



provincie **HOLLAND**
ZUID

Naar vernieuwende verstedelijkingsafspraken

Handelingsperspectief 'Ontwikkelen langs de lijn'

Zuid-Holland heeft een grote bouwopgave. Om aan de woningbehoefte te voldoen, moet de bouwproductie in bestaande plannen op korte termijn worden versneld én moeten plannen worden gemaakt voor de middellange en lange termijn. Een groot deel van de behoefte moet binnenstedelijk worden ingevuld. Binnenstedelijke verdichting komt niet zonder meer van de grond. Met Stedenbaan is er destijds een vernieuwende afspraak gemaakt over verdichting in combinatie met frequentieverhoging van de trein, een afspraak tussen publieke partijen en vervoerders. Vanuit Stedenbaan is en blijft de behoefte om verstedelijking en mobiliteit dichter bij elkaar te blijven brengen.

Momenteel ligt de vraag voor: Wat zijn de vernieuwende verstedelijkingsafspraken van de toekomst? Welke investeringsprikkel wordt ingezet om verstedelijking te richten? Doel is de binnenstedelijke opgaven daadwerkelijk met elkaar te gaan realiseren! In de afgelopen periode is gestart met het in beeld brengen van mogelijke vernieuwende afspraken voor 1) ontwikkelen langs de lijn, 2) transformatie van bedrijfsterreinen, 3) vitaliteit kernen en 4) verduurzaming bestaande voorraad. Dit handelingsperspectief biedt voor 'Ontwikkelen langs de lijn' een handvat om te komen tot vernieuwende afspraken.



*Hoe zorgen we ervoor
dat verstedelijking
nabij OV-knopen
daadwerkelijk en
versneld tot stand
komt?*

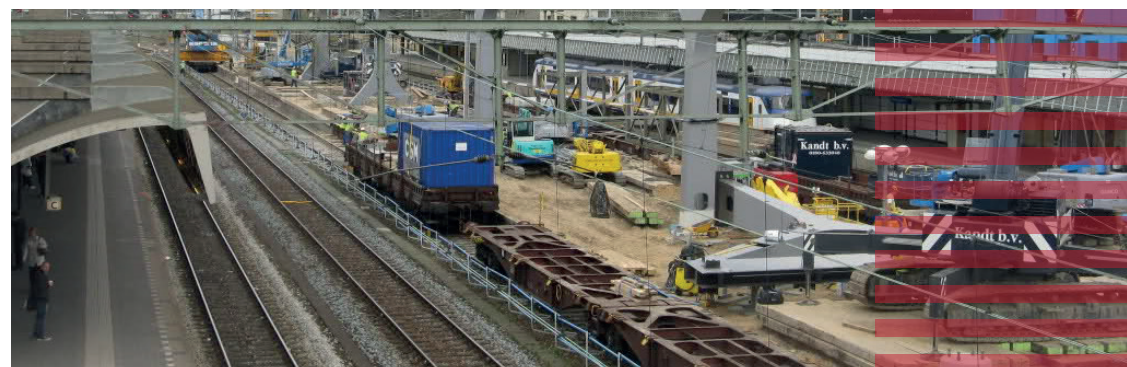
Ambitie. De opgave is de verstedelijking zoveel mogelijk te concentreren nabij goed bereikbare bestaande en/of nieuwe knopen langs HOV-lijnen. Dit verbetert de bereikbaarheid, verbetert de prestatie van het HOV en maakt investeringen in HOV meer rendabel. Daarbij benutten we bestaande infrastructuur beter en voorkomen we dat we grootschalig moeten investeren in nieuwe infrastructuur.

Praktijk. In de praktijk wordt ontwikkelen langs de lijn veelal bemoeilijkt door gefragmenteerd grondbezit op ontwikkellocaties, met hoge verwervings- en plankosten tot gevolg. Gewenste ontwikkellocaties moeten worden getransformeerd en bestaande bedrijvigheid moet elders een plek krijgen. Dit maakt ontwikkelen langs de lijn tijdrovend en duur. De businesscase is veelal negatief. Om deze te verbeteren, is bouwen in hoge dichtheden vereist. Dit mag echter niet ten koste gaan van de leefkwaliteit. Naast dit alles is er ook nog eens sprake van concurrerende woningbouwlocaties, waardoor ontwikkeling in de praktijk moeizaam van de grond komt. Hoe kan de investeringsprikkel in mobiliteit benut worden om verstedelijking te richten?

Nieuwe verstedelijkingsafspraken. Succesvol ontwikkelen langs de lijn vraagt een samenhangend pakket aan maatregelen met aandacht voor de korte termijn (parkeernormering, verbetering ketenvoorzieningen, werkgeversaanpak) om snel eerste resultaten te boeken. Daarnaast een lange termijn strategie voor zaken die meer tijd vragen (aanpassingen infrastructuur, frequentieverhoging, transformatie stationslocaties). Harde integrale regionale afspraken over o.a. programmering van de woningbouw (aantallen, kwaliteit, plekken, dichtheid, parkeernorm), gewenste ruimtelijke kwaliteit, bedrijvigheid en mobiliteitsmaatregelen, zorgen voor een stevig fundament. In het verlengde van deze afspraken zou een vorm van regionale verevening (vereveningsfonds) de businesscase positief kunnen beïnvloeden. Daarnaast is fondsvorming (b.v. afdracht per woning) nodig voor de bekostiging van bovenwijkse voorzieningen. Een integrale aanpak vraagt nadrukkelijk een integrale sturing met brede vertegenwoordiging van beleidssectoren. Vervoerders zijn daarbij vanzelfsprekende partners.

Hoe samenwerken? Samenwerking kan een formele vorm aannemen of meer de principes van 'coalition of the willing' volgen. Ontwikkelen langs de lijn vraagt regie en daarom een meer geformaliseerde samenwerking. Op corridorniveau zijn afspraken nodig over zaken als woningaantallen, dichtheden, realisatietermijnen en parkeernormen. In een bestuurlijk Corridorakkoord worden deze afspraken gekoppeld aan verbeteringen van het OV-product. Een bestuurlijk trekker treedt op als regisseur van het Corridorakkoord. Partijen in het Corridorakkoord zijn de provincie, de betreffende regio's en gemeenten, vervoersautoriteit en vervoerders.

Werk de afspraken uit het Corridorakkoord vervolgens op deelgebied niveau nader uit. Per deelgebied maken gemeenten afspraken met elkaar, maar ook met ontwikkelaars, corporaties, werkgevers en aanbieders van mobiliteitsdiensten. Leg deze afspraken vast in een bindend gebiedsakkoord waarbij een gebiedsmanager de voortgang monitort en toeziet op naleving van de gemaakte afspraken. De corridorregisseur monitort op het geheel en is vraagbaak en adviseur voor de gebiedsmanagers. Neem in het gebiedsakkoord ook de formele zaken op, waaronder de voorwaarden waaronder partijen meedoen, wat er gebeurt bij wijzigingen en/of meningsverschillen en de verdeling van opbrengsten en risico's naar rato.



Hoe nu verder? De volgende stappen geven richting en houvast voor het vervolg.

1. Wijs een bestuurlijk trekker (regisseur) aan voor de corridor.
2. Betrek de relevante partijen op de corridor en per deelgebied.
3. Formuleer gezamenlijk de (integrale) ambitie en opgaven en sluit hierover een intentieovereenkomst op corridor- en op deelgebied niveau.
4. Werk de intentieovereenkomsten uit in een Corridorakkoord en Gebiedsakkoorden.
5. Aan de slag!

Rapporteer de voortgang op een bestuurlijk moment in het voorjaar van 2018

Inspiratie voor de te sluiten akkoorden

(de meest gekozen interventies tijdens de gamesessies)



Beleid- en programmering

- Gemeentelijke taskforce: verharden planvoorraad en versnellen realisatie (kortere 'time to market')
- Optimaliseren fysieke ketenvoorzieningen (o.a. fietsenstallingen, routing, wayfinding)
- Verlagen parkeernormering
- Mogelijk maken hogere dichtheden rondom knooppunten in combinatie met verbetering kwaliteit OR en bereikbaarheid
- Harde regionale afspraken maken over programmering (wat waar: kwantitatief en kwalitatief)
- Ontwikkelen heatmaps: waar is waardestijging het hoogst (en daar starten of combinaties maken)
- Vertalen harde afspraken over programmering in bestemmingsplannen
- Inzetten mobiliteitsdiensten/smart mobility (bv. deelauto's, deelfietsen, MaaS-maatregelen)



Financieel en uitvoerings-instrumentarium

- Oprichten gebieds/transformatiefonds (afdracht per woning voor collectieve en bovenwijkse kosten)
- Oprichten vereveningsfonds (afdracht aan stationslocatie vanuit andere locaties)
- Ontwikkelen gebiedsinvesteringszone (vb free zones rond knooppunten, verhuurderheffing)
- Locatiegebonden subsidie (vergelijk ISV)



Professionalisering van processen

- Stimuleren werkgevers tot mobiliteitsbeleid (gericht op OV en fiets)
- Traceer, mobiliseer en incasseer bij baathebbers van ontwikkelingen
- Integrale aanpak stationslocaties vraagt integrale sturing: vervoerders maken deel uit van samenwerking + brede bestuurlijke vertegenwoordiging van de sectoren mobiliteit, RO, Wonen, Economie



Wet- en regelgeving

- Verbrede inzet kostenverhaal WRO (voor OV en ruimtelijke kwaliteit) (agendering Rijk)

Colofon. Dit handelingsperspectief is eind 2017 opgesteld door de provincie Zuid-Holland en APPM Management Consultants als opbrengst uit diverse (bestuurlijke) gamesessies 'Naar vernieuwende verstedelijkingsafspraken'.