 2030	Gemeente Haarlemmermeer	Hoofddorp	2012
Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030	Gemeente Haarlemmermeer	Hoofddorp	2012
Deltaplan bereikbaarheid	Gemeente Haarlemmermeer	Hoofddorp	2012
Doorbouwen op het fundament: de metropool in transitie	Metropoolregio Amsterdam	Amsterdam	2014
Regionaal verkeer- en vervoerplan	Stadsregio Amsterdam	Amsterdam	2004
Structuurvisie 2040	Provincie Noord-Holland	Haarlem	2011
<b>Houten</b>			
OV in Houten 2005	Gemeente Houten	Houten	2000
Masterplan Centrum	Gemeente Houten	Houten	2003
Mobiliteitsvisie grootstedelijk Utrecht	Bestuursregio Utrecht	Utrecht	2014
OV-visie voor de regio Utrecht	Bestuursregio Utrecht	Utrecht	2012
OV-streefbeeld 2020	Bestuursregio Utrecht	Utrecht	2014
Provinciale ruimtelijke structuurvisie	Provincie Utrecht	Utrecht	2013
Mobiliteitsvisie provincie Utrecht 2014-2028	Provincie Utrecht	Utrecht	2014
<b>Schiedam</b>			
Stadsvisie 2030	Gemeente Schiedam	Schiedam	2010
Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan	Gemeente Schiedam	Schiedam	2011

Masterplan Schieveste	Gemeente Schiedam	Schiedam	2002
Ruimtelijk plan regio Rotterdam 2020	Stadsregio Rotterdam	Rotterdam	2005
Verkeer- en vervoerplan 2003-2020	Stadsregio Rotterdam	Rotterdam	2003
Visie ruimte en mobiliteit	Provincie Zuid-Holland	Den Haag	2014
<b>Zoetermeer</b>			
Stadsvisie 2030	Gemeente Zoetermeer	Zoetermeer	2008
Verkenningennota: ruimtelijk programmatische verkenningen voor de structuurvisie Zoetermeer 2030	Gemeente Zoetermeer	Zoetermeer	2010
Masterplan Bleizo	Gemeente Zoetermeer	Zoetermeer	2010



## Datamatrices beleidsdocumenten Rijksoverheid, Hoofddorp, Houten, Schiedam en Zoetermeer

<b>Datamatrix Ministerie van I&amp;M beleidsdeel</b>							
<b>Beleidsdocument</b>	<b>Mate waarin wordt gericht op multi-modaliteit</b>	<b>Mate waarin wordt gericht op functiemenging</b>	<b>Mate waarin wordt gericht op dichtheid</b>	<b>Bereikbaarheid is het doel van knooppuntontwikkeling</b>	<b>Concurrentiepositie (vestigingsklimaat) is het doel van knooppuntontwikkeling</b>	<b>Rol van de actor in knooppuntontwikkeling</b>	
Structuurvisie infrastructuur en ruimte (IenM, 2012)	<p>Goede reisinformatie en mogelijkheden tot overstappen op verschillende vervoermiddelen is essentieel</p> <p>Rijk wil verschillende nationale infrastructuur aan elkaar verknopen rondom knooppunten</p> <p>Voor de ketenmobiliteit moeten verschillende modaliteiten goed op elkaar afgestemd zijn</p>			<p>Bereikbaarheid van mainports, greenports en brainports moet optimaal zijn</p> <p>Infrastructuur wordt aangelegd of verbeterd rondom stedelijke gebieden om de bereikbaarheid te vergroten</p>	<p>De grote mainports (Schiphol en haven van Rotterdam) zijn de grootste motoren van economische ontwikkeling</p> <p>Er wordt gestreefd naar Nederland als zeer concurrerend land in 2040</p>	<p>Rijk maakt voor ontwikkelingen rondom mainports afspraken met decentrale overheden</p> <p>Decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor samenhang lokale en nationale infrastructuur</p> <p>Rijk maakt afspraken met decentrale overheden over samenhang tussen ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur</p> <p>Rijk is verantwoordelijk voor de nationale infrastructuur en is dan ook degene die hierover beslist</p>	

<b>Datamatrix Hoofddorp beleidsdeel</b>							
<b>Beleidsdocument</b>	<b>Mate waarin wordt gericht op multi-modaliteit</b>	<b>Mate waarin wordt gericht op functiemenging</b>	<b>Mate waarin wordt gericht op dichtheid</b>	<b>Bereikbaarheid is het doel van knooppuntontwikkeling</b>	<b>Concurrentiepositie (vestigingsklimaat) is het doel van knooppuntontwikkeling</b>	<b>Rol van de actor in knooppuntontwikkeling</b>	<b>Positie van Hoofddorp in de metropoolregio</b>
Structuurvisie 2030 (Gemeente Haarlemmermeer, 2012)	<p>Knooppunten als brandpunten in netwerken. Plaatsen waar verschillende vervoerstromen samenkomen en mensen eenvoudig kunnen overstappen.</p> <p>Plaatsen met makkelijk parkeren en eenvoudig overstappen, korte verblijfsduur (pure knooppunten)</p> <p>Gemeente heeft de intentie om ook intercity's te laten stoppen op station Hoofddorp</p> <p>Station Hoofddorp connectie tussen trein en HOV-bus (R-net)</p>	<p>Functiemenging vergroot tijdswinst en verkleint de dagelijkse mobiliteit.</p> <p>Richt op ketenmobiliteit: meerdere activiteiten binnen één verplaatsing.</p> <p>Functiemenging in herontwikkelingswijken en rond OV-haltes. Problematiek door luchthaven.</p> <p>Knooppunten als plaatsen van ontmoeting en ondernemerschap</p> <p>Multifunctionele gebouwen waar commerciële en niet-commerciële diensten samenkomen</p> <p>Knooppunten als ontmoetings- en verblijfscentra (sociale knooppunten)</p>		<p>Knooppunten en ketenmobiliteit worden gecreëerd om congestie tegen te gaan</p> <p>Clustering van voorzieningen rondom knooppunten vergroot de bereikbaarheid</p>	<p>Goede (internationale) bereikbaarheid wordt gezien als belangrijk voor een goede concurrentiepositie</p> <p>Door nieuw openbaar vervoer kan een aantrekkelijk en regionaal concurrerend stedelijk milieu worden ontwikkeld in Hoofddorp</p> <p>De mate waarin bedrijven zich willen vestigen in Haarlemmermeer is een gevolg van de interne en externe bereikbaarheid</p>	Gemeente wil een stationshal bouwen met diensten en voorzieningen	Door de aanwezigheid van Schiphol een belangrijk economisch profiel en een belangrijke logistieke functie (Amsterdam Connecting Trade)

## Knooppuntontwikkeling in Zoetermeer

		<p>Knooppunten met zorgvoorzieningen, onderwijsinstellingen en winkelcentra (functieknooppunten)</p> <p>Door gebrek aan faciliteiten is station Hoofddorp op dit moment geen aantrekkelijke plaats</p>					
<p>Deelstructuurvisie Hoofddorp 2030 (Gemeente Haarlemmermeer, 2012)</p>	<p>Kleinere haltes als overstaphaltes (van auto of fiets op OV)</p> <p>Knooppunten als plek waar verschillende vervoersstromen samenkomen</p> <p>Knooppunten niet alleen voor OV, ook voor auto en fiets</p>	<p>Bouwen van multifunctionele gebouwen rondom knooppunten (woningen, voorzieningen, detailhandel)</p> <p>De gemeente wil het kantorengedebied rondom station Hoofddorp omvormen tot een gemengd gebied met wonen, werken en onderwijs</p> <p>Door verschillende functies aan te bieden op een knooppunt wordt de leefbaarheid vergroot en het aantal kris-krasbewegingen vermindert</p> <p>Door menging aan functies niet alleen een knooppunt als overstap, maar ook als bestemming</p>	<p>Woningen worden compact gebouwd in combinatie met bereikbaarheid en duurzaamheid</p> <p>Hoge dichtheden van woningen vooral in de buurt van knooppunten</p>	<p>Knooppuntontwikkeling wordt ingezet om congestie tegen te gaan</p> <p>Station Hoofddorp heeft een grote betekenis voor de bereikbaarheid van Schiphol-Zuid vanuit de zuidelijke Randstad</p>		<p>Faciliteren van functiemenging in oude kantoorgebieden</p> <p>Verbeteren openbare ruimte</p> <p>Samen laten komen van vervoersstromen</p>	<p>In de regio een belangrijke positie door strategische locatie nabij Schiphol</p>

		Ontwikkeling van 'third spaces' rondom het knooppunt					
Deltaplan Bereikbaarheid (Gemeente Haarlemmermeer, 2012)	<p>Knooppunten zijn stations (NS en/of HOV) die ook goed bereikbaar zijn met de auto</p> <p>Auto moet een schakel zijn in de keten (in plaats van de hele verplaatsing), met knooppunten als overstappunten</p> <p>Ketenmobiliteit van belang, ook goede auto- en fietsvoorzieningen nabij knooppunten (bewaakt parkeren)</p> <p>Goede looproutes tussen de verschillende modaliteiten zijn van belang</p>			<p>Door het samenkomen van vervoerstromen zijn knooppunten goed bereikbare plekken</p> <p>T.b.v. een goede nationale bereikbaarheid wordt er gestreefd naar intercity's op Hoofddorp</p>	<p>Infrastructuur moet bijdragen aan het functioneren van duurzame woon- en werkgebieden</p>	<p>Gemeente heeft de rol van het ontwikkelen van de openbare ruimte, verbindingen van OV, fiets en lopen goed op elkaar afstemmen</p>	<p>Haarlemmermeer in top-3 van gemeenten met arbeid-woning verhouding</p> <p>Station Hoofddorp belangrijke knoop, zeker met het oog op toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen</p>
Doorbouwen op het fundament: de metropool in transitie (MRA, 2014)	<p>Knooppunten als centra van stedelijke netwerken</p>	<p>Wonen, werken en voorzieningen komen bij elkaar rondom knooppunten</p>		<p>Knooppuntontwikkeling als middel ter verbetering van de bereikbaarheid</p>	<p>Het verbeteren van de bereikbaarheid heeft als gevolg een versterking van de economische positie van de MRA</p>		

					<p>Ruimtelijke ontwikkeling rondom knooppunten is essentieel voor de internationale concurrentiepositie van de MRA</p> <p>Een goede bereikbaarheid is belangrijk voor de ontwikkeling van de metropoolregio</p>		
<p>Structuurvisie 2040 (Noord-Holland, 2011)</p>	<p>Bij OV-knooppunten voldoende ruimte voor P+R en fietsvoorzieningen</p>	<p>Ruimte rondom OV-knooppunten dient gebruikt te worden voor verschillende functies</p>	<p>Provincie stimuleert compact en binnenstedelijk bouwen, vooral rondom stations</p>	<p>Ontwikkelingen rondom stations hebben een positieve invloed op het OV-gebruik en zorgen dat een plek beter bereikbaar wordt</p> <p>De samenhang tussen ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer is een voorwaarde voor duurzame bereikbaarheid</p>	<p>Compact bouwen rondom stations houdt groene ruimtes open, dit draagt bij aan het vestigingsklimaat van de provincie</p> <p>Infrastructuur is sturend voor de locatiekeuze van economische activiteit</p> <p>Bereikbaarheid is cruciaal voor de verdere economische ontwikkeling van de provincie</p>	<p>Provincie helpt gemeenten met binnenstedelijk bouwen</p> <p>Provincie heeft invloed op ruimtelijk beleid door de provinciale wegen, recreatief groen en waterwegen</p> <p>Bovenregionale ontwikkelingen binnen een gemeente dienen altijd in afstemming worden gedaan met buurgemeenten en provincie</p> <p>Provincie voert locatiebeleid voor knooppunten</p>	

						Provincie stelt restricties vast op het gebied van detailhandel en bereikbaarheid van bedrijven	
Regionaal verkeer- en vervoerplan (Stadsregio Amsterdam, 2004)	<p>Samenhang tussen verschillende vervoers-modaliteiten rondom knooppunten is essentieel</p> <p>Ketenmobiliteit moet goed georganiseerd zijn: fietsparkeerplekken en P+R</p> <p>Eenvoudige overstappen zijn van belang, zowel fysiek (looproutes) als in het afstemmen van de dienstregelingen</p> <p>Logische en snelle fietsroutes naar de OV-knooppunten</p>	Funciemenging rondom regionale OV-knooppunten is een na te streven doel	Concentratie van voorzieningen rond OV-knooppunten werkt goed voor de bereikbaarheid en zorgt voor levendigheid	Infrastructurele netwerken houden economische centra bereikbaar	<p>Bereikbaarheid is een harde voorwaarde voor het economisch functioneren van de regio Amsterdam</p> <p>Voor een gunstige economische en sociale ontwikkeling van deze regio zijn goed functionerende infrastructurale netwerken essentieel</p>	Stadsregio maakt beleid om autoverkeer te ontmoedigen en OV en fiets te promoten, door afspraken te maken met gemeenten over prijzen en parkeerplaatsen	

<b>Datamatrix Houten beleidsdeel</b>							
<b>Beleidsdocument</b>	<b>Mate waarin wordt gericht op multi-modaliteit</b>	<b>Mate waarin wordt gericht op functiemenging</b>	<b>Mate waarin wordt gericht op dichtheid</b>	<b>Bereikbaarheid is het doel van knooppuntontwikkeling</b>	<b>Concurrentiepositie (vestigingsklimaat) is het doel van knooppuntontwikkeling</b>	<b>Rol van de actor in knooppuntontwikkeling</b>	<b>Positie van Houten in de metropoolregio</b>
OV in Houten 2005 (Houten, 2000)	<p>Knooppunt station Houten moet fungeren als spil in het netwerk van HOV-bussen</p> <p>Station is afgestemd op belangrijke loop- en fietsroutes, dankzij de radiale loop hiervan hebben de stations een zeer groot bereik</p> <p>Er wordt gestreefd naar een laagdrempelige overstap tussen de verschillende modaliteiten</p> <p>Er worden P+R terreinen aangelegd om de auto ook onderdeel van de keten te laten zijn</p>					<p>Gemeente zorgt voor een goede stationsomgeving</p> <p>De gemeente zorgt ervoor dat de buslijnen op een goede manier lopen en aansluiten bij het station</p>	<p>Station Houten is een voorstadstation met afvangfunctie voor Utrecht Centraal</p> <p>Station Houten is een van de knopen van HOV-bussen die tangentieel aan Utrecht lopen</p>

## Knooppuntontwikkeling in Zoetermeer

<p>Masterplan Centrum (Houten, 2003)</p>	<p>Er wordt een goed OV-knooppunt gerealiseerd met een groot fietstransferium</p> <p>De verbindingen tussen de modaliteiten rond het station moeten laagdrempelig zijn</p>	<p>Er wordt een divers programma gerealiseerd (kantoren, woningen, winkels en maatschappelijke voorzieningen)</p> <p>Het knooppunt station Houten is aan de ene kant een knooppunt van mobiliteitsstromen, en aan de andere kant een prettig verblijfsgebied</p>	<p>Centrum van Houten is compact van aard en kent hoge dichtheden</p>	<p>Door de fysieke groei van Houten is er behoefte aan een grotere bereikbaarheid van het centrum</p>	<p>De ontwikkeling van het centrumgebied van Houten heeft expliciet als doel het verbeteren van de concurrentiepositie van de stad ten opzichte van omliggende centra</p>	<p>De gemeente heeft als doel het verbeteren van de sfeer, het vergroten van de kwaliteit van de openbare ruimte en het aanbrenge van voorzieningen voor cultuur en ontspanning</p> <p>De gemeente heeft de taak de infrastructuur goed te laten lopen en het winkelcentrum goed vorm te geven</p>	<p>Het knooppunt van station Houten en het centrum richt zich vooral op de eigen stad en is niet van groot belang voor omliggende steden, maar de gemeente heeft wel de ambitie daarvoor</p>
<p>Mobiliteitsvisie grootstedelijk Utrecht (BRU, 2014)</p>	<p>T.b.v. de ketenmobiliteit worden er rond OV-knooppunten fietsparkeer-voorzieningen en P+R-terreinen ingericht</p> <p>Overstappen is niet te voorkomen bij OV, daarom moeten de overstap-mogelijkheden goed zijn</p>				<p>Voor de economische ontwikkeling van de Utrechtse kerngebieden is bereikbaarheid van belang</p>	<p>De rol van het BRU is dat het de leiding heeft over het regionale OV</p> <p>De BRU brengt de verschillende OV-modaliteiten samen in knooppunten</p>	<p>Houten heeft door zijn groene woongebieden een unieke positie binnen de regio Utrecht</p> <p>Om Utrecht Centraal te ontlasten wordt er meer belang gehecht aan voorstadstations als Houten</p>



<p>OV-visie voor de regio Utrecht (BRU, 2012)</p>	<p>Fiets en auto zijn van belang als vóór- en natransport, daarom zijn parkeerplekken nabij knooppunten belangrijk</p> <p>In het geval van natransport worden oplossingen als de OV-fiets gefaciliteerd</p>	<p>Door de toevoeging van verschillende functies rondom OV-knooppunten wordt dat knooppunt aantrekkelijker</p> <p>Funciemenging (werken, wonen en recreëren) maakt een knooppunt tot een aantrekkelijkere plaats</p>	<p>Verdichting rondom OV-knooppunten draagt bij aan het beter benutten van dat knooppunt</p> <p>OV biedt de mogelijkheid om compact te bouwen</p>	<p>Verschillende soorten knooppunten hebben verschillende maten aan bereikbaarheid, maar in alle gevallen leidt knooppunt-ontwikkeling tot een verbetering van bereikbaarheid</p>	<p>Een uitstekende bereikbaarheid en leefbaarheid zijn van belang voor de ontwikkeling van de regio Utrecht</p> <p>Door de goede bereikbaarheid op dit moment is de regio Utrecht al een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven</p>	<p>Door de aanleg van regionale OV-lijnen en de medezeggenschap binnen gemeenten zorgt de BRU ervoor dat de vervoerkant van knooppunten op orde komt</p> <p>De BRU heeft weinig invloed op de spoorwegen, want die zijn van het rijk</p>	<p>Er worden tangentiële HOV-lijnen aangelegd waardoor voorstadstations, zoals Houten, grotere kans hebben om als knooppunt ontwikkeld te worden</p>
<p>OV streefbeeld 2020 (BRU, 2014)</p>	<p>Vanwege het belang van de fiets als voortransport zijn fietsenstallingen bij knooppunten van belang</p> <p>Een station wordt een knooppunt als het kan interacteren met andere vervoermodaliteiten</p>	<p>Voor optimaal gebruik door de reiziger dienen verschillende functies rondom het knooppunt aanwezig te zijn</p>	<p>Knooppunt-ontwikkeling wordt gezien als het aanbrengen van hogere dichtheden aan bebouwing rond OV-knooppunten</p>	<p>De groei van het OV-netwerk en het aantal knooppunten is om bij te dragen aan de bereikbaarheid van de regio Utrecht</p> <p>Voor de bereikbaarheid in de economische kerngebieden moet groeien</p>		<p>De BRU heeft de verantwoording over de regionale bus- en tramlijnen, niet over de spoorlijnen</p>	
<p>Provinciale ruimtelijke structuurvisie (Provincie Utrecht, 2013)</p>		<p>Funciemenging zorgt voor levendigheid in het gebied waar het wordt toegepast</p>	<p>Compact bouwen rondom OV-knooppunten is een doel van de provincie</p>	<p>Ten behoeve van de bereikbaarheid wil de provincie binnenstedelijke ontwikkelingen vooral binnen de invloed van OV-knooppunten laten plaatsvinden</p>		<p>De provincie heeft als rol het reguleren van de provinciale woningbouw-opgave, en een sterk adviserende rol op het gebied van welke locaties de woningbouw gerealiseerd gaat worden</p>	

## Knooppuntontwikkeling in Zoetermeer

						Provincie kent een mobiliteitstoets, dat wil zeggen dat er voor elke ontwikkeling getoetst moet worden wat voor invloed dat heeft op het verkeer en vervoer	
Mobiliteitsvisie Provincie Utrecht 2014-2028 (Provincie Utrecht, 2014)	<p>Knooppunten als plaatsen in de mobiliteitsketen waar verschillende vervoerstromen samenkomen</p> <p>Makkelijke overstappen tussen verschillende vervoerswijzen</p>		Dichte bebouwing rondom knooppunten zorgt voor meer kans voor HOV	De bereikbaarheid van woon-, werk- en vrijetijdslocaties is van groot belang voor de provincie	<p>Nieuwe maatregelen voor mobiliteit en verstedelijking zijn nodig om de bereikbaarheid van de regio en daarmee de economische ontwikkeling te stimuleren</p> <p>Goede bereikbaarheid van een knooppunt zorgt voor hogere vastgoedwaarde</p> <p>Bedrijven hechten tegenwoordig veel waarde aan bereikbaarheid met de auto én met het OV</p>	Bij de ontwikkeling van knooppunten heeft de provincie vooral een lobbyende en stimulerende rol, evenals het samenbrengen van partijen	

<b>Datamatrix Schiedam beleidsdeel</b>							
<b>Beleidsdocument</b>	<b>Mate waarin wordt gericht op multi-modaliteit</b>	<b>Mate waarin wordt gericht op functiemenging</b>	<b>Mate waarin wordt gericht op dichtheid</b>	<b>Bereikbaarheid is het doel van knooppuntontwikkeling</b>	<b>Concurrentiepositie (vestigingsklimaat) is het doel van knooppuntontwikkeling</b>	<b>Rol van de actor in knooppuntontwikkeling</b>	<b>Positie van Schiedam in de metropoolregio</b>
Stadsvisie 2030 (Schiedam, 2010)			Rondom het knooppunt wordt niet specifiek gericht op hoogbouw en hoge dichtheden, maar het is wel een van de plaatsen waar het wordt toegelaten		Bereikbaarheid is van belang voor de versterking van het vestigingsklimaat van Schiedam en daarmee de economische ontwikkeling van de stad  De ontwikkeling van het knooppunt Schiedam Centrum is van belang voor de regionale positie van de stad		Schiedam heeft als tweede stad van de Stadsregio Rotterdam en door zijn ligging een zeer goede positie ten opzichte van andere plaatsen  Schieveste behoort tot de knooppunten van regionaal belang  Schiedam Centrum is strategisch gelegen tussen Delft en Rotterdam en heeft daarmee een sterke uitgangspositie
Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (Schiedam, 2011)	Schiedam Centrum als knooppunt van nationale spoorlijnen en regionale metro-, tram- en buslijnen  Er wordt veel aandacht gegeven aan parkeerplekken en fietsenstallingen		Intensieve ruimtelijke ontwikkeling zal zoveel mogelijk binnen de invloed van stations plaatsvinden			De gemeente oefent vooral invloed uit op het lokale niveau, de invloed op het regionale niveau is alleen indirect	Schiedam Centrum is een knooppunt van regionaal belang, een belangrijke knoop in het westen van de Stadsregio Rotterdam  Binnen de regio is Schiedam Centrum een toplocatie

## Knooppuntontwikkeling in Zoetermeer

	Op Schiedam Centrum stoppen momenteel intercity's, dat wil de gemeente graag zo houden						
Masterplan Schieveste (Schiedam, 2002)	<p>Schiedam Centrum goed bereikbaar per auto, trein, metro, tram en bus</p> <p>Voor de bereikbaarheid per auto wordt er een P+R terrein aangelegd</p>	<p>Er worden binnen het gebied verschillende functies ontwikkeld (kantoor, onderwijs, wonen, recreatie en dienstverlening)</p> <p>Er worden allerlei soorten woningen ontwikkeld (goedkoop, gemiddeld en duur)</p>		Door de aanwezigheid van verschillende modaliteiten is het gebied rond Schiedam Centrum zeer goed bereikbaar	<p>Door de ontwikkeling van Schiedam Centrum krijgt Schiedam een interessanter vestigingsklimaat voor ondernemers</p> <p>Door de goede bereikbaarheid heeft Schiedam Centrum een goed vestigingsklimaat voor bovenlokale voorzieningen</p>	De gemeente heeft over de infrastructuur indirect inspraak, maar direct heeft de gemeente met name invloed op de ruimtelijke ontwikkeling rondom de vervoersknoop	Knooppunt Schiedam Centrum ontwikkelt zich met bovenlokale voorzieningen en is daarmee een regionaal functionerend knooppunt
Ruimtelijk plan regio Rotterdam 2020 (Stadsregio Rotterdam, 2005)	Knooppunten faciliteren in verschillende modaliteiten	Rondom knooppunten vind verdichting plaats van verschillende functies	Rondom knooppunten vindt een hoge dichtheid plaats	Middels het ontwikkelen van knooppunten wordt getracht de bereikbaarheid van de regio te vergroten	Bereikbaarheid is een voorwaarde voor stedelijke ontwikkeling	<p>De stadsregio faciliteert knooppuntontwikkeling en stemt af met andere regio's om kannibalisme te voorkomen</p> <p>De regio is verantwoordelijk voor de infrastructuur en faciliteert daarmee de ontwikkeling van de knooppunten</p> <p>Het daadwerkelijke ontwikkelen van de knooppunten blijft een taak van de gemeenten</p>	

## Knooppuntontwikkeling in Zoetermeer

<p>Verkeer- en vervoerplan 2003-2020 (Stadsregio Rotterdam, 2003)</p>	<p>Verschillende vervoer-mogelijkheden op knooppunten moeten op elkaar worden afgestemd om goed gebruik ervan te faciliteren</p> <p>Op een knooppunt komen alle vervoerwijzen samen, ook P+R en fiets</p>		<p>Het verdichten van het stedelijke gebied zorgt voor een beter mobiliteits-gebruik</p>	<p>Knooppunten zijn zeer goed bereikbare plaatsen en zijn daarom perfect om (grote) bedrijven te vestigen</p>		<p>Het openbaar vervoer valt, behalve de nationale en internationale verbindingen, onder de verantwoordelijkheid van de stadsregio</p> <p>De stadsregio is concessieverlener voor zijn gebied</p>	<p>Schiedam Centrum is een Randstedelijk knooppunt, het is minder dan R'dam Centraal, maar voor de regio toch erg belangrijk</p> <p>Op dergelijke Randstedelijke knooppunten moeten voorzieningen gerealiseerd worden die mensen uit de hele Randstad aantrekken</p>
<p>Visie ruimte en mobiliteit (Zuid-Holland, 2014)</p>	<p>Knooppunten zijn plaatsen waar trein en HOV samenkomen</p> <p>Knooppunten bieden ruimte voor de ontwikkeling van P+R en fietsenstallingen</p>	<p>Er wordt beleid gevoerd op concentratie van verschillende sectoren nabij knooppunten (wonen, werken, onderwijs en recreëren)</p>	<p>Vooraf op vervoers-knooppunten wordt ruimte-gebruik sterk geïntensiveerd</p>		<p>Goede mobiliteit en een goede ruimtelijke inrichting dragen bij aan de concurrentiekracht van Zuid-Holland</p>	<p>De provincie faciliteert de regionale planning van werken en wonen en zorgt daarmee dat verschillende gebieden op elkaar afgestemd zijn</p>	

<b>Beleidsdocument</b>	<b>Vervoerkant van knooppuntontwikkeling</b>	<b>Ruimtelijke kant van knooppuntontwikkeling</b>
Stadsvisie 2030 (Zoetermeer, 2008)	<p>Zoetermeer bereikbaar houden met het OV</p> <p>Dit door nieuwe verbindingen met Delft en Leiden, intercity op station Zoetermeer</p> <p>Vanuit Bleizo verbinding naar Rotterdam</p> <p>Drie knooppunten: Station, Centrum-West en Bleizo</p>	<p>Ontwikkelen van de A12-zone tot een aantrekkelijk gebied</p> <p>Knooppunten bieden een kans voor verdichting</p> <p>Rondom station en Bleizo een hoogwaardig stedelijk gebied creëren</p>
Verkenningnota: ruimtelijk programmatische verkenningen voor de structuurvisie Zoetermeer 2030 (Zoetermeer, 2010)	<p>Versterken van de knooppuntfunctie van de drie knooppunten</p> <p>Deze HOV-routes verbinden Zoetermeer met de regio en vormen daarmee een goed alternatief voor de auto als het gaat om de verplaatsing over grotere afstanden. Met name voor de verplaatsing tussen vervoersknooppunten met grote hoeveelheden reizigers is dit van belang</p>	<p>Knooppunten de ideale plaats voor grote ontwikkelingen</p> <p>Een heel nadrukkelijke wens van veel Zoetermeerse jongeren is bovendien dat hun (toekomstige) woonruimte dicht bij (centrum)voorzieningen en hoogwaardig openbaar vervoer is gesitueerd</p>
Masterplan Bleizo (Zoetermeer, 2010)	<p>Die ambities worden nadrukkelijk geplaatst in het ruimere verband van Bleizo als nieuw vervoersknooppunt in het netwerk van de Zuidvleugel</p> <p>Een beter treinproduct: er gaan vaker en sneller treinen met meer comfort rijden over bestaand spoor</p> <p>Betere stations: de stations zijn beter bereikbaar met openbaar vervoer, fiets en auto</p> <p>De inbedding van Bleizo in Zoetermeer wordt gewaarborgd door een samenstel van verbindingen voor auto's (Laan van Mathenesse, Oostweg, Verlengde Australiëweg, N209, Bleiswijkseweg), langzaam verkeer, openbaar vervoer (met name RandstadRail)</p>	<p>Een levendiger omgeving: meer voorzieningen in de nabijheid van de stations</p> <p>Een veiliger omgeving: de stations en hun omgeving zijn (sociaal-)veilig en uitnodigend</p> <p>Nieuwe vormen voor retailers om in contact te komen met hun klanten. Nieuwe manieren om kantoorgebruikers te bedienen en te binden. En nieuwe vormen van vermaak</p>

	Bleizo moet straks een station zijn dat op- en overstap biedt van en tussen vrijwel alle vervoersmodaliteiten: auto, trein, RandstadRail, bus/Interliner, fiets en voetganger	
--	---	--

## Overzicht van interviews Rijksoverheid, Hoofddorp, Houten, Schiedam en Zoetermeer

Respondent	Functie	Plaats van interview	Tijd van het interview
<b>De Rijksoverheid</b>			
Michel Duinmayer	Senior beleidsmedewerker, Ministerie van infrastructuur en milieu	Ministerie van infrastructuur en milieu, Den Haag	Maandag 20 april 2015, 10:00 – 11:00 uur
<b>Hoofddorp</b>			
Wim van der Lee	Stedenbouwkundige, Gemeente Haarlemmermeer	Stadhuis Haarlemmermeer, Hoofddorp	Dinsdag 12 mei 2015, 14:00 – 15:00 uur
Wilfred Thon	Verkeerskundige, Gemeente Haarlemmermeer	Stadhuis Haarlemmermeer, Hoofddorp	Dinsdag 12 mei 2015, 14:00 – 15:00 uur
<b>Houten</b>			
Herbert Tiemens	Beleidsmedewerker OV & Mobiliteit, Provincie Utrecht	Provinciehuis Utrecht, Utrecht	Woensdag 22 april 2015, 09:00 – 10:00 uur
<b>Schiedam</b>			
Patrick van 't Loo	Programmamanager Stadskern, Gemeente Schiedam	Stadhuis Schiedam, Schiedam	Dinsdag 21 april 2015, 14:00 – 15:00 uur
<b>Zoetermeer</b>			
Ad ten Ham	Concernstrateeg	Stadhuis Zoetermeer, Zoetermeer	Woensdag 10 juni 2015, 14:00 – 15:00 uur

Tabel 5.2: Overzicht van afgenomen interviews



## Datamatrices interviews Rijksoverheid, Hoofddorp, Houten, Schiedam en Zoetermeer

<b>Datamatrix Ministerie van I&amp;M interviewdeel</b>					
<b>Interview</b>	<b>Mate waarin wordt gestuurd op multimodaliteit</b>	<b>Mate waarin wordt gestuurd op functiemenging</b>	<b>Mate waarin wordt gestuurd op dichtheid</b>	<b>Knooppunt-ontwikkeling draagt bij aan de bereikbaarheid</b>	<b>Knooppunt-ontwikkeling draagt door bereikbaarheid bij aan de concurrentiepositie</b>
<p>Michel Duinmayer</p> <p>Senior beleidsmedewerker, Ministerie van infrastructuur en milieu</p> <p>Maandag 20 april 2015</p> <p>10:00 – 11:00 uur</p>	<p>Verantwoordelijkheid over de nationale netwerken, daarom investeringen daarin</p> <p>Deze infrastructuurprojecten worden vaak bekostigd, dus ze hoeven niet terugbetaald te worden</p> <p>Ook worden er investeringen gedaan voor de ketenmobiliteit (lokale fietspaden en andere lokale infrastructuur)</p> <p>Rijk is niet verantwoordelijk voor de lokale en regionale infrastructuur, maar heeft wel een belang</p>	<p>Adviseren van gemeenten via college van rijksadviseurs om infrastructuur en ruimte goed af te stemmen</p> <p>Verder is deze component vooral een verantwoordelijkheid van gemeenten en marktpartijen</p> <p>De ladder voor duurzame verstedelijking dwingt gemeenten verantwoordelijkheid af te leggen als ze niet op binnenstedelijke en multimodaal ontsloten locaties ontwikkelen</p>	<p>De ladder voor duurzame verstedelijking dwingt gemeenten verantwoordelijkheid af te leggen als ze niet op binnenstedelijke en multimodaal ontsloten locaties ontwikkelen</p>	<p>Het rijk wil door knooppunten werken aan krachtige en bereikbare steden</p> <p>Knooppunten waar hoogfrequent intercity's komen in combinatie met lokale verbindingen zijn zeer goed bereikbare plaatsen</p> <p>Kleinere knopen dragen als stap in de keten bij aan de bereikbaarheid van het metropolitane centrum</p>	<p>Kleinere knooppunten dragen ook bij aan het vestigingsklimaat, maar in mindere mate dan de groten</p> <p>Het ontwikkelen van teveel knooppunten dichtbij elkaar brengt het gevaar van kannibalisme mee</p> <p>Door differentiatie in knooppunten aan te brengen kan dit gevaar worden tegengehouden</p>

<b>Datamatrix Hoofddorp interviewdeel</b>						
<b>Interview</b>	<b>Mate waarin wordt gestuurd op multimodaliteit</b>	<b>Mate waarin wordt gestuurd op functiemenging</b>	<b>Mate waarin wordt gestuurd op dichtheid</b>	<b>Knooppuntontwikkeling draagt bij aan de bereikbaarheid</b>	<b>Knooppuntontwikkeling draagt door bereikbaarheid bij aan de concurrentiepositie</b>	<b>Positie van Hoofddorp binnen de metropoolregio</b>
<p>Wim van der Lee Stedenbouwkundige Gemeente Haarlemmermeer</p> <p>&amp;</p> <p>Wilfred Thon Verkeerskundige Gemeente Haarlemmermeer</p> <p>Dinsdag 12 mei 2015 14:00 – 15:00 uur</p>	<p>Station Hoofddorp heeft veel R-netbussen die naar de hele regio rijden, ook is het het knooppunt voor kleinere buslijnen</p> <p>Toen R-net (HOV-bus) is gaan rijden is de vervoerwaarde van het station enorm toegenomen</p> <p>Veel treinverbindingen met het hele land, alleen is Hoofddorp geen intercity, dus dat is nog te verbeteren</p> <p>Goede fietsvoorzieningen, er is een grote fietsenstalling naast het station met OV-fiets</p> <p>Sinds een jaar is er een P+R-terrein, maar die ligt wat ongelukkig (aan de andere kant van de weg), dus dat zorgt ervoor dat hij nog niet optimaal gebruikt wordt</p>	<p>De gemeente wil middels het toevoegen van nieuwe functies als wonen en recreatie het kantorengedrag rondom het station een nieuw leven in blazen</p> <p>Ook binnen gebouwen zelf wordt er gericht op functiemenging</p> <p>Veel verschillende functies op het brandpunt van de stad (daar waar veel vervoerstromen samenkomen) zorgt voor een aantrekkelijke plaats</p> <p>Door functiemenging wordt het gebied drukker bezocht en krijg je ook de mogelijkheid om het station zelf op te waarderen met kleine winkels en horeca</p>		<p>Doordat in een stationsgebied alle vervoerstromen samenkomen vormt het een heel goed bereikbare plaats</p>	<p>Niet alleen de bereikbaarheid van een plaats is van belang voor de concurrentiepositie van het gebied, het is van belang maar de kwaliteit van de omgeving moet ook goed zijn</p> <p>Station Hoofddorp maakt de plek goed bereikbaar en daardoor is er wel een kans om het gebied te ontwikkelen, maar het gebeurt niet automatisch</p>	<p>Knooppunt Hoofddorp is binnen de gemeente ondergeschikt aan Schiphol, maar die is heel specifiek. Van alle 'normale' stations is Hoofddorp de grootste</p> <p>Hoofddorp moet niet proberen de Zuidas of Sloterdijk te gaan namaken, er moet een eigen (kleinschaligere) ontwikkeling komen</p> <p>Hoofddorp kent met zijn stationsgebied een superieure positie ten opzichte van Nieuw-Vennep en ook ten opzichte van menig ander station in de regio</p> <p>Het R-netknooppunt in Nieuw-Vennep kan wel een gevaar vormen voor Hoofddorp, vanwege het grote reizigerspotentieel daar</p>

## Knooppuntontwikkeling in Zoetermeer

						Door Hoofddorp en zijn stationsgebied een identiteit te geven ontsnapt het aan kannibalisme
--	--	--	--	--	--	---

<b>Datamatrix Houten interviewdeel</b>						
<b>Interview</b>	<b>Mate waarin wordt gestuurd op multimodaliteit</b>	<b>Mate waarin wordt gestuurd op functiemenging</b>	<b>Mate waarin wordt gestuurd op dichtheid</b>	<b>Knooppunt-ontwikkeling draagt bij aan de bereikbaarheid</b>	<b>Knooppunt-ontwikkeling draagt door bereikbaarheid bij aan de concurrentiepositie</b>	<b>Positie van Houten binnen de metropoolregio</b>
<p>Herbert Tiemens</p> <p>Adviseur OV &amp; Mobiliteit Provincie Utrecht</p> <p>Woensdag 22 april 2015</p> <p>9:00 – 10:00 uur</p>	<p>Station Houten is bedacht in het midden van de stad waar alle fiets- en voetgangersverbindingen naartoe lopen de fietsverbindingen lopen radiaal vanaf het station de stad in</p> <p>Op het gebied van fietsparkeren is station Houten heel goed ingericht, een ruim transferium op maaiveld, en direct onder de perrons</p> <p>Het centrale busstation van Houten is nabij het station gevestigd, maar daar zijn laagfrequente, lokale buslijnen</p> <p>Er is nabij Houten geen officiële P+R-voorziening, er zijn wel parkeerplaatsen die daarvoor gebruikt worden. Houten Castellum kent wel P+R-voorzieningen</p>	<p>Al vanaf het originele plan is bedacht dat het stationsgebied zou bestaan uit winkels in de plint en woningen daarboven, er is dus altijd levendigheid</p> <p>Het gebied kent ook maatschappelijke voorzieningen als een theater en een bibliotheek</p> <p>Kantoren zijn ook vertegenwoordigd in het gebied, niet de allergrootste kantoren, maar wel wat kleinere ondernemingen</p> <p>Ook heeft de gemeente specifiek gericht op recreatie nabij het station</p>	<p>Er is specifiek gericht op een compact centrum, want dat zorgt ervoor dat mensen alles kunnen lopen en fietsen</p> <p>In de jaren '70 al is er gericht op een dichtheid van 50 woningen per hectare</p>	<p>De aanwezigheid van het station maakt de plek goed bereikbaar per OV, daardoor hebben de ruimtelijke ontwikkelingen plaatsgevonden zodat knooppunt-ontwikkeling heeft plaatsgevonden</p>	<p>De hoogfrequente verbindingen zorgen ervoor dat er in Houten meer programma is ontwikkeld dan in Lunetten waar een meer laagfrequente verbinding is</p> <p>Het station heeft ervoor gezorgd dat er ontwikkeling van kantoren mogelijk was in Houten</p> <p>De aanwezigheid van een treinverbinding wordt gezien als essentieel voor de ontwikkeling van een hoogwaardig centrum</p>	<p>Door het knooppunt station Houten kent Houten een betere positie dan andere omliggende steden</p> <p>Het stationsgebied van Houten is vooral een centrum voor de plaats zelf, en voor kleinere dorpen om de plaats heen, het is geen regionaal knooppunt</p> <p>Vanwege de aanwezigheid van het station kent Houten een sterkere concurrentiepositie dan bijvoorbeeld Nieuwegein zonder station</p>

<b>Datamatrix Schiedam interviewdeel</b>						
<b>Interview</b>	<b>Mate waarin wordt gestuurd op multimodaliteit</b>	<b>Mate waarin wordt gestuurd op functiemenging</b>	<b>Mate waarin wordt gestuurd op dichtheid</b>	<b>Knooppunt-ontwikkeling draagt bij aan de bereikbaarheid</b>	<b>Knooppunt-ontwikkeling draagt door bereikbaarheid bij aan de concurrentiepositie</b>	<b>Positie van Schiedam binnen de metropoolregio</b>
<p>Patrick van 't Loo Projectmanager Schieveste Gemeente Schiedam</p> <p>Dinsdag 21 april 2015 14:00 – 15:00 uur</p>	<p>Vanaf de jaren '90 is de metrolijn vanuit Rotterdam verlengd naar Schiedam Centrum</p> <p>Schiedam Centrum was altijd al het punt waarop de regionale tram- en buslijnen samenkomen</p> <p>Het busstation is verplaatst zodat het logischer in de looproute ligt en zodat het eenvoudiger overstappen is tussen de verschillende vervoermiddelen</p> <p>Er zijn ook fietsenstallingen, deze zijn niet heel groot, maar ze voldoen aan de vraag</p> <p>De fietsverbindingen naar het station zijn in orde</p>	<p>In Schieveste zijn verschillende functies ontwikkeld, zoals wonen, het is geen kantoreengebied, maar een gebied waar meerdere functies zijn</p> <p>Ook is er in het gebied een onderwijsinstelling gevestigd en komt er binnenkort een bioscoop, dus een recreatiefunctie</p>	<p>De hoge dichtheid rondom het station was er altijd al, maar er is bij de nieuwe ontwikkelingen wel specifiek beleid gevoerd om die hoge dichtheden te handhaven</p>	<p>Het laten samenkomen van vervoerstromen uit de gehele regio en het land zorgt ervoor dat Schiedam Centrum zeer goed bereikbaar is</p> <p>Door de samenkomst van de verschillende (lokale en nationale) vervoerstromen op Schiedam Centrum is het een zeer goed bereikbare plaats geworden</p>	<p>Door de verkeerskundige groei van het station is er een kans ontstaan om het gebied rondom het station te ontwikkelen</p> <p>Na de verkeerskundige ontwikkeling van de knoop zijn er enkele overheidsgebouwen terecht gekomen, hierna volgden de ondernemingen die uit eigen initiatief daar zijn gekomen</p> <p>Ook door de ligging is Schiedam Centrum zeer goed bereikbaar, en daardoor is het gebied goed ontwikkeld</p> <p>Bedrijven vestigen zich liever rondom het station dan op andere plekken in de stad</p>	<p>Schiedam heeft een belangrijke positie in de regio, omdat het met zijn vervoersknoop een regionaal centrum heeft gecreëerd</p> <p>Schiedam doet onder aan Rotterdam, maar op sommige gebieden ook aan Capelle aan den IJssel, omdat dat per definitie het imago van een kantorenstad heeft</p>

## Knooppuntontwikkeling in Zoetermeer

					<p>De goede bereikbaarheid van Schiedam Centrum zorgt er ook voor dat bovenlokale functies zich graag in Schiedam willen vestigen</p> <p>Door de vernieuwing van het station zijn er meer mensen en bedrijven naar Schiedam gekomen</p>	
--	--	--	--	--	---	--

<b>Datamatrix Zoetermeer interviewdeel</b>						
<b>Interview</b>	<b>Mate waarin wordt gestuurd op multimodaliteit</b>	<b>Mate waarin wordt gestuurd op functiemenging</b>	<b>Mate waarin wordt gestuurd op dichtheid</b>	<b>Knooppunt-ontwikkeling draagt bij aan de bereikbaarheid</b>	<b>Knooppunt-ontwikkeling draagt door bereikbaarheid bij aan de concurrentiepositie</b>	<b>Positie van Zoetermeer binnen de metropoolregio</b>
<p>Ad ten Ham</p> <p>Concernstrategie Gemeente Zoetermeer</p> <p>Woensdag 10 juni 2015</p> <p>14:00 – 15:00 uur</p>	<p>Er is samenkomst van infrastructuur</p> <p>Bleizo is ontwikkeld uit de gedachte dat vervoermiddelen samen moesten komen in knooppunten</p>	<p>Er wordt niet veel gericht op functiemenging in het gebied</p> <p>Het ontwikkelplan Boerhaavelaan kent wel functiemenging, de vraag is welke invloed dat gaat hebben op de knooppunten</p>	<p>Station Zoetermeer kent al een vrij hoge dichtheid</p> <p>In Bleizo wordt gewacht met de ontwikkelingen totdat er zich ontwikkelaars aandoen die iets groots willen ontwikkelen met veel arbeidsplaatsen</p>	<p>Zoetermeer kent een uitstekende bereikbaarheid</p>	<p>Door de goede bereikbaarheid van de stad heeft Zoetermeer altijd een aantrekkingskracht gehad op kantoren</p> <p>Hoewel de bereikbaarheid van het gebied rond de knooppunten goed is, is er toch sprake van achteruitgang van het gebied</p>	<p>Zoetermeer is een van de meest concurrerende gebieden van Zuid-Holland, blijkt uit een onderzoek</p>

## **Transcripten van de interviews**

De transcripten van de afgenomen interviews zijn verkrijgbaar door contact op te nemen met de auteur:

E-mail: [nilsmarkink@gmail.com](mailto:nilsmarkink@gmail.com)