

ACHTERGROND

‘Investeren in knooppunten moet rendabel worden’

Ruimtelijke ontwikkelingen rondom verkeers- en vervoersknooppunten, zoals stationslocaties, zijn van belang voor de economie. Toch is het moeilijk ervoor te zorgen dat niet alleen beleidsmakers en onderzoekers knooppuntontwikkeling steunen, maar dat ook binnen marktpartijen de handen hiervoor op elkaar gaan.

Mario Silvester

Den Haag - Het begrip *Transit Oriented Development* ofwel knooppuntontwikkeling heeft een nieuwe betekenis gekregen, betogen de auteurs van het boek 'Knooppuntontwikkeling in Nederland' dat verscheen bij Platform31. "TOD gaat niet meer alleen over een knoop, maar over de corridor op regionaal niveau en uiteraard het gehele netwerk", stellen Jan Klinkenberg en Jaap Modder vast in de inleiding. Klinkenberg, programmamanager mobiliteit bij Platform31 en Modder, voormalig voorzitter van de Stadsregio Arnhem Nijmegen, wijzen er op dat er genoeg mogelijkheden en kansen zijn voor knooppuntontwikkeling. Binnen de Nederlandse infrastructuur zijn voldoende plekken waar knooppunten tot wasdom kunnen worden gebracht. Maar wie gaat dat doen?, is de vraag die steeds weer de kop opsteekt. In dat verband wijst Constance Winnips van de Stadsregio Amster-

dam er op dat marktpartijen een doorslaggevende rol spelen bij knooppuntontwikkeling. Zeker in tijden van economische malaise is dat een lastig gegeven want de kosten van een knooppunt komen voor rekening van de ontwikkelende partijen, terwijl de baten in eerste instantie vooral naar anderen gaan zoals vervoerders en bewoners uit het knooppuntgebied.

Het probleem is niet onoplosbaar, stelt Winnips. Wel is van belang om uit te zoeken hoe kosten en opbrengsten beter kunnen worden ingepast in het verdienmodel van de investeerders. Bovendien zou de overheid zich meer bereid moeten tonen om te investeren in knooppuntontwikkeling. "Als kwalitatief goede TOD wordt gerealiseerd, betaalt zich dit uiteindelijk terug", legt ze uit. "Door de grote verbetering in leefbaarheid en vooral bereikbaarheid kunnen de prijzen rondom TOD-knooppunten stijgen." Een oplossing voor het probleem hoe marktpartijen meer te betrekken bij knooppuntontwikkeling zoekt Winnips vooral in het buitenland. Zo zijn in Japan goede resultaten geboekt door de ontwikkeling van knooppunten een plek te geven binnen de concessieverlening van het openbaar vervoer. Ze tekent daarbij dat een poging dit toe te passen in de Stadsregio Arnhem-Nijmegen is vastgelopen. Het probleem werd opgelost door

vooral het openbaar vervoer netwerk te ontwikkelen, zodat marktpartijen zich later konden aansluiten. Een methode die in de Verenigde Staten met succes werd toegepast. "Na het aanleggen van de spoorlijn, volgden de ontwikkelingen vanzelf."

Maar ook dit is geen pasklare oplossing om knooppunten tot ontwikkeling te brengen, zo maakt Knooppuntontwikkeling in Nederland duidelijk. Dat komt niet alleen omdat economische voordelen moeilijk met harde gegevens zijn te ondersteunen maar ook doordat in het verleden hierover te hoge verwachtingen zijn gewekt. Gouden bergen moeten we dan ook niet verwachten van knooppuntontwikkeling, luidt een conclusie uit het boek. Hans Koster, Wendy Tan (red.), Knooppuntontwikkeling in Nederland. (Hoe) moeten we transit-orientated development implementeren? Platform 31, Den Haag, 2013. ISBN: 9789491711039





Het grootste verkeersknooppunt van Nederland, Utrecht, ondergaat een ingrijpende gedaanteverwisseling. Er verrijst een nieuw stadskantoor, delen van de verouderde kantoorgebouwen worden gesloopt en er komt een nieuwe eindhalte van de sneltram. Links het nieuwe stadskantoor en rechts het Beatrixtheater. Foto: Hollandse Hoogte

