

Robuust verstedelijken

**Een instrument om OV-bereikbaarheid een plaats te geven in de prioritering van
woningbouwlocaties in de Zuidvleugel**

Bas Govers
Goudappel Coffeng
bgovers@goudappel.nl

Ron Bos
Goudappel Coffeng
rbos@goudappel.nl

Gert de Visser
StedenbaanPlus
g.devisser@stedenbaanplus.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
22 en 23 november 2012, Amsterdam**

Samenvatting

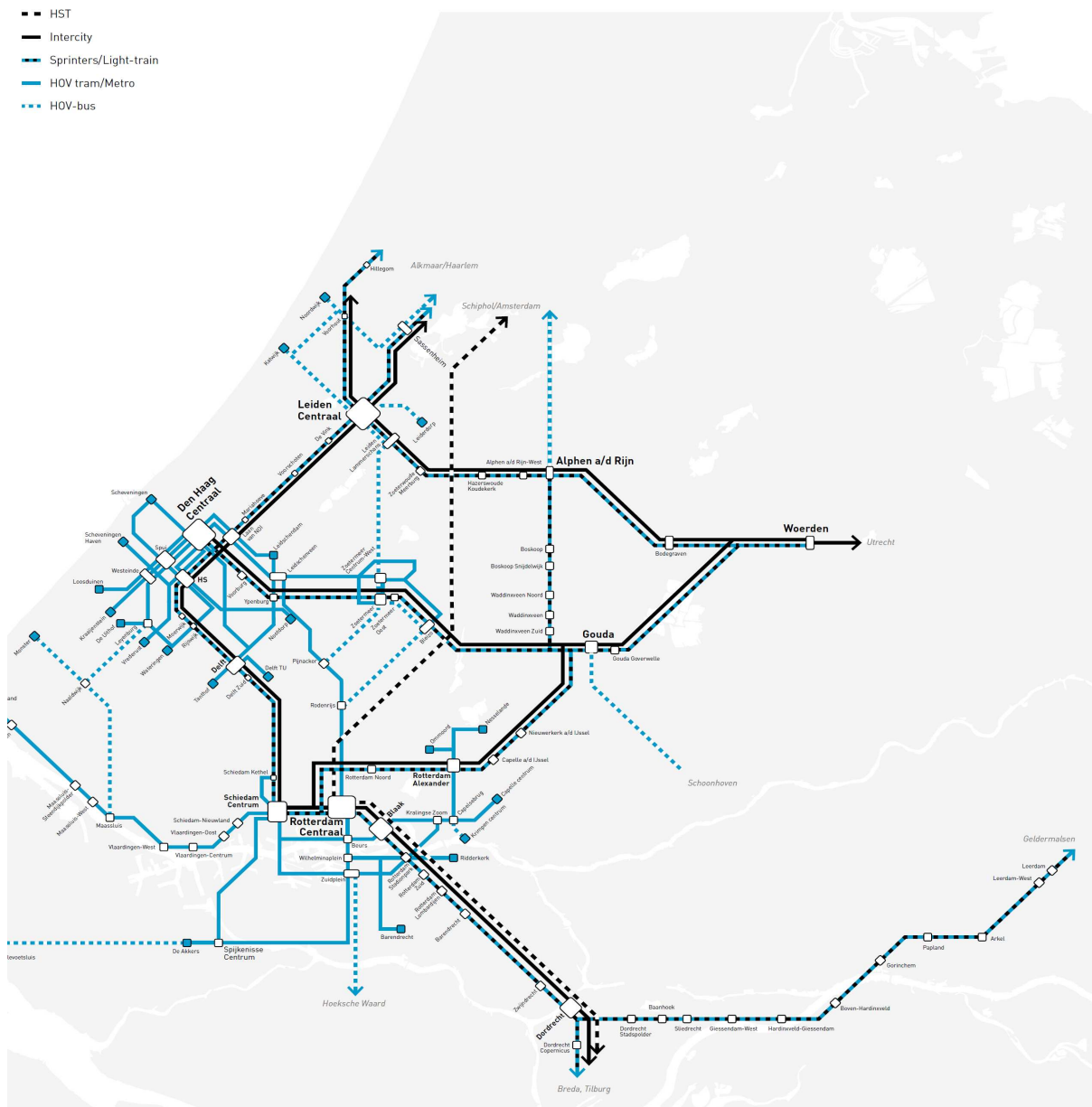
Robuust verstedelijken, een instrument om OV-bereikbaarheid een plaats te geven bij het prioriteren van woningbouwlocaties in de Zuidvleugel.

Nu de behoefte aan nieuwe woningen in Zuid-Holland lager uitvalt dan aanvankelijk gedacht is nadere prioritering nodig in de gereserveerde bouwlocaties. In het kader van StedenbaanPlus werken de samenwerkende overheden in de Zuidvleugel van de Randstad aan het beter afstemmen van de ontwikkeling hoogwaardig openbaar vervoer en de verstedelijking teneinde de benutting te verbeteren en nieuwe uitleglocaties te voorkomen. Het lijkt logisch om bij de prioritering met het OV rekening te houden. Maar hoe? Waar tot nu toe beleidsmatig vooral op fysieke nabijheid van stations of HOV-haltes is gestuurd is nader onderzocht of de daadwerkelijke bereikbaarheid per openbaar vervoer niet een betere methode voor sturing van de verstedelijking kan zijn. In het onderzoek is de bereikbaarheid per openbaar vervoer van alle bouwlocaties met meer dan 100 woningen in beeld gebracht. Hieruit blijkt vooral een grote variatie in de bereikbaarheid van bouwlocaties voor suburbane woonmilieus. Het merendeel is matig en een belangrijk deel van de locaties ronduit slecht per openbaar vervoer bereikbaar. Dit verandert niet door het toevoegen van een enkele buslijn (als dat al zou kunnen). Is het dan mogelijk om de prioritering te sturen op basis van OV-bereikbaarheid? Dat blijft lastig omdat instrumenten daarvoor vooralsnog ontbreken en de belangen groot zijn.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding: grip krijgen op de opgave

In het kader van het project Stedenbaan is sinds 2007 intensief gewerkt aan het beter benutten van de ruimte voor ruimtelijk ontwikkeling rond een aantal bestaande en nieuwe stations in de Zuidvleugel van de Randstad. Uniek is het afsprakenkader dat samen met de NS is gemaakt omtrent de ontwikkeling van de treindiensten op de Oude Lijn in relatie tot de ontwikkeling van de vervoervraag. Zo is er voor de betrokken overheden een rechtstreeks belang voor ruimtelijke intensivering. Met ingang van januari 2011 is deze visie op OV-gerelateerde verstedelijking verbreed met extra hoofd railverbindingen en de ontwikkeling van een integraal HOV-netwerk én een extra afsprakenkader ten aanzien van de verstedelijking. Hierbij is, evenals bij Stedenbaan, sterk ingezet op bouwen in de invloedssfeer van stations en HOV-haltes.



Figuur 1: OV-netwerk StedenbaanPlus

De StedenbaanPlusmonitor geeft jaarlijks inzicht in de mate waarin openbaar vervoer en ruimtelijke ontwikkeling op elkaar zijn afgestemd. StedenbaanPlus wil deze monitor graag meer sturend en agenderend laten zijn, maar dat is lastig. Ten eerste is StedenbaanPlus een afspraak tussen regionale overheden, de provincie Zuid-Holland en de vervoerders, terwijl de realisatie van het ruimtelijk programma vooral wordt bepaald door gemeenten en marktpartijen. Ten tweede is de afbakening van wat in de toekomst HOV zal zijn en hoe de invloedsgebieden getekend moeten worden meer open voor discussie. Ten derde zegt het feit dat een locatie in de invloedssfeer van een HOV-halte ligt nog weinig over de werkelijke kwaliteit van de bereikbaarheid per openbaar vervoer. Belanghebbenden zijn daarom veel lastiger te beïnvloeden. Het blijkt veel moeilijker om langs deze weg grip op de opgave te krijgen.

1.2 De opgave: OV bereikbaarheid meenemen in locatiekeuze

Vanuit het verstedelijkingsprogramma van de Zuidvleugel zijn door de lager uitvallende woningbehoefte keuzes nodig: welke 60% van de plannen heeft een realisatiekans voor 2020 en welke 40% daarna. Op basis van onderzoek naar marktopname is in april 2012 door de bestuurders van het Verstedelijkingsprogramma uitgesproken dat in de Zuidvleugel circa 40 procent van de aanwezige plancapaciteit niet voor 2020 zal worden gebouwd. Dit is het gevolg van de stagnatie op de woningmarkt. De ontwikkelkansen liggen nu vooral op marktgerichte (deel)projecten. Om meer grip te krijgen op de realisatiekansen en te beantwoorden aan de vraag om prioritering, hebben de bestuurders van het Verstedelijkingsprogramma afgesproken om in beeld te brengen welke grotere en belangrijke projecten in ieder geval voor 2020 gerealiseerd zouden moeten worden, eventueel gefaseerd. Regio's en provincie kijken daarbij primair naar de grote nieuwbouwlocaties. Vanuit StedenbaanPlus is het daarom van belang om het thema OV bereikbaarheid serieus te laten meewegen in deze keuze.

Hoewel de sturende werking beperkt is, beantwoordt het proces wel aan de toenemende vraag vanuit overheden en markt om te prioriteren en keuzes te maken. Om die redenen heeft StedenbaanPlus onderzoek uitgevoerd naar de bereikbaarheid van banen vanuit de grotere woningbouwlocaties in de provincie Zuid-Holland per OV. In het onderzoek is de bereikbaarheid per openbaar vervoer van alle bouwlocaties met meer dan 100 woningen in beeld gebracht. Dit resultaat dient als input voor het keuzeprocess van (met name) gemeenten en marktpartijen wélke circa 60 procent van de 2.500 woningbouwlocaties in de provincie Zuid-Holland voor 2020 tot ontwikkeling komen.

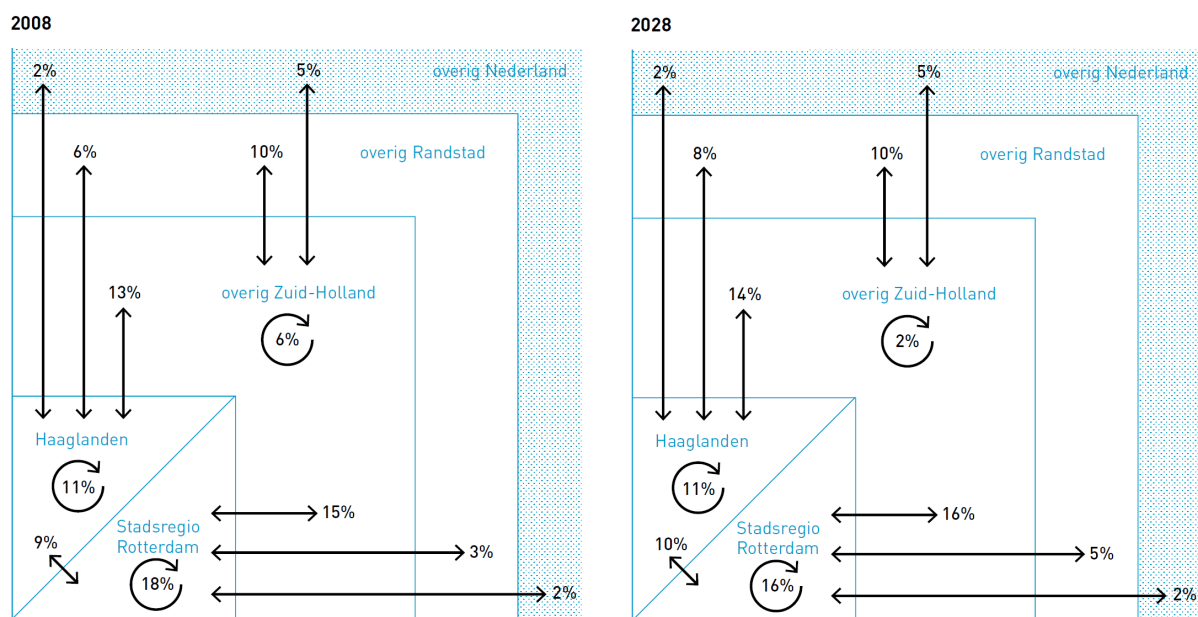
2. Achtergrond: Waarom afstemming zoeken tussen OV en ruimte?

2.1 Transit Oriented Development

In het buitenland wordt het concept van het combineren van Hoogwaardig Openbaar Vervoer en Ruimtelijke Ontwikkeling ook wel "Transit Oriented Development" (TOD) genoemd, oftewel OV-gerelateerde verstedelijking. Een toenemende bevolkingsdichtheid en gebrek aan ruimte voor de bouw van snelwegen dwingen beleidsmakers en wetenschappers in vele landen na te denken over andere mogelijkheden om regio's bereikbaar te houden en de leefbaarheid van stedelijke centra te verhogen. Het TOD-concept wordt daarom door velen omarmd: toekomstige urbane ontwikkelingen zouden

rondom kwalitatief hoogwaardig ingerichte OV-knooppunten moeten plaatsvinden om daarmee de economische motoren van een regio of land maximaal te ondersteunen.

Succesvolle TOD-regio's in het buitenland zijn bijvoorbeeld Perth in Australië, Portland in de Verenigde Staten en Vancouver in Canada. Al deze regio's gebruiken langjarige programma's met een breed pakket van activiteiten op het gebied van OV en RO, met juridische, financiële en sociaal-culturele maatregelen, om TOD te realiseren. De vraag daarbij is op welke schaal het TOD-concept het meest succesvol geïmplementeerd kan worden. Uit onderzoek blijkt dat het overgrote deel van alle dagelijkse verplaatsingen binnen de Zuidvleugel plaatsvindt. We noemen dit het Daily Urban System (DUS). Daarmee is de Zuidvleugel van de Randstad de logische eenheid om het regionaal OV-netwerk op in te richten. Dit uiteraard in samenhang met het nationale en internationale netwerk.



Figuur 2: Verdeling OV-relaties tussen verschillende delen van de Zuidvleugel 2008 en 2028. Bron: Vervoermarktanalyse Goudappel Coffeng, 2011.

2.2 Motieven voor afstemming ruimtelijke ontwikkeling en OV

Er zijn meerdere redenen om aan te nemen dat er een positieve correlatie bestaat tussen ruimtelijke ontwikkeling en openbaar vervoer(sbereikbaarheid). We noemen er enkele:

- *Afstemming RO en OV zorgt voor een hoger rendement van vastgoedontwikkeling*
 Vooral in de stedelijke omgeving verklaart de bereikbaarheid van werkgelegenheid (met auto en OV) 30 procent van de variaties in woningprijzen en dus het rendement van de bouwinvestering. Het Planbureau voor de Leefomgeving (Prijs van de plek, 2006) schrijft hierover: "Wat betreft de functionele kenmerken van de woonomgeving springen twee kenmerken eruit. Ten eerste is werkgelegenheid in de nabijheid een prijsbepalende factor: hoe meer bereikbare banen, hoe hoger de woningprijs. Vooral voor woningen binnen het stedelijk gebied leidt de bereikbaarheid van banen tot grote verschillen in de prijs van woningen: hoe meer banen te bereiken zijn vanuit de

woning in kortere tijd, hoe hoger de woningprijs. In het stedelijk gebied letten huishoudens er bij de aanschaf van een woning dus meer op dat het werk of kan worden bereikt binnen heel korte reistijd (binnen 15 minuten) of binnen een nog acceptabele pendeltijd van 45 minuten (maximale pendeltolerantie). In het landelijk gebied zal het moeilijk zijn om binnen de korte reistijd van een kwartier veel banen te bereiken en ligt de grens eerder bij een half uur.”

Volgens onderzoek van de Vrije Universiteit (Debrezion, G., The impact of rail transport on real estate prices: an empirical analysis of the Dutch housing market, VU, 2006) zijn woningen vlakbij het station 25% meer waard dan vergelijkbare woningen die verder van het station liggen. De VU schrijft hierover: “De impact van spoorwegen op de huizenprijzen in termen van afstand bij het station, de frequentie van spoorwegdiensten en de afstand tot de spoorlijn is significant. We zien dat woningen zeer dicht bij een station gelegen gemiddeld ongeveer 25% duurder zijn dan woningen op een afstand van 15 kilometer of meer. Een verdubbeling van de frequentie leidt tot een toename van huis waarden van ongeveer 2,5%, variërend van 3,5% voor woningen in de buurt van het station tot 1,3% voor woningen ver weg.”

- *Afstemming RO en OV zorgt voor het beter benutten van de ruimte*
TOD vormt ook een methode om enerzijds waardevolle gebieden open te houden en anderzijds voor voldoende (economisch) draagvlak te zorgen voor voorzieningen en werklocaties. De positieve correlatie tussen vastgoedwaarde en OV-bereikbaarheid zorgt voor waardevastheid en daardoor ook gewildheid van een plek, dus minder leegstand. Dit heeft een positief effect op het draagvlak voor bijvoorbeeld voorzieningen.
- *Afstemming RO en OV zorgt voor betere exploitatie van het OV*
Volgens de Vrije Universiteit (Rietveld, The accessibility of railway stations: the role of the bicycle in The Netherlands, 2000) is geconcludeerd dat nabijheid van OV de vervoerskeuze van mensen beïnvloedt. Hoe dichter men bij openbaar vervoer woont hoe meer men er gebruik van maakt; 50% van de OV-reizigers woont binnen 2km van een station en 80% binnen 5km.
- *Afstemming RO en OV heeft een positief effect op energiegebruik*
Het hogere gebruik van OV betekent ook een lager energiegebruik voor deze verplaatsingen: er is minder energie per verplaatsing nodig wat een positief duurzaamheidseffect heeft. Naast een direct effect neemt ook de robuustheid toe wanneer energieprijzen gaan stijgen: de consument heeft meer keuzevrijheid om naast de auto het openbaar vervoer als alternatief te (gaan) gebruiken. Duurzaamheid betekent ook hier naast ecologische een economische (draagvlak voorzieningen) en sociale (keuzevrijheid) toekomstvastheid.

3. Studie: hoe kunnen we OV-bereikbaarheid een plek geven in de afstemming van de regionale woningbouwopgave?

3.1 De aanpak: een alternatieve kijk op OV-bereikbaarheid

Het projectbureau StedenbaanPlus heeft Goudappel Coffeng daarom opdracht gegeven de OV-bereikbaarheid van alle nieuwe bouwlocaties met meer dan 100 woningen in beeld te brengen. Doel is om op grond van deze bereikbaarheid nadere sturing aan de actuele prioritering te kunnen geven. Duidelijk is wel dat harde instrumenten ontbreken. Eerder moet door het aanreiken van juiste informatie het proces in de gewenste richting worden gestuurd.

Waar tot nu toe beleidsmatig vooral op fysieke nabijheid van stations of HOV-haltes is gestuurd is nader onderzocht of de daadwerkelijke bereikbaarheid per openbaar vervoer niet een betere methode voor sturing van de verstedelijking kan zijn. In deze studie is bereikbaarheid gedefinieerd als *het aantal arbeidsplaatsen binnen een bereik van 45 minuten per openbaar vervoer*. Er wordt dus nadrukkelijk niet alleen gekeken naar de afstand van woningbouwlocaties tot stations, maar met name naar de ligging in het regionale netwerk. Belangrijk voordeel van deze werkwijze is dat aan belanghebbenden bij een locatie direct toepasbare informatie wordt aangereikt die relevant blijkt te zijn voor de verkoopbaarheid en de prijsvorming van de woningen. Daarnaast wordt voorkomen dat een discussie ontstaat over de zonering van invloedsgebieden.

3.2 Methodiek

Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van het nationaal verkeersmodel van Goudappel Coffeng. Als uitgangspunten voor de infrastructuur en economische ontwikkeling zijn hierin de verwachte plannen en ontwikkelingen tot 2020 meegenomen conform het Global Economy Scenario scenario (demografische en werkgelegenheidsontwikkelingen) en het referentiescenario 2028 uit de studie *Afstemming OV en ruimtelijke ontwikkeling in de Randstad* (uitgevoerd door Goudappel Coffeng i.o.v. OV-Bureau Randstad, 2011). Concreet is hierin het Programma Hoogfrequent Spoor - variant 3/3A (maatwerk 6/6) opgenomen. Daarnaast is het onderliggende OV-netwerk (bus, tram, metro) opgenomen.

Op basis van het verkeersmodel zijn vervolgens OV-reistijden berekend van elk postcode 4 gebied naar ieder willekeurig postcode 4 gebied, zowel binnen als buiten de provincie Zuid-Holland. Vervolgens is gekeken hoeveel arbeidsplaatsen per OV te bereiken zijn binnen 45 minuten. Voor de berekening van het aantal te bereiken banen zijn ook banen buiten Zuid-Holland meegenomen, waardoor geen randeffecten optreden. Bij de berekening is een afstandsvervalfunctie toegevoegd, wat inhoudt dat banen dichterbij wegen zwaarder dan verder weg. Het resultaat is een bereikbaarheidsscore per gebied, te meten in het aantal met OV te bereiken arbeidsplaatsen vanuit dat gebied, inclusief voor- en natransport. Op deze wijze zijn alle gebieden (modelmatig) te bereiken met het openbaar vervoer: sommige direct per spoorverbinding, anderen door middel van bus, tram, metro danwel lopend.

Voor de woningbouwlocaties (aangeleverd door het projectbureau StedenbaanPlus) zijn deze bereikbaarheidswaarden gevisualiseerd in een kaartbeeld. Hierbij is onderscheid gemaakt naar *kleine, middelgrote en grote* woningbouwlocaties:

- Locaties van minder dan 100 woningen zijn niet meegenomen
- Kleine locaties 100-500 woningen
- Middelgrote locaties 500-2.000 woningen
- Grote locaties Meer dan 2.000 woningen

Naast aantallen woningen op de juiste plaats is namelijk ook de kwaliteit van de woonomgeving erg belangrijk. Wat dan die kwaliteit en het onderscheidend vermogen zijn, blijkt moeilijk te beschrijven. Omdat marktpartijen, woningcorporaties en overheden behoefte hebben aan een instrument om investeringen in de bestaande en nieuw te bouwen woningen op kwaliteit te kunnen sturen, wordt het begrip woonmilieu op veel plekken gebruikt. Met een woonmilieu kan preciezer worden omschreven wat een bepaalde woning op een bepaalde plek nu onderscheidt, zoals de dichtheid van de bebouwing, de woningtypen en de menging daarvan, de (sociale) samenhang in de buurt, de ligging in de stad en de nabijheid van voorzieningen, de parkeergelegenheid in de buurt en het groen rond de woning. In de studie is onderscheid gemaakt naar drie type woonmilieus: *Stedelijk, Suburbaan en Dorps*. Deze indeling is afgeleid van de Rosetta-methodiek die door de stadsregio Rotterdam en het stadsgewest Haaglanden wordt gehanteerd. Doel van deze indeling is om aan te geven op welke deel van de woningmarkt de locatie aanspraak maakt en welke locaties met elkaar concurreren. (Om pragmatische redenen is gekozen om deze driedeling aan te houden).

3.3 Resultaten

Figuur 3 geeft weer hoeveel woningen in een woonmilieucategorie vallen. Zichtbaar is dat 70 procent van de geplande grote woningbouwlocaties zich bevindt in een suburbaan woonmilieu. Deze locaties kennen grote verschillen in bereikbaarheid per OV. Woningen in het stedelijke woonmilieu (15 procent) liggen meestal op met het OV goed bereikbare locaties. Woningen in dorpse woonmilieus liggen meestal op minder goed per OV bereikbare locaties.

Bereikbaarheid 45 min. OV	Stedelijk	Suburbaan	Dorps
Meer dan 400.000 banen	13.000	34.000	0
200.000 tot 400.000 banen	3.000	47.000	1.000
Minder dan 200.000 banen	0	38.000	8.000
Totaal aantal woningen	16.000	119.000	9.000

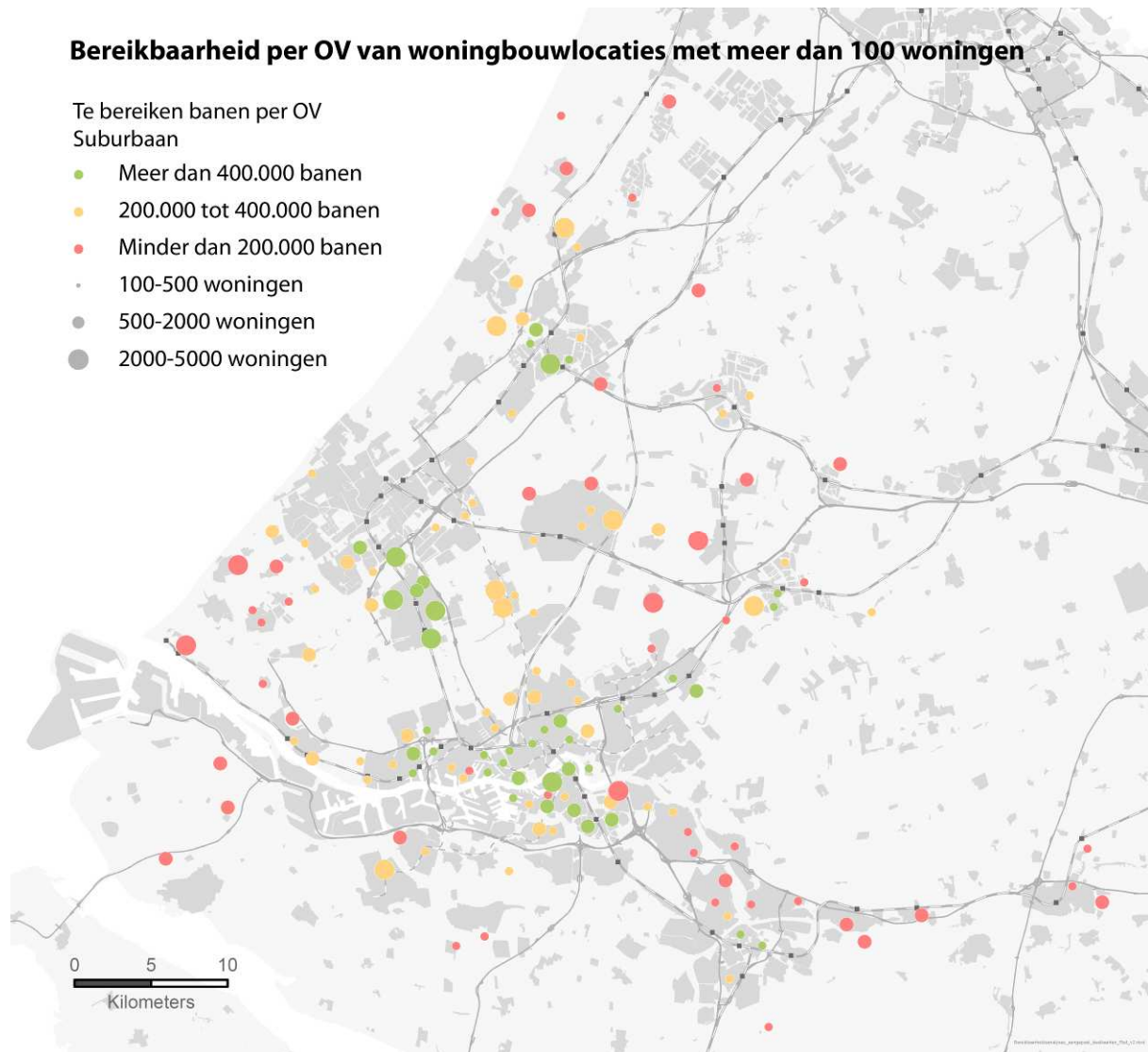
Figuur 3: bereikbaarheidsscores per woonmilieu

Figuur 4 geeft de bereikbaarheid van banen per OV aan vanaf de grote woningbouwlocaties in de provincie Zuid-Holland (45 minuten in de ochtendspits, inclusief voor- en natransport). Locaties op hetzelfde postcodegebied zijn samengevoegd. De grootte van de bol geeft de omvang van de locatie weer, de kleur de bereikbaarheid

van banen vanaf die locatie. De bereikbaarheid is gemeten op basis van het indicatieve netwerk van StedenbaanPlus zoals dat in 2028 zou kunnen bestaan. De kaart geeft aan dat er veel variatie is in de bereikbaarheid vanaf grote woningbouwlocaties.

Indien we naar de geografische spreiding gaan kijken, valt op dat de best bereikbare woonlocaties (in rood weergegeven) rondom de hoofdspoorlijnen liggen, specifiek in Rotterdam, Delft, Den Haag en Leiden. Deze score is een combinatie van zowel de frequente en snelle lijnvoeringen en de dichte stedelijke massa. Het is juist de interferentie van de afzonderlijke stedelijke massa's als gevolg van de spoorverbindingen die deze locaties de bereikbaarheidsscores geven. Het betreft hier zowel grote bouwlocaties (>2000 woningen) als middelgrote locaties.

De tweede categorie (in geel weergegeven) wordt gevormd door de locaties in stedelijke gebieden die door OV zijn verbonden, waaronder Den Haag-west, Zoetermeer, Pijnakker, Spijkenisse en Gouda. Dit betreffen zowel grote als kleinere bouwlocaties.



Figuur 4: Geografische weergave bereikbaarheidsscores woningbouwlocaties

De derde categorie (in rood weergegeven) heeft minder dan de helft van het aantal banen binnen bereik. Dit zijn zowel locaties die niet direct aan de spoorverbindingen liggen, zoals het Westland. Maar ook locaties die meer perifeer liggen in het stedelijke netwerk vallen hieronder. Opvallend zijn de Drechtsteden, welke aan het hoofdspoor liggen, maar puur als gevolg van de ligging minder goed scoren dan een vergelijkbare stad als Delft, welke door haar ligging tussen Rotterdam en Den Haag profiteert van netwerkeffecten.

Abstraherend zijn geografisch gezien 3 'zones' denkbaar in de regio:

- *Zone A: ca. 2,5 km rondom de hoofd OV-as Leiden - Rotterdam - Den Haag - Dordrecht*
- *Zone B: stedelijk gebied verder dan 2,5 km vanaf de hoofd OV-as Leiden - Rotterdam - Den Haag - Dordrecht*
- *Zone C: landelijk gebied dat niet direct is verbonden met de hoofd-OV-as*

3.4 Conclusies

Concluderend valt op dat niet zozeer het directe invloedsgebied van een stationslocatie van belang is voor de bereikbaarheid van banen, maar zeker ook netwerkpositie. Dit is duidelijk zichtbaar bij een vergelijking tussen bijvoorbeeld Dordrecht en Delft. Op de vraag welke locaties prioriteit zouden moeten krijgen zou vanuit deze netwerkoptiek de aanbeveling volgen te focussen op die locaties die de hoogste OV-bereikbaarheid hebben. Hier dient wel bij opgemerkt te worden dat er meer afwegingen gemaakt dienen te worden, zo is de woningmarkt regionaal georiënteerd en kunnen niet alle bouwlocaties op één plek liggen.

Toch kan wel geconcludeerd worden dat de spreiding van de bereikbaarheidsscores, met name met in de suburbaan gelegen locaties, erg groot is. In Hoek van Holland, Westland, Pijnacker-Nootdorp, Katwijk, Teylingen, Zoetermeer, Waddinxveen, Zuidplas, Spijkenisse, Gouda en de deelgemeente IJsselmonde van Rotterdam liggen enkele grote bouwlocaties die minder goed scoren. NB. Leiden en Gouda scoren bij reistijden van 45 minuten met het OV iets minder goed dan Rotterdam en Den Haag, zouden we langere reistijden hanteren dan scoren ze veel beter door hun strategische ligging tussen de vleugels van de Randstad.

Een prioriteringsstrategie van woningbouwlocaties bezien vanuit OV-bereikbaarheid zou er als volgt uit kunnen zien:

1. Zone A: Bereikbaarheid banen hoog: Ja

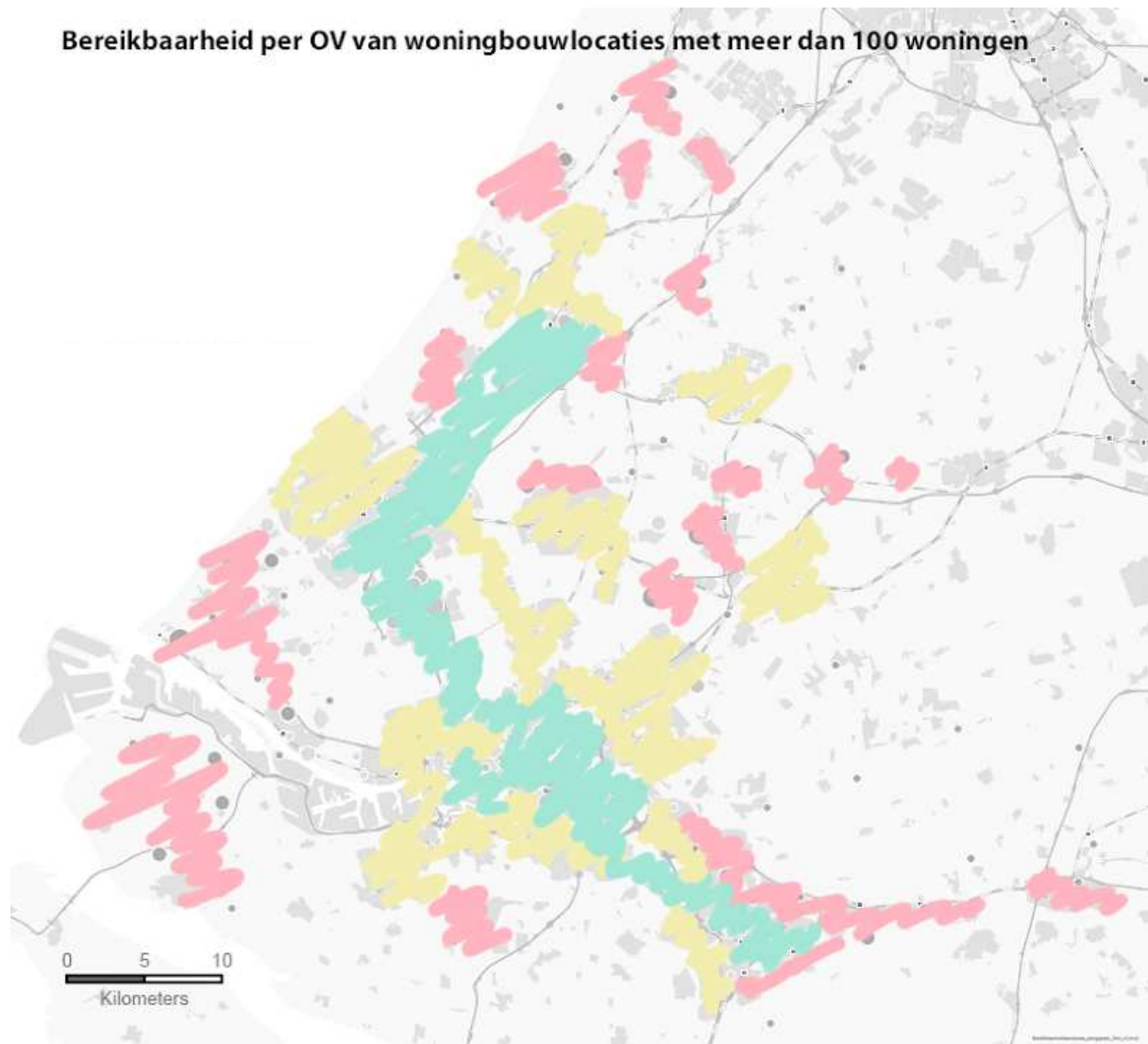
Locaties waar veel banen bereikt kunnen worden met OV hebben vanuit de StedenbaanPlusambities de voorkeur.

2. Zone B: Bereikbaarheid banen gemiddeld: Ja, mits...

Bij locaties met een gemiddelde OV-bereikbaarheid moet de ontwikkeling afhankelijk gemaakt worden van de mogelijkheden om de bereikbaarheid met OV te verbeteren.

3. Zone C: Bereikbaarheid banen laag: Nee, tenzij...

Locaties waar de bereikbaarheid per openbaar vervoer laag is bij voorkeur niet ontwikkelen, tenzij er vanuit de behoefte aan een specifiek woonmilieus of lokale woningbehoefte reden is daarvan af te wijken.

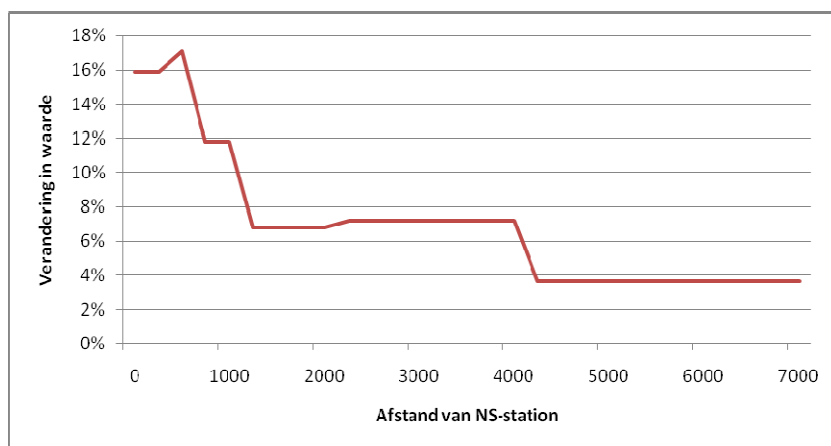


Figuur 5: Bereikbaarheidszonerings woningbouwlocaties (artist impression)

4. Kantorenlocaties

4.1 Bereikbaarheid en vastgoedwaarde van kantoren

In de vastgoedontwikkeling speelt bereikbaarheid zelfs een nog grotere rol dan in de woningbouw. Op regionaal niveau is de bereikbaarheid door werknemers het belangrijkste vestigingscriterium. Maar liefst 90 procent van de actiefste vastgoedgebruikers vindt dat een belangrijke locatiebepalende factor, waarbij de auto en OV vrijwel gelijk worden gewaardeerd. De samenhang met OV is ook terug te zien in de vastgoedwaarde en leegstand. Onderzoek wijst uit dat kantoren binnen 500 meter van NS-stations een aanmerkelijk hogere vastgoedwaarde hebben, die afzwakt na een 1000 meter. Als stelregel geldt volgens de Vrije Universiteit dat wanneer de bereikbaarheid van arbeidskrachten met 1% toeneemt, de vastgoedwaarde van kantoorruimte toeneemt met 0,3% (Graaff, Debrezion & Rietveld, De invloed van bereikbaarheid op de vastgoedwaarde van kantoren, 2007).



Figuur 6: Relatie tussen afstand en vastgoedwaarde voor kantoren (VU, 2007)

Tenslotte speelt naast bereikbaarheid ook de levendigheid van de werkomgeving een grote rol. In de afgelopen decennia zijn veel monofunctionele kantorenlocaties ontwikkeld, bijvoorbeeld langs snelwegen. Juist op die locaties, die door het gebrek aan menging met woningen of voorzieningen geen andere inwoners, werknemers of bezoekers trekken, is de levendigheid van het gebied laag en de leegstand onder kantoren het grootst.

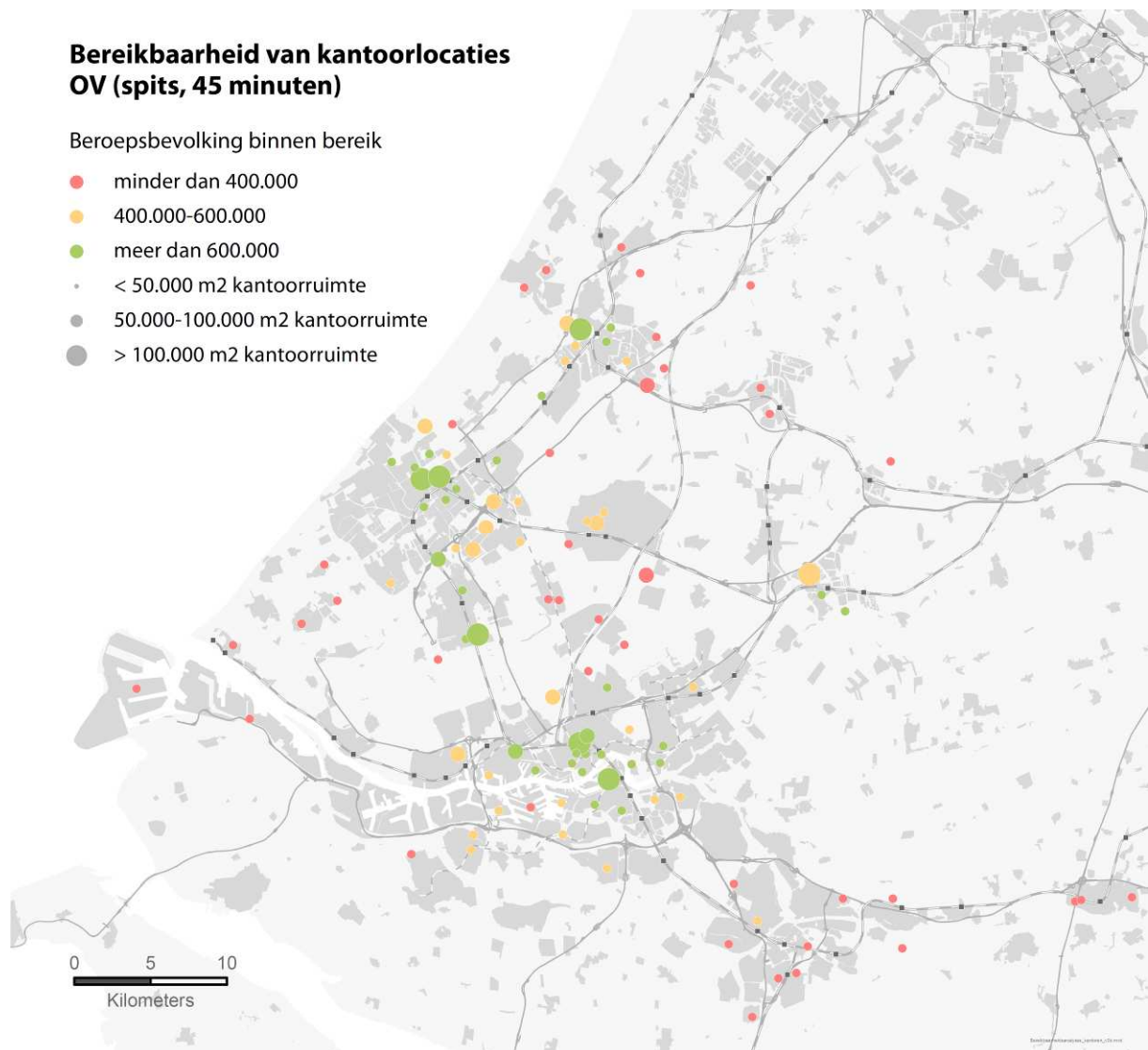
4.2 Analyse: bereikbaarheid van kantoorbouwlocaties

De dynamiek op de kantorenmarkt is anders dan die op de woningmarkt. Tegen de plancapaciteit van 3.000.000 m² staat niet alleen een veel lagere vermoedelijke marktvrage, maar ook een leegstand van bijna 2.000.000 m² (14 procent van de voorraad). Net als in de gehele provincie Zuid-Holland, zijn ook de plannen nabij Stedenbaanstations niet allemaal realistisch. De reductie van leegstand in de bestaande voorraad van de plancapaciteit en prioritering van kantoorontwikkellocaties is een complex en langdurig proces, dat in alle regio's wordt doorlopen. Alle regio's vinden daarbij OV-knooppunten van groot belang. De provincie Zuid-Holland gaat inmiddels uit van een kaderstellende nieuwbouwbehoefte van circa 1.150.000 m² voor de periode tot 2020 en heeft daarvoor een 13-tal specifieke kantoorontwikkellocaties aangewezen, die bijna allemaal uitstekend per OV bereikbaar zijn.

Naast de woningbouwanalyses is op verzoek van projectbureau StedenbaanPlus door Goudappel Coffeng eenzelfde analyse uitgevoerd voor kantoorlocaties in de Zuidvleugel. Hierbij is andersom gekeken: *hoeveel inwoners binnen de beroepsbevolking van 20-65 jaar kunnen een kantorenlocatie bereiken per openbaar vervoer in 45 minuten?* Onderstaand kaartbeeld geeft de bereikbaarheid van werknemers per aan naar geplande kantoren in de provincie Zuid-Holland (45 minuten in de ochtendspits, inclusief voor- en natransport). Locaties op hetzelfde postcodegebied zijn samengevoegd. De grootte van de bol geeft de omvang van de plancapaciteit weer, de kleur de bereikbaarheid van werknemers naar die locatie. De bereikbaarheid is wederom gemeten op basis van het indicatieve netwerk van StedenbaanPlus zoals dat in 2028 zou kunnen bestaan.

4.5 Conclusies

Figuur 7 geeft aan dat er veel variatie is in de bereikbaarheid van kantorenlocaties; meer dan bij de bereikbaarheid van woningbouwlocaties het geval is. Opvallend is dat Rotterdam en Den Haag wederom het hoogste scoren, waar steden als Delft en Dordrecht hier in de tweede categorie vallen. Bij de bereikbaarheid van kantorenlocaties geldt dat de spreiding in bereikbaarheid groot is. Dit vraagt om een strategie die de juiste type kantoren op de juiste plek situeert: daar waar de bereikbaarheid hoog dient te zijn, bijvoorbeeld hoogwaardige kennis waarvoor minder kenniswerkers beschikbaar zijn in de regio. Dit vraagt om een groter bereik dan werkgelegenheid die breder beschikbaar is in de regio. Daarnaast valt op dat er weinig grootschalige ontwikkelingen zijn op niet goed bereikbare plekken.



Figuur 7: Geografische weergave bereikbaarheidsscores kantoorbouwlocaties

5. Aanbevelingen: beleidswaarde voor StedenbaanPlus

De studie heeft naast inhoudelijke resultaten ook als doel de OV-bereikbaarheid in een breder kader te bezien. Gebleken is dat niet alleen de verbondenheid en inrichting van de directe stationsomgeving van belang is voor het ruimtelijk ontwikkelingspotentieel, maar juist ook de regionale netwerkpositie deze sterk beïnvloedt. In andere woorden: eenzelfde stationsomgeving in eenzelfde type stad kan op 2 plekken een verschillend ruimtelijk ontwikkelingspotentieel hebben. De verbondenheid met de regio en met name grote stedelijke massa's kan van grote invloed zijn op de concurrentiepositie van een plek.

StedenbaanPlus zal in de komende periode verder aandacht besteden aan hoe met zachte en harde maatregelen marktpartijen en gemeenten kunnen worden verleid tot het kiezen voor OV-locaties. Dit uiteraard in het bewustzijn dat er meer criteria zijn die de kansrijkheid van ontwikkellocaties bepalen. In de StedenbaanPlusmonitor 2012 is als aanbeveling opgenomen dat de partners van StedenbaanPlus zich inspannen om bij het prioriteren van woningbouwlocaties de bereikbaarheid per OV een nadrukkelijker plaats te geven. Zij zullen daartoe deze en andere bereikbaarheidskaarten benutten. Voor de regio's betekent bovenstaande aanbeveling een integratie van bereikbaarheid in hun regionale woningbouwafspraken. Voor de provincie Zuid-Holland betekent bovenstaande aanbeveling een aanmoediging om in (de voorbereidingen van) het Uitvoeringsprogramma PSV 2012 bereikbaarheid te integreren met de woningbouwopgave.

Eerste reacties op de kaarten vanuit de regio's, geven aan dat het een goed instrument is. Daarbij is ook direct opgemerkt dat de verstedelijkingsdiscussie zich naast marktvrage (woonmilieu en dus ook bereikbaarheid) ook richt op marktomvang. Daarbij speelt dat een optimaal bereikbare suburbane locatie in Rotterdam feitelijk geen concurrent is van een slechter bereikbare suburbane locatie in Gorinchem. Daarom worden in de discussies ook kaarten gebruikt waarbij de bereikbaarheidsverschillen per subregionale markt in beeld zijn gebracht.

Over de auteurs

- Bas Govers is werkzaam als senior adviseur Strategie & Beleid bij Goudappel Coffeng en is gespecialiseerd in openbaar vervoerstudies in relatie tot ruimtelijke en economische ontwikkelingen.
bgovers@goudappel.nl 06-51 40 20 81
- Ron Bos is werkzaam als medior adviseur Strategie & Beleid bij Goudappel Coffeng en is gespecialiseerd in bereikbaarheidstudies waarbij naast mobiliteit ook demografische en ruimtelijke elementen een rol spelen.
rbos@goudappel.nl 06-46 31 64 59
- Gert de Visser is werkzaam als projectleider ruimtelijke ontwikkeling bij het programmabureau StedenbaanPlus.
g.devisser@stedenbaanplus.nl 06-17 02 99 31

Literatuur

- Debrezion, G., The impact of rail transport on real estate prices: an empirical analysis of the Dutch housing market, VU, 2006;
- Planbureau voor de Leefomgeving, Prijs van de plek, 2006;
- Rietveld, The accessibility of railway stations: the role of the bicycle in The Netherlands, 2000;
- StedenbaanPlus, StedenbaanPlus Monitor, 2012.