

UD

UPDATE

N°3 — 04|2011

VERENIGING DELTAMETROPOOL STELT ZICH
TEN DOEL OM: GEGEVEN HET ONTSTAAN VAN
DE EUROPESE UNIE, IN NEDERLAND DE IN
BEGINSEL REEDS AANWEZIGE METROPOOL
TOT ONTWIKKELING TE BRENGEN.

SprintStad

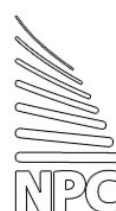
#3

INITIATIEF

PARTNERS



PROJECTPARTNERS



KENNISPARTNERS

OVERHEDEN

Ministerie van Infrastructuur & Milieu
Provincie Gelderland
Provincie Noord-Holland
Provincie Zuid-Holland
Regio Drechtsteden
Stadsregio Haaglanden
OV-bureau Randstad
Programma Stedenbaan Plus
Gemeente Amsterdam
Gemeente Delft
Gemeente Den Haag
Gemeente Haarlemmermeer

KENNISINSTITUTEN

TU Delft (faculteiten Bouwkunde en TBM)
Universiteit van Amsterdam
Vrije Universiteit

PRIVATE ORGANISATIES

APPM consultants
Molster Stedenbouw
Movares
NPC-DHV
NS Poort
ProRail

SPONSOREN



NEXT
GENERATION
INFRASTRUCTURES



COLOFON

Update SprintStad #3
25.04.11

Vereniging Deltametropool, Rotterdam
oplage 800 stuks

Exemplaren kunt u bestellen via
sprintstad@deltametropool.nl

of downloaden op
deltametropool.nl/nl/sprintstad

Zie ook
twitter.com/deltametropool
[flickr.com/photos/deltametropool](https://www.flickr.com/photos/deltametropool/)
nl.linkedin.com/in/deltametropool

I

PROJECTTEAM

Projectleider SprintStad:

Merten Nefs (Vereniging Deltametropool)

Agentschap:

Paul Gerretsen (Vereniging Deltametropool)

David Dooghe (Vereniging Deltametropool)

Conrad Kickert (Vereniging Deltametropool)

Ronald Aarts (Vereniging Deltametropool)

Yvonne Rijpers (Vereniging Deltametropool)

Mirte van der Vliet (Movares / Vereniging Deltametropool)

Ontwikkelteam projectleider serious game:

Linda van Veen (TU Delft)

Technische ontwikkeling:

Gert-Jan Stolk (TU Delft)

Senior support:

Sebastiaan Meijer (TU Delft)

Igor Mayer (TU Delft)

Adviseurs:

Jan Duffhues (Movares)

Nicole van der Waart (Movares)

Niels Herber (NPC-DHV)

Marieke van Loon (NPC-DHV)

III

II

INTELLECTUEEL EIGENDOM

Dit document is eigendom van Vereniging Deltametropool. Het project SprintStad is een initiatief van Vereniging Deltametropool. Projectpartners TU Delft, Movares en NPC-DHV zijn mede-eigenaar van het project. De broncode van de serious game is gedeeld eigendom van Vereniging Deltametropool en de TU Delft.

IV

SPRINTSTAD

INLEIDING

Vereniging Deltametropool initieerde project SprintStad eind 2009 om te onderzoeken wat de kansen zijn voor succesvolle knooppuntontwikkeling in de Nederlandse metropoolregio, gebaseerd op diversiteit van stationsomgevingen in het OV-netwerk en optimaler gebruik van de bestaande infrastructuur. Door samen strategisch te werken aan de toekomstige netwerkstad kan de verstedelijkingsopgave duurzaam rond de OV-knopen worden gerealiseerd. Tegelijkertijd wordt voldoende reizigerspotentieel gecreëerd voor Programma Hoogfrequent Spoor (PHS), dat als doel heeft tot 2030 de Sprinterfrequentie flink op te schroeven.

SprintStad heeft als doelstelling kennisuitwisseling omtrent dit thema en een het slaan van een brug tussen wetenschap en praktijk, zodat onderzoeksresultaten effectief kunnen worden toegepast bij de totstandkoming van plannen en beleid rond OV-knooppunten.

In Update SprintStad #1 maakte u kennis met SprintStad, de uitgangspunten en de opbouw van de serious game. Update #2 stelde u op de hoogte van de voortgang van het project, toetreding van projectpartners, plannen voor inventarisatie van stationsgebieden en gespeelde sessies met het prototype van de serious game.

Met deze derde Update blikken we terug op een fase waarin het project hard is gegroeid. Er zijn twee nieuwe versies ontwikkeld van de serious game, waarin de game complexer en realistischer is geworden, en tevens geografisch is uitgebreid met een extra spoorlijn. Programmabureau Stedenbaan Plus (Provincie Zuid-Holland) heeft de corridor Den Haag CS - Rotterdam CS gefinancierd. Deze organisatie wil de game als communicatief en strategisch instrument gaan inzetten bij o.a. belanghebbende gemeenten. Andere provincies zijn inmiddels ook geïnteresseerd geraakt in een dergelijke samenwerking.

Er wordt kort aandacht besteed aan project Bereikbaarheid in Crisistijd, dat parallel loopt aan SprintStad en de bestuurlijke, ambtelijke en marktaspecten bestudeert van knooppuntontwikkeling in Nederland.

Verder worden in deze Update enkele onderzoeksresultaten getoond van de inventarisatie van stationsomgevingen in de Randstad en in het buitenland. Ook wordt de problematiek van knooppuntontwikkeling in Nederland in de context geplaatst van internationale ontwikkelingen op het gebied van Transit Oriented Development. In Nederland kan van deze voorbeelden worden geleerd.

Tot slot worden de plannen voor een nieuwe versie van serious game SprintStad, onderzoeksactiviteiten in Atelier SprintStad en activiteiten van Platform SprintStad geschetst. Zo wordt bijvoorbeeld onderzoek gedaan naar de effecten van serious game SprintStad in de praktijk, met name bij gemeenten.

SprintStad heeft onlangs een belangrijke subsidie binnengehaald. De subsidie, van Stichting Next Generation Infrastructures, voorziet in 45% van de totale begroting van SprintStad tot eind 2012 en zal naar verwachting een schaalvergroting van het project teweeg brengen. Om dit potentieel volledig te kunnen benutten is SprintStad op zoek naar uitbreiding van het aantal projectpartners en samenwerkingsverbanden.

SPRINTSTAD EVENTS EN PUBLICATIES

I

EVENEMENTEN

een multidisciplinaire serious game, is een demonstratie van de game gegeven.

Vervolgens had SprintStad in Hong Kong contact met enkele professionals op het gebied van knooppuntonwikkeling, waaronder Mee Kam Ng en Bart Wissink van Hong Kong University, en Steve Yiu van Mass Transit Rapid Company (MTR), het OV-bedrijf van Hong Kong. De papers en het reisverslag kunnen worden gelezen op www.deltametropool.nl/nl/sprintstad.



III

PUBLICATIES

Sinds de laatste Update organiseerde project SprintStad weer verschillende activiteiten en verschenen er publicaties. Ook voor de komende maanden staan activiteiten op de agenda. Hier volgt een overzicht:

Op 14 september 2010 organiseerde het ministerie van VROM de bijeenkomst Kennisplein Mooi Nederland, over Spoorzone-ontwikkeling. In een deelsessie van het evenement ging SprintStad in op de vraag welke gevolgen de besluiten binnen één stationsgebied hebben op andere stationsgebieden in het netwerk. De discussie werd gevoerd aan de hand van serious game SprintStad.

SprintStad presenteerde op 11-13 november 2010 samen met TUDelft twee papers op een conferentie in Shenzhen (China). De conferentie, georganiseerd door Stichting Next Generation Infrastructures, had als thema 'Infrastructures for Eco-Cities'. Na de presentatie, waarin duidelijk werd hoe SprintStad in Nederland duurzame bereikbaarheid en verstedelijking probeert te bevorderen door middel van

II

PUBLICATIES

legatie van het Seoul Development Institute te gast bij Vereniging Deltametropool. Omdat Seoul met vergelijkbare bereikbaarheidsproblematiek kampt als de Randstad was men geïnteresseerd in de aanpak van SprintStad.

Vereniging Deltametropool was op 3 februari 2011 te gast bij APPM Consultants voor het kennisevenement 'Kansen na de Crisis' in de Fokker Terminal Den Haag. Hier presenteerde Paul Gerretsen het project Bereikbaarheid in Crisistijd (zie pagina 8) - een samenwerkingsverband met TUDelft. Merten Nefs begeleidde een korte sessie van serious game SprintStad.

Op 21 maart 2011 was SprintStad te gast bij de VRJS-party georganiseerd door Kenniscentrum Stedelijke Vernieuwing (KEI). Het evenement ging over serious gaming in stedelijke ontwikkeling. Serious game SprintStad werd - heel toepasselijk - gespeeld in de wagenloods op het rangeerterrein van station Amersfoort. De game werd in 3 rondes kort gespeeld door verschillende teams van deelnemers, die ieder moesten doorwerken op de resultaten van het vorige team.

IV



I

II

SprintStad publiceerde eind maart een FactSheet over de kansen van Programma Hoogfrequent Spoor. De FactSheet is exclusief voor leden van Vereniging Deltametropool en komt elk kwartaal uit. Zie www.deltametropool.nl/nl/factsheet

SprintStad hield een presentatie op 19 April 2011 bij de Ruimteconferentie, georganiseerd door het Planbureau voor de Leefomgeving in de Cruiseterminal Rotterdam. Het thema van de presentatie, in de middagsessie, bouwde voort op de workshop 'Denken en handelen in Corridors' die in de ochtend door de UvA werd georganiseerd, met o.a. Luca Bertolini en Ton Venhoeven.

In april 2011 komt een artikel over SprintStad uit in het blad Agora, geschreven door Jan Duffhues (Movares) en Merten Neefs (Vereniging Deltametropool). Het blad is zowel online als op papier beschikbaar. Zie www.agora-magazine.nl.

Op 19 mei 2011 houdt SprintStad een discussie over het project en de serious game op InfraTrends, een evenement georganiseerd door Next Generation Infrastructures, in de Fokker Terminal te Den Haag.

III

Er zijn sinds Update #2 verschillende spelsessies van serious game SprintStad gehouden: ProRail op 22 juni 2010; Faculteit Bouwkunde TUDelft op 3 september 2011; NPC-DHV op 1 oktober 2010; Provincie Noord-Holland op 8 november 2010; UvA op 11 januari 2011; OV-bureau Randstad op 8 maart 2011; Stedenbaan Plus op 28 maart 2011 en Movares op 4 april 2011. Op 18 mei zal er een sessie gespeeld worden bij de provincie Gelderland.

Voor de komende periode staat wederom een serie spelsessies in de planning, dit keer met name bij gemeenten die met knooppuntontwikkeling te maken hebben in de praktijk, zoals Delft, Rotterdam, Amsterdam, Teylingen en Haarlemmermeer. Enkele van deze sessies zullen samen met programabureau Stedenbaan Plus worden georganiseerd, als onderdeel van een bredere discussie over corridor-ontwikkeling en Zuidvleugelnet.

Tevens zijn er plannen voor het publiceren van een Atlas van Stationsomgevingen. Voor meer informatie, zie de SprintStad planning op pagina 17-18.

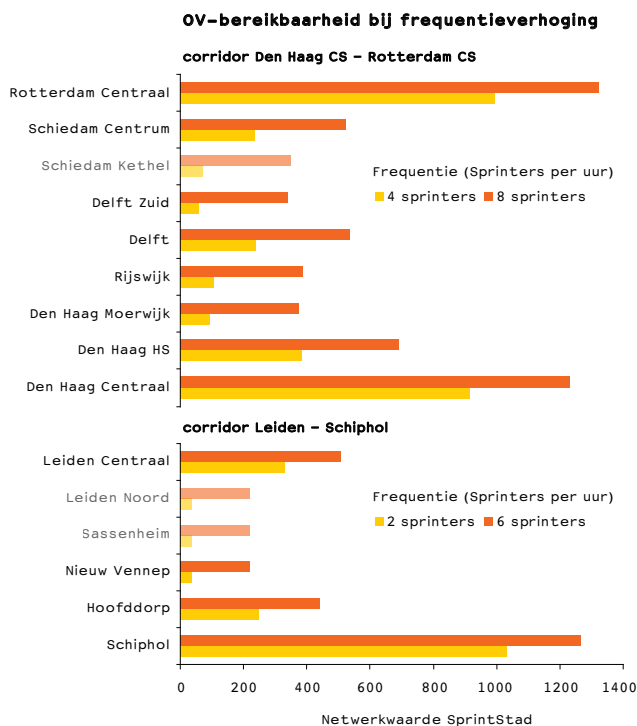
IV

ONTWIKKELING SERIOUS GAME

Serious game SprintStad simuleert ruimtelijke ontwikkelen rond stations langs een spoorlijn (corridor), in samenhang met frequentieverhoging op het spoor. De game heeft als doelstelling om stakeholders in de praktijk meer inzicht te geven in wisselwerking tussen ruimtegebruik en mobiliteit, de effecten van lokale ontwikkelingen op corridor-niveau en de voordelen van samenwerking tussen overheden, vervoerders en vastgoedmarkt. Tevens toont de simulatie ontwikkelmogelijkheden en diversiteit in leefmilieus rond OV-knooppunten.

I

OV-BEREIKBAARHEID



III

II

SPEERPUNTEN

Najaar 2010 kwam SprintStad versie 1.0 uit, met enkele modelmatige verbeteringen en een nieuw type speler: het OV-bedrijf, waardoor de relatie tussen ruimtegebruik en mobiliteit verder werd benadrukt. Door het verhogen van de Sprinter-frequentie worden de stationsgebieden beter bereikbaar en aantrekkelijker voor (hoog)stedelijk programma. De bereikbaarheid bij de perifere stations groeit relatief sterker door de extra Sprinters dan bij de centrale stations (zie figuur linksonder).

Het dynamische model voor het berekenen van de Netwerkwaaarde - de mate van OV-bereikbaarheid van een knoop - is vervaardigd door Movares. Net als in de realiteit heeft in dit model toename van de frequentie op een corridor niet alleen gevolgen voor de bereikbaarheid van de stations op die spoorlijn, maar ook op de bereikbaarheid van alle andere stations in het netwerk. Men kan immers binnen een uur méér stations in het netwerk bereiken.

Kort na 1.0 is versie 1.1 voltooid, waarin een nieuwe spoorlijn is opgenomen: de lijn Den Haag CS - Rotterdam CS, inclusief het (nog) niet bestaande

station Schiedam Kethel. Deze corridor is gesponsord door programmabureau Stedenbaan Plus en zal als strategisch instrument worden ingezet bij gemeenten in de Provincie Zuid-Holland.

SprintStad 1.0 en 1.1 zijn inmiddels gespeeld bij meerdere organisaties en getest door experts van Movares, NPC, Goudappel Coffeng en de Universiteit van Amsterdam. Daaruit kwamen o.a. de onderstaande speerpunten naar voren voor het verder ontwikkelen van de serious game. Door een nieuwe subsidie en mogelijke investeringen van overheden en marktpartijen verwachten we dat in de loop van 2011 een sterk verbeterde versie van de game kan worden gemaakt, versie 2.0. Bij de ontwikkeling van deze versie wordt aandacht besteed aan:

1) Vertegenwoordiging van de disciplines

SprintStad gaat over interactie tussen de werelden van planning en besluitvorming, vastgoedmarkt en ontwikkelaars, overkoepelende overheden zoals regio's en provincies, en de vervoerders. Het is duidelijk dat de markt en de provincie beter vertegenwoordigd moeten worden in de game. Zowel Pro-

IV



I

SPEERPUNTEN

II

MONITORING

vincie als Ontwikkelaar zullen een plaats krijgen aan de speltafel en zich mengen in de discussie.

De werking en de interface van de OV-speler zullen significant worden verbeterd, met name door het aantal in- en uitstappers, de treinfrequentie en de treinbezetting beter inzichtelijk te maken.

2) Inleiding en evaluatie

Bij de inleiding van de game en de evaluaties tussendoor zal meer inzicht worden gecreëerd door gebruik te maken van discussievragen en terugkoppeling van gebeurtenissen op corridorniveau met tussenresultaten op het scherm.

3) Transparantie en afbakening

SprintStad is een vereenvoudigd model van de werkelijkheid, om snel de effecten zichtbaar te kunnen maken van beslissingen tijdens een spel-sessie. Het mechanisme van de game wordt nog transparanter en de uitleg zal meer aandacht besteden aan welke parameters wél en niet zijn verwerkt in het model. Zo wordt duidelijk waar wél en niet op gestuurd kan worden in de game.

III

4) Dynamische scenario's

Crisis op de vastgoedmarkt, uitstellen of naar voren halen van ontwikkellocaties, nieuwe stations. Door finetuning van de game vooraf, kan de sessie gericht en spannender worden gemaakt. Door de voorbereiding van de gamesessies specifiek te richten op de doelgroep, kunnen interessante sessies worden gespeeld door wetenschappelijke experts, planners, beleidsmakers en bestuurders. Elke doelgroep vraagt om een eigen briefing, speeltijd en type discussie.

5) Monitoring

De huidige versie zal worden gespeeld met enkele gemeenten. Deze sessies worden gemonitord door Mirte van der Vliet, afstudeerder planologie bij de Universiteit Utrecht, verbonden aan Movares en Vereniging Deltametropool. Het doel van de observatie is na te gaan in hoeverre het spelen van serious game SprintStad invloed heeft op de praktijk en bijdraagt aan een betere besluitvorming en afstemming op hoger schaalniveau (zie pagina 16).

IV

BEREIKBAAR- HEID IN CRISISTIJD

Wat kunnen we doen om de bereikbaarheid in stedelijke regio's te bevorderen zonder nieuwe mega-investeringen in infrastructuur?

Op weg naar een driedubbele benuttingstrategie:

1. Intensivering van het gebruik van het OV netwerk;
2. Integrale ontwikkeling van mobiliteitsknopen;
3. Intensivering van de stad.

Zie www.deltametropool.nl/nl/BiC

I

KNOOPPUNTONTWIKKELING

die zich primair richt op een betere benutting van het bestaande: het OV- en wegennetwerk, de verknoping van modaliteiten bij de haltes en stations, en de intensivering van gebruik van de bestaande stedelijke ruimte. Het voorstel sluit aan bij de behoeften van reizigers in de "netwerkstad" en kan, zoals blijkt uit eerste stappen in deze richting, rekenen op bestuurlijk en ambtelijk draagvlak. Het is gebaseerd op de ervaringen en lessen in de Zuidvleugel met Stedenbaan sinds 2001.

BiC heeft een vergelijkende inventarisatie gedaan van regionale OV-initiatieven: Metropoolregio Amsterdam (MRA), Zuidvleugel, Regio Utrecht, Arnhem-Nijmegen, Brabantstad en Groningen-Drenthe. Voor deze regio's zijn de verstedelijkingsstrategie (méér dan gebiedsontwikkeling), het mobiliteitsprogramma, OV-netwerkoptimalisatie en de businesscase lokaal/regionaal onderzocht.

Verder wordt momenteel een inventarisatie gedaan bij marktpartijen zoals woningcorporaties, ontwikkelaars en bouwers. Hier wordt achterhaald hoe de markt denkt over (binnenstedelijke) knooppuntontwikkeling. Geloofd men erin? Waar liggen

III

Project Bereikbaarheid in Crisistijd (BiC) is een initiatief van Joost Schrijnen (TUDelft) en Paul Gerretsen (Vereniging Deltametropool). Andere organisaties, zoals APPM, sloten zich hierbij snel aan. Momenteel wordt door onderzoeker Nanet Rutten (Vereniging Deltametropool) fulltime gewerkt aan het project. Onlangs werd het project gepresenteerd tijdens een Madurodamsessie (ministerie van I&M).

Het doel van BiC is om knooppuntontwikkeling op de politieke agenda te krijgen, te onderzoeken welke aanpak de meeste kans van slagen heeft en welke kennis hier nog voor nodig is.

BiC is complementair aan SprintStad. Tussen de twee projecten wordt onderling samengewerkt en informatie uitgewisseld. Waar SprintStad vooral ingaat op de ruimtelijke en vervoerskundige aspecten van knooppuntontwikkeling, is BiC juist gericht op de bestuurlijke en ambtelijke component en de vastgoedmarkt. Beide zijn essentiële factoren om knooppuntontwikkeling daadwerkelijk van de grond te krijgen.

De insteek is een aanpak die effect heeft op netwerk- en op locatieniveau tegelijk. Een aanpak

II

COMMUNITY

kansen? Wat zijn belemmeringen en voorwaarden?

Om een volgende stap te doen is toegepast onderzoek nodig, waarin de koppelingen tussen ruimtegebruik, ontwerp en mobiliteit nader worden verkend en verder ontwikkeld. Een op te richten Knooppunten-Community is hiervoor een belangrijk vehikel. Inzet is te komen tot een gemeenschappelijke taal of legenda die ondersteund wordt door publieke en private partijen: Hoe definiëren we het bereik van een station of halte. Wat is een bruikbare hiërarchie van knooppunten en welke programma's horen daarbij? Pas dan wordt het mogelijk de opgaven van de regio's inhoudelijk aan te scherpen en benuttingambities handen en voeten te geven.

Meerdere maatschappelijke organisaties, consultants en universiteiten houden zich momenteel intensief met dit onderwerp bezig en werken hierbij steeds vaker samen. Het ligt dan ook voor de hand dat binnen afzienbare tijd een centraal samenwerkingsverband zal ontstaan waarbij gemeenschappelijke doelen, strategieën en acties concreet zullen worden vastgelegd en gepland.

IV

INVENTARISATIE STATIONS- GEBIEDEN NEDERLAND

I

INVENTARISATIE

Voor 55 stationsgebieden is in kaart gebracht wat de Floor Space Index (FSI) en de Ground Space Index (GSI) in de wijken is. De FSI is een maat voor de hoeveelheid bruto vloeroppervlak in een gebied. De GSI een maat voor de voetafdruk van de gebouwen ten opzichte van het totale gebied. Hieruit kunnen ook de Open Space Ratio (OSR) en het gemiddeld aantal bouwlagen (L) worden afgeleid.

Op pagina's 14-15 is de FSI van stationswijken in Berlijn, Amsterdam, Napels en São Paulo vergeleken en gekoppeld aan de huidige plannen voor herstructurering van die gebieden.

Verschillende combinaties van FSI en GSI geven weer om wat voor soort stedelijk weefsel het gaat in een gebied: een moderne tuinstad, een historische binnenstad, een bedrijventerrein etc.

Uit deze grote hoeveelheid resultaten kunnen al enkele conclusies worden getrokken, bijvoorbeeld over de spreiding van leefmilieus langs spoorlijnen in de Randstad (zie pagina's 10-11).

Om beter inzicht te krijgen in de mogelijkheden van knooppuntontwikkeling in Nederland, is inventarisatie nodig van meer stationsgebieden.

III

II

LEEFMILIEUS

Voor de verdere ontwikkeling van SprintStad is een grondige inventarisatie van stationsgebieden essentieel. Hiermee ontstaat inzicht in de complexiteit van het systeem, de ruimtelijke en infrastructurele knelpunten en kansen, en dus ook in de mogelijke ontwerpoppaven en ontwikkelingen die in de toekomst op deze belangrijke locaties zullen gaan plaatsvinden. De data die uit de inventarisatie voortkomt voedt ten eerste een database, ten behoeve van onderzoek, discussie, debat en andere activiteiten in het kader van SprintStad. Ten tweede wordt een deel van de data als input gebruikt voor de volgende versie van de serious game.

Sinds Update SprintStad #2 is er hard gewerkt aan het inventariseren van potentiële ontwikkellocaties rond stations in de Randstad. Er is een inventarisatie gedaan van inwoners, werknemers en bedrijfsoppervlak rondom stations. En er is een inventarisatie gedaan van fysieke bebouwingsdichtheid door middel van de methode Spacemate (TUDelft). Voor meer informatie, zie www.deltametropool.nl/nl/sprintstadinventarisatie.

Daarnaast is het ook van belang meerdere aspecten te bekijken die daar spelen, zoals leegstand, vastgoedwaarde en grondposities van gemeente, NS en ProRail.

Vereniging Deltametropool zal in samenwerking met derden, zoals Molster Stedenbouw en TUDelft, verder werken aan de inventarisatie, waarbij zowel het aantal stationsgebieden als het aantal aspecten zal worden uitgebreid. Ook stationsgebieden buiten de Randstad worden in het vervolgtraject onderzocht. Naast het verzamelen van extra data voor de database van stationsgebieden, zal ook aandacht worden besteed aan de interpretatie, analyse en presentatie van de gegevens.

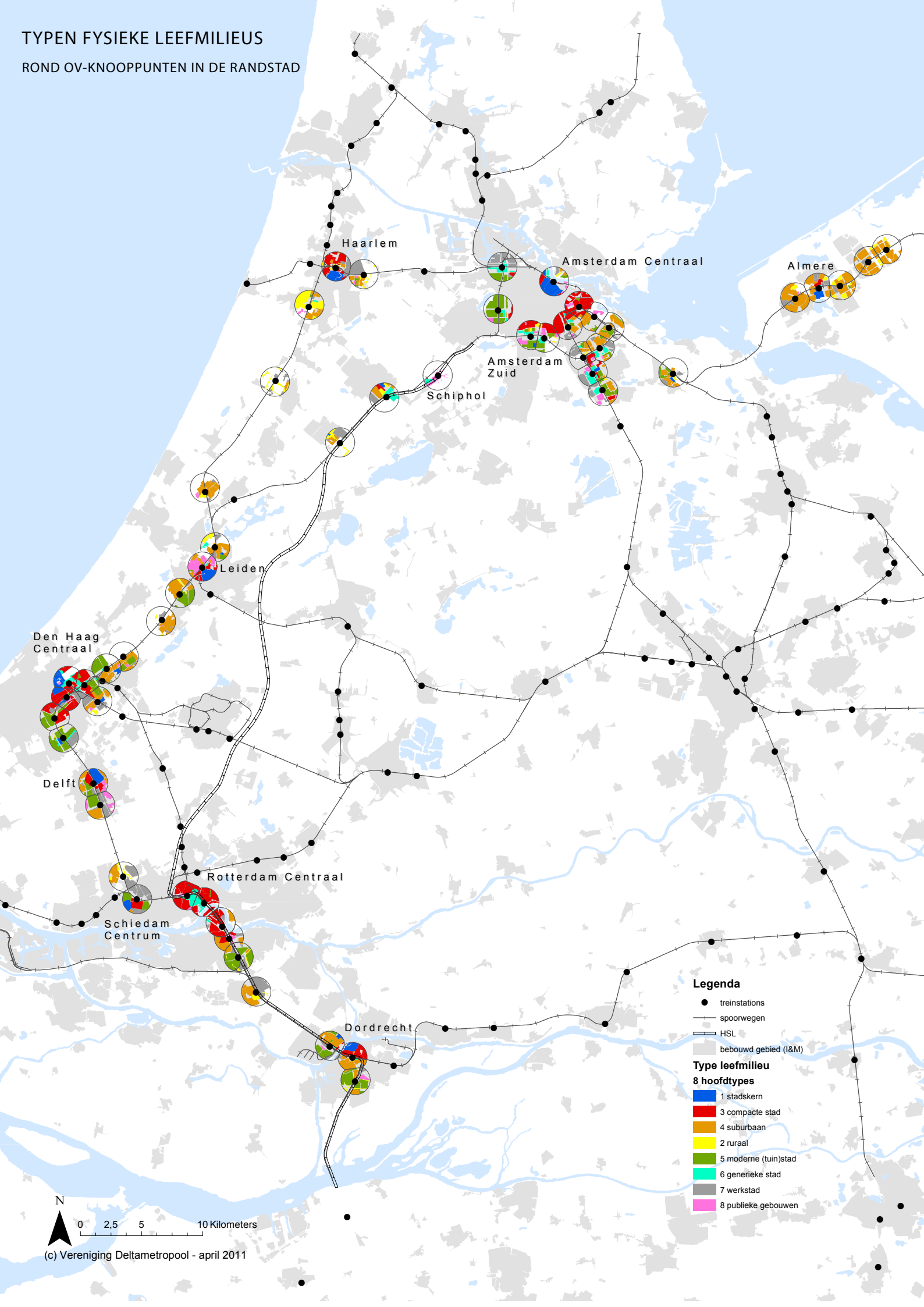
Over de Spacemate inventarisatie van stationsgebieden wordt momenteel een wetenschappelijk artikel voorbereid door dr. ir. Berghauser Pont, ir. Kickert en Vereniging Deltametropool.

SprintStad is van plan om nog dit jaar een Atlas van Stationsgebieden te publiceren, waarin belangrijke Nederlandse spoorcorridors en hun stationsgebieden worden getoond, met hun leefmilieus, ontwikkelmogelijkheden en bereikbaarheidsprofiel.

IV

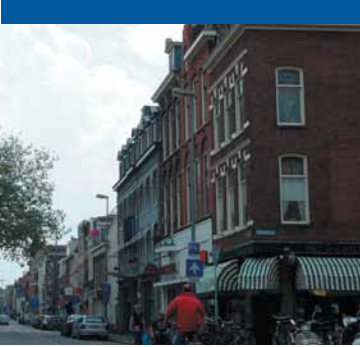
TYPEN FYSIEKE LEEFMILIEUS

ROND OV-KNOOPPUNTEN IN DE RANDSTAD



LEGENDA VAN TYPEN FYSIEKE LEEFMILIEUS

STADSKERN



COMPACTE STAD



SUBURBAAN



RURAAAL



MODERNE (TUIN)STAD



GENERIEKE STAD



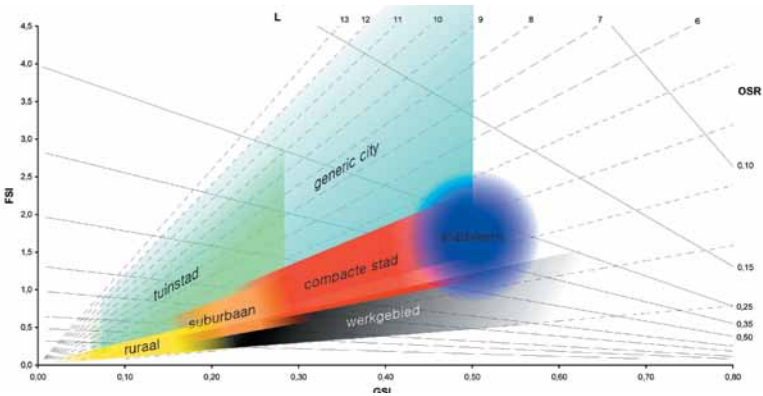
WERKSTAD



PUBLIEKE GEBOUWEN



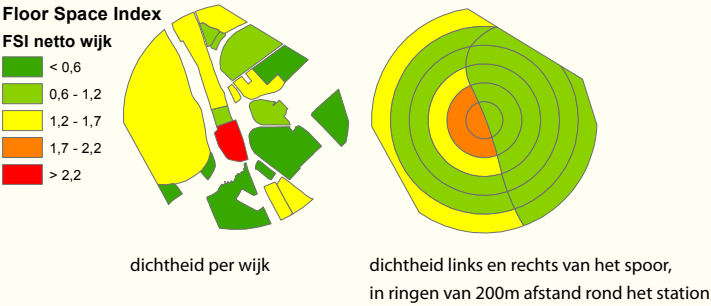
TYPEN FYSIEKE LEEFMILIEUS
uitgedrukt in FSI, GSI, OSR en L



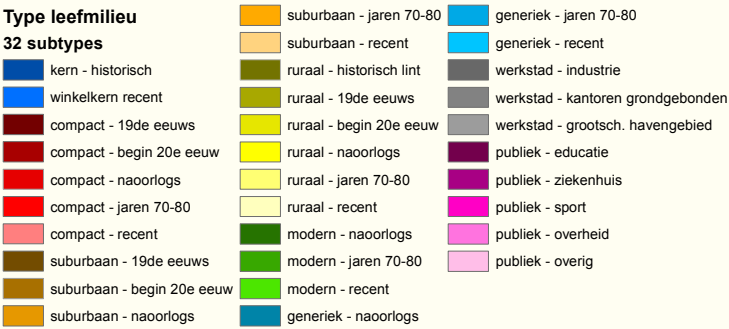
IN DETAIL: STATION AMSTERDAM AMSTEL



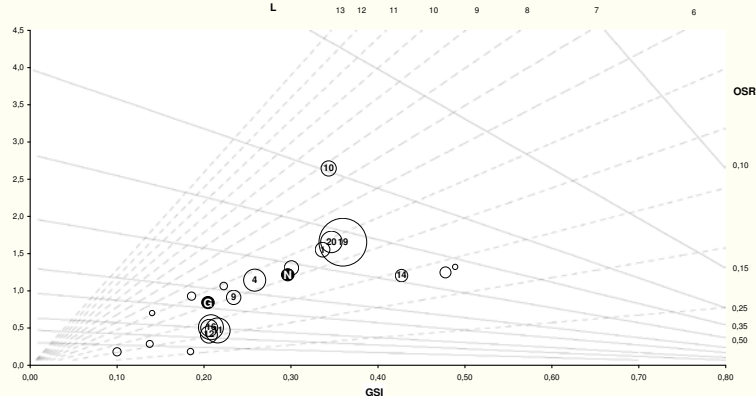
BEBOUWINGSDICHTHEID ROND AMSTERDAM AMSTEL



LEEFMILIEUS ROND
AMSTERDAM AMSTEL



WIJKEN ROND AMSTERDAM AMSTEL
uitgedrukt in FSI, GSI, OSR en L



第六屆 深圳高級音響展
Shenzhen Hi-Fi Show

KNOOPPUNT- ONTWIKKE- LING OVER DE GRENS

De wereld lijkt het er over eens te zijn: Transit Oriented Development - verstedelijking gecombineerd met openbaar vervoer - heeft de toekomst. Stond de VS eerder bekend als het land van 'sprawl' en asfalt, nu is TOD er integraal omarmd, zoals in Portland en Atlanta. Sarkozy droomt van zijn plan voor Groot-Parijs, gebaseerd op een integraal OV-systeem. China legt het grootste HSL-netwerk ter wereld aan en maakt een duizelingwekkende inhaalslag op het gebied van metrolijnen en vastgoed-ontwikkeling rond OV-knooppunten. In Napels draait sinds een aantal jaar het ambitieuze RMS metrosysteem, dat de stad verbindt met de regio en langs de spoorcorridor nieuwe ontwikkelingen structureert. Nieuwe stations zijn ontworpen door toparchitecten en er is veel aandacht besteed aan het ontwerp van de hele lijn. São Paulo bouwt haar nieuwe culturele district, met opera, concertzalen en musea, rond het historische station Luz, op de grens van de oude binnenstad en een deels verlaten industriegebied. Een nieuwe metrolijn moet nieuwe bewoners en bedrijven definitief over de streep trekken om zich in het stadsvernieuwingsgebied te gaan vestigen. In Hong

Kong wordt al decennia verstedelijkt op en rond metrostations. Omdat 90% van de verplaatsingen er met de metro wordt gedaan, is het zelfs ondenkbaar om ver van het OV-systeem te bouwen.

Kunnen we wat van deze voorbeelden leren in de Randstad? Zijn sommige typologieën uit de VS of China ook hier toepasbaar? Is de vastgoedmarkt in Nederland klaar voor een dergelijke omslag naar binnenstedelijk bouwen? Bestaat er in Nederland genoeg schaarste van ontwikkellocaties en woningen om investeerders en bewoners naar de stationsgebieden te trekken? Komt hier, zoals in buitenlandse voorbeelden, een versmelting van OV-knoop, retail, en diensten tot stand? Zijn de Nederlandse vervoersbedrijven klaar voor een actievere en zelfs sturende rol in het dynamische spel van verstedelijking en bereikbaarheid? Wat wordt de nieuwe rol van het Rijk in dit spel? En krijgen we knooppuntontwikkeling in de Nederlandse complexiteit van bestuurslagen net zo effectief voor elkaar als in het buitenland? In São Paulo zegt men: 'tem que pagar pra ver'. We moeten eerst investeren om het resultaat te kunnen zien. Wie geïnteresseerd is, moet stappen zetten.

WELCOME TO OCTOPUS CITY



SprintStad sprak in november 2010 met Steve Yiu, hoofd stadsplanning bij de Mass Transit Rapid Corporation (MTR), over SprintStad en het 'Rail + Property' model. Zie voor het complete reisverslag www.deltametropool.nl/nl/sprintstad_ontmoet_parehrivier.

I

MTR CORPORATION

kan zijn, om inzicht te krijgen in elkaars rol en in de samenhang tussen de stations en tussen de relevante variabelen in het proces. Door de hoeveelheid actoren, die betrokken zijn bij corridorontwikkeling en verstedelijking van de regio, lopen processen regelmatig vast. Een integrale aanpak, zoals voorgesteld in SprintStad, kan dan uitkomst bieden.

Verstedelijking met OV wordt in Hong Kong ontwikkeld volgens het 'Rail + Property' model: De overheid maakt een voorlopig 'district plan', bijvoorbeeld een 'new town' of stedelijke herstructurering, nog zonder concrete oplossingen voor railinfrastructuur. Met dit plan klopt men aan bij MTR. Die geeft vervolgens input in het planningsproces en maakt een geïntegreerd masterplan voor grondgebruik en ontsluiting van het gebied door een metroverbinding. Dit masterplan moet worden goedgekeurd door de overheid, waarna MTR beschikking krijgt over de grond om het plan uit te gaan voeren. Soms komt MTR ook zelf met het voorstel om een nieuwe lijn aan te leggen.

Bij de realisatie van het plan doen concurrerende ontwikkelaars een bod op te ontwikkelen percelen rond het nieuwe station. MTR kiest hier-

III

In Hong Kong is metro- en treinreizen een lifestyle. Het OV-net is geïntegreerd met retail, woon- en werklocaties en universiteiten. De Octopus kaart (een OV-chipkaart) is er al sinds 1997 en kan ook in duizenden winkels en restaurants worden gebruikt. Het netwerk staat in directe verbinding met het hogesnelheidsnet op het Chinese vasteland.

MTR heeft in de laatste 10 jaar de omzet verviervoudigd, de winst verdrievoudigd, is gegroeid van 7 tot 20 duizend werknemers, heeft het aantal metropassagiers in Hong Kong bijna verdubbeld tot 1,3 miljard per jaar (3,5 miljoen per dag) en het aantal Octopus retailpunten laten toenemen tot 3 duizend. In deze 10 jaar is de prijs van het treinkaartje met minder dan 4% gestegen (data uit openbaar jaarverslag 2010). MTR heeft inmiddels ook een groot aandeel in winstgevendende buitenlandse spoorondernemingen in Melbourne, Stockholm, Londen (bovengronds) en Shenzhen, waar hun expertise van Hong Kong wordt ingezet.

Yiu is enthousiast over serious game SprintStad. Hij is van mening dat een simulatie als SprintStad ook voor de Pearl River Delta (een snelgroeende regio in zuid China) een nuttige strategische tool

II

STEVE YIU

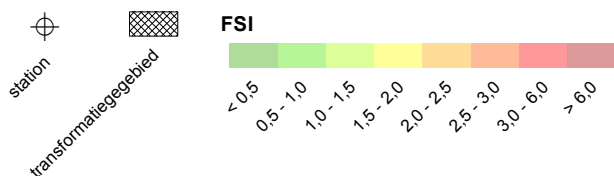
uit partners voor een 'joint venture'. Vanaf een vroeg stadium tot de oplevering speelt MTR dus de sleutelrol: een groot contrast met de Nederlandse praktijk. MTR neemt zelf geen enkel risico tijdens de ontwikkeling. De grondprijs van de percelen wordt vooraf betaald door de ontwikkelaars. Met dit geld financiert MTR de infrastructuur.

MTR domineert het proces vanuit een maatschappelijke rol en tegelijkertijd ook met winst-oogmerk. Elke relatie tussen transport en ruimtegebruik wordt uitgebuit. Ook bij de overheid vindt vanaf het begin integratie tussen OV en verstedelijking plaats. Het departement voor planning heeft verschillende bureaus onder zich, zoals het 'Transport and Housing Bureau', dat naast volkshuisvesters tevens vervoersautoriteit is en de beprijzing en budgetten op deze onderdelen regelt. Onderdeel van het 'Transport and Housing Bureau' is het 'Railway Development Office', waar vanaf een vroeg stadium projecten voor Transit Oriented Development (TOD) en corridorontwikkeling gecoördineerd worden. Het resultaat: behoud van buitenstedelijk groen en een bevolking die 90% van de verplaatsingen met het OV doet.

IV

PLANNEN EN DICHTHEID RONDE KNOOP

Legenda



I

II

Na grootscheepse herontwikkeling van centraal gelegen havengebieden, in steden over de hele wereld, ligt nu de grote focus op de directe omgeving van OV-knooppunten. In veel grootstedelijke regio's worden sinds eind jaren 90 ontwikkellocaties en herstructureringen aangewezen nabij trein- en metrostations en multimodale knooppunten.

Rond deze stations bevinden zich vaak al bestaande woonwijken, kantoren en bedrijvigheid, in verschillende dichtheden en typen leefmilieus.

In de volgende illustraties zijn de transformatiegebieden in kaart gebracht rond 4 Amsterdams en 4 buitenlandse stations. De transformatieruimte, gepland of reeds in ontwikkeling, is aangegeven in zwart raster. De fysieke bebouwingsdichtheid van wijken rond deze stations wordt in kleur aangegeven. De fysieke dichtheid is uitgedrukt in Floor Space Index (FSI), oftewel m² gebouwd vloeroppervlak per m² wijkoppervlak (inclusief openbare ruimte en infrastructuur op wijkniveau). Bijvoorbeeld, een wijk met bebouwing van gemiddeld 5 verdiepingen, waarbij de helft van het grondoppervlak bebouwd is, levert een FSI op van 2,5.

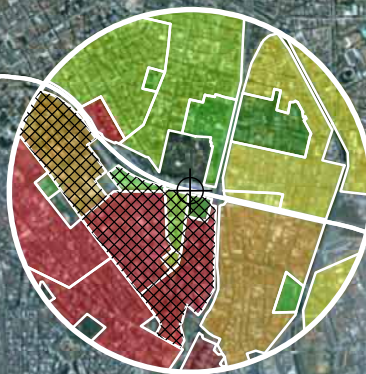


São Paulo Estação da Luz



Bij dit centraal gelegen treinstation met metro-aansluiting bevindt zich een hoogstedelijk gemengd milieu aan de zuidkant en bedrijvigheid, park en musea aan de noordkant van het spoor.

Er is een grootschalige herstructurering gaande van 50 ha, genaamd Nova Luz, met cultuurcluster, kantoren en appartementen. Het stedenbouwkundig plan kwam april 2011 gereed.



Napoli Bagnoli



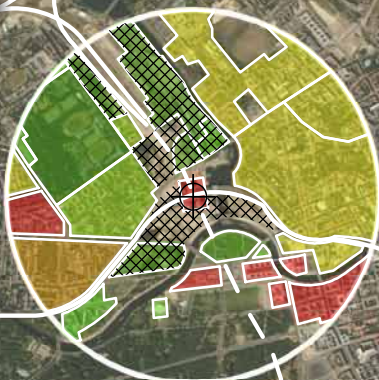
Dit perifeer gelegen metrostation maakt deel uit van het recente RMS netwerk. De historische kern ligt tussen de twee spoorlijnen ingeklemd, met bedrijvigheid en landelijk wonen eromheen. Grootschalige herstructurering staat gepland ter plekke van de zware staalindustrie ten zuiden van het station.



Berlin Hauptbahnhof

Het Centraal Station van Berlijn heeft grote vervoerswaarde door het kruispunt van twee ICE lijnen en veel ruimtelijke kansen door grote ontwikkellocaties in de nabijheid.

De plannen voor kantoren, retail en woningen rond het in 2006 opgeleverde station zijn nog niet helemaal gerealiseerd. En ten noorden van het station ligt nog een rangeerterrein van 30 ha te wachten op nieuwe functies.



Berlin Ostbahnhof

Ostbahnhof is centraal gelegen ten opzichte van de oostelijke wijken, die afgelopen jaren sterk in ontwikkeling waren.

Rond Ostbahnhof is een nieuw evenementenstadion gebouwd. De plannen voor aangrenzende woningen en kantoren zijn nog niet uitgevoerd. Nieuwe sportvelden en groothandels ten noordoosten van het station zijn wel in ontwikkeling.



SERIOUS GAME SPRINTSTAD: HET EFFECT

Wat zijn de effecten van serious game SprintStad in de praktijk? De beoogde effecten zijn duidelijk: het creëren van inzicht in het proces van knooppuntontwikkeling en ruimtelijke mogelijkheden rond stations.

I

AFSTUDEERDER MIRTE VAN DER VLIET

rijke actoren is bij ruimtelijke ontwikkeling. De gemeente begeleidt, faciliteert en richt plannings- en besluitvormingsprocessen in. Om deze taken goed uit te kunnen voeren rond een OV-knooppunt, is het voor gemeenten belangrijk inzicht te hebben in de gevolgen van hun keuzes, de effecten van concurrentie tussen gemeenten en stationslocaties onderling en de mogelijkheden van samenwerking tussen betrokken partijen. Inzicht in de kwaliteiten van het knooppunt op netwerkniveau, en in de ontwikkelmogelijkheden op lokaal niveau, spelen hierbij de hoofdrol en met serious game SprintStad wordt beoogd dit inzicht te vergroten.

Voor de verdere ontwikkeling en het gebruik van serious game SprintStad is het van belang te weten wat de leereffecten zijn en vooral hoe die van invloed zijn op besluitvormingsprocessen. Het onderzoek hanteert daarom als theoretisch perspectief een kennistheorie over 'kennis in besluitvorming'. In besluitvormingsprocessen is kennis in de vorm van harde feiten en betrouwbaar onderzoek belangrijk om keuzes en ambities te onderbouwen of juist

III

De gamesessies moeten een productieve discussie op gang brengen tussen de betrokken partijen, zoals gemeenten en vervoerders. De reacties op SprintStad zijn positief, maar hebben de game en de discussie ook daadwerkelijk effect op de plannings- en beleidspraktijk? Mirte van der Vliet, afstudeerder Planologie in Utrecht, onderzoekt bij Movares en Vereniging Deltametropool de leereffecten van serious game SprintStad, met name bij gemeenten.

Serious game SprintStad is een natuurgetrouw strategisch planningssimulatiespel over de ruimtelijke ontwikkeling van stationsgebieden in relatie tot bereikbaarheid. De complexiteit van die relatie en de veelheid aan actoren maakt knooppuntontwikkeling soms een moeilijk uit te voeren concept. Voor de duurzame verstedelijking en de internationale concurrentiepositie van Nederland is knooppuntontwikkeling echter cruciaal. Om meer inzicht te creëren in de complexiteit van knooppuntontwikkeling is serious game SprintStad ontwikkeld. Het spel is vooralsnog niet gespeeld met gemeenten, terwijl de gemeente juist één van de meest invloed-

II

UNIVERSITEIT UTRECHT

te ontkrachten. Kennis in de vorm van beelden of percepties is belangrijk om feitenkennis betekenis te geven en om actoren aan elkaar te verbinden. Tot slot is voldoende kennis in de vorm van competenties en vaardigheden nodig om het besluitvormingsproces tot een goed einde te brengen. Aan de hand van enquêtes, diepte-interviews en observaties bij sessies, met name met gemeenten, wordt onderzocht wat de invloed van serious game SprintStad is op bovengenoemde drie kennisvormen. Op basis van de kennistheorie kunnen vervolgens ook uitspraken gedaan worden over de mogelijke invloed van SprintStad in besluitvormingsprocessen.

De aankomende maanden wordt het empirisch onderzoek uitgevoerd bij ongeveer vijf spelsessies met gemeenten. Deze sessies worden georganiseerd door Vereniging Deltametropool in samenwerking met StedenbaanPlus, DHV-NPC en Movares. Naar verwachting wordt dit onderzoek in de zomer van 2011 afgerond.

IV

PLANNING SPRINTSTAD 2011

I

SERIOUS GAME

1. Serious game SprintStad (spelsessies en ontwikkeling van de game)

Versie 1.1 van de game zal regelmatig gespeeld worden met verschillende partijen: provincies, gemeenten, ontwikkelaars en vervoerders. De sessies worden mede georganiseerd door Stedenbaan Plus, Movares en NPC-DHV, vanwege hun sterke netwerk.

Binnenkort zal het programma van eisen voor versie 2.0 gereedkomen (zie pagina 6-7), waarna CPS TUDelft kan gaan bouwen. Enerzijds wordt versie 2.0 geografisch uitgebreid, met nieuwe stations en spoorlijnen. Anderzijds wordt veel aandacht besteed aan het aanscherpen van de rollen binnen het spel, transparantie van het rekenmodel, betere terugkoppeling en flexibiliteit om het spel aan te passen aan verschillende doelgroepen, speelduur en (economische) scenario's. SprintStad overlegt momenteel met potentiële projectpartners, die willen investeren in de nieuwe versie van de game. Het streven is om eind 2011 versie 2.0 te lanceren.

III

De komende maanden wil SprintStad weer een aantal grote stappen zetten, zowel op het gebied van de serious game, onderzoeksatelier als discussieplatform. Vereniging Deltametropool kan deze stappen niet alleen maken. Naast onze huidige projectpartners zullen we daarom ook nieuwe partners aantrekken, die investeren in het onderzoek, in de serious game en meehelpen om activiteiten te organiseren.

De subsidie, onlangs toegekend door Next Generation Infrastructures, vergroot in potentie de slagkracht en reikwijdte van SprintStad, door het garanderen van 45% van de begroting. Echter, de investering van de overige 55% zullen we tegelijkertijd voor elkaar moeten krijgen bij andere partijen. De komende tijd kan dus heel productief worden, als de partners van SprintStad met het project meegroeien.

Het wordt ook steeds duidelijker dat de gemeenten en ontwikkelaars een cruciale rol spelen in knooppuntontwikkeling, terwijl zij in SprintStad nog niet genoeg vertegenwoordigd zijn. We zullen vanaf nu dus extra aandacht aan deze partijen gaan schenken.

II

SPRINTSTAD

2. Atelier SprintStad (inventarisatie, onderzoek, publicaties)

Vereniging Deltametropool doet onderzoek naar de factoren die een rol spelen in de transformatie van stationsgebieden. Dit gaat onder andere over grondgebruik, huidige en toekomstige dichtheden, functiemenging, reeds gemaakte plannen en restricties die gelden binnen het gebied. Ook gaat het om de ontwikkeling van het vervoersnetwerk zelf, inclusief de frequentieverhoging en stimulering van ketenmobiliteit.

Vereniging Deltametropool onderhoudt contact met promovendi die op dit gebied onderzoek doen. Nieuwe projectpartners van SprintStad kunnen ook een grote rol gaan spelen bij het verder inventariseren van Nederlandse stationsomgevingen.

De waardevolle data die Atelier SprintStad creëert is behalve input voor de serious game ook de basis voor een integrale visie op de stationsgebieden. Aan de hand van deze grondige inventarisatie kunnen ook ontwerpcases in stationsgebieden worden

IV

geformuleerd en geagendeerd, bijvoorbeeld bij afstudeerateliërs van ontwerpopleidingen. Deze mogelijkheid is onlangs onderzocht, maar heeft nog niet geleid tot een onderwijsproject. De komende maanden wordt deze mogelijkheid beter onderzocht.

Verder staat er een wetenschappelijke publicatie op de agenda over fysieke dichtheid en leefmilieu van stationslocaties. SprintStad hoopt binnenkort een extra onderzoeker aan te kunnen trekken voor de inventarisatie van stationsgebieden.

Ook is het de bedoeling dat een Atlas van Stationsgebieden wordt gepubliceerd, die ontwikkelkansen, socio-economische en fysieke eigenschappen van de stationsgebieden in de Randstad in kaart brengt. De Atlas is een synthese van de database van stationsgebieden, die wordt beheerd door Vereniging Deltametropool. Het doel is om stakeholders in knooppuntontwikkeling een idee te geven van de kwaliteiten van elk stationsgebied in het OV-netwerk en te enthousiasmeren tot goede ontwikkelingen in die gebieden. Om deze publicatie financieel haalbaar te krijgen, wordt momenteel subsidie aangevraagd.

Sinds februari 2011 is Mirte van der Vliet, af-

I

PLATFORM

nu VROM en V&W zijn samengevoegd onder het ministerie van Infrastructuur & Milieu. Hoe kan verstedelijking optimaal inspelen op Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Wat zijn de vorderingen bij de regio's en provincies? En hoe komen gemeenten in contact met elkaar en met vervoerders inzake knooppuntontwikkeling?

De voortgang van SprintStad zal ook de komende tijd op bondige wijze worden gecommuniceerd met de stakeholders door middel van ondermeer de SprintStad Updates, waarvan u nu #3 in handen heeft. Exemplaren kunnen worden aangevraagd via SprintStad@deltametropool.nl of worden gedownload via www.deltametropool.nl/nl/sprintstad.

III

studeerder Planologie aan de Universiteit Utrecht, aan het werk om te onderzoeken wat de effecten zijn en kunnen zijn van SprintStad voor de plannings- en beleidspraktijk (zie pagina 16).

3. Platform SprintStad

(spelsessies, presentaties, conferentie, media)

De regelmatige spelsessies, die worden gespeeld met uiteenlopende organisaties, hebben een belangrijk functie bij het uitdragen van SprintStad. Ook is SprintStad regelmatig te gast op evenementen over mobiliteit en gebiedsontwikkeling om discussies te houden over ruimtelijke ontwikkeling rond bestaande OV-knopen door middel van de serious game. Deze activiteiten zullen worden voortgezet.

Platform SprintStad zet ook middelen als debatten en lezingen in om het onderwerp te agenderen. Er wordt gedacht aan de mogelijkheid om een conferentie te organiseren eind 2011, waarin het nieuwe evenwicht van knooppuntontwikkeling centraal staat: Wat is de nieuwe rol van het Rijk,

II

SPRINTSTAD

ATLAS
SPELSESSIES
INVENTARISATIE
PROJECTPARTNERS
SprintStad
SERIOUS GAME 2.0
CONFERENTIE
PAPER
UPDATE
SUBSIDIES

IV

SPRINTSTAD

UW BIJDRAGE GEVRAAGD

SprintStad is een project in ontwikkeling. Naast het volgen van het project via bijvoorbeeld de Updates kunt u als persoon of instelling ook actief een bijdrage leveren. Het project verder ontwikkelen is alleen mogelijk wanneer een groot aantal mensen en partijen er gezamenlijk aan werken. Er zijn drie mogelijke manieren om aan SprintStad bij te dragen:

Als kennispartner

U wordt gevraagd deel te nemen aan een SprintStad serious game sessie. Aan de ene kant bieden we uw organisatie kennis aan over knooppuntontwikkeling en de dynamiek die dit oplevert op regionaal schaalniveau, door ontwikkelingen rond stations aan een spoorcorridor te simuleren tot 2030. Uw aanvullingen op de gegevens en opmerkingen worden gebruikt voor het verder verbeteren van de game.

Als sponsor

U levert een financiële bijdrage aan het project. We zijn op dit moment hard bezig sponsors te vinden om de vervolgfases van het project te kunnen financieren. Nadere informatie over de planning en de begroting van het project kunt u, als u overweegt het project te sponsoren, bij ons opvragen. Als sponsor wordt u desgewenst met naam en logo in de communicatie omtrent het project genoemd.

Als projectpartner

U levert niet alleen kennis en financiële support, maar u wordt ook actief mede-eigenaar van het project en bepaalt daarmee tevens de ontwikkelingsrichting. Als projectpartner wordt SprintStad een deel van uw professionele strategie en wordt er in de uitwerking van het project met de input van uw organisatie rekening gehouden.

We nodigen u van harte uit om aan SprintStad een bijdrage te leveren. Neemt u hiervoor contact op met het agentschap van Vereniging Deltametropool.

Vereniging Deltametropool
Postbus 600
3000 AP Rotterdam
+31 (0) 6 4184 6698
sprintstad@deltametropool.nl

I

CONTACTPERSONEN

Namens Vereniging Deltametropool:
Merten Nefs
SprintStad@deltametropool.nl
+31 (0) 6 4184 6698

Namens de TU Delft:
Linda van Veen
a.j.vanveen@tudelft.nl
+31 (0) 15 27 86563

Namens Next Generation Infrastructures:
Judith Schueler
j.a.schueler@nginfra.nl
+31 (0)15 27 825 64

Namens Movares
Jan Duffhues
jan.duffhues@agv-movares.nl

Namens NPC-DHV
Niels Herber
niels.herber@npc.dhv.com

III

II

VERENIGING DELTAMETROPOOL

Vereniging Deltametropool is een brede publieke organisatie die zich verantwoordelijk voelt voor de duurzame ontwikkeling van de Randstad. In de Vereniging Deltametropool komen het bedrijfsleven, publieke belangengroepen, onderzoeksinstellingen en overheden samen. Vereniging Deltametropool maakt het mogelijk te werken aan een maatschappelijke gedragen ontwerp van het grootstedelijke gebied van de Randstad, gericht op welzijn en welvaart en de versterking van haar internationale concurrentiepositie.

Vereniging Deltametropool is een vrijplaats die de ruimte schept om buiten de gebruikelijke kaders nieuwe ideeën te ontwikkelen en een scherpe discussie over de Randstad te voeren. Het is een laboratorium voor het agenderen van vernieuwende onderwerpen en een platform voor het aanjagen van de discussie over de toekomstige Randstad. Vereniging stelt zich daarmee ten doel de discussie over de ontwikkeling van de Randstad voort te stuw en ideeën op te werken tot toepassing in de praktijk.

www.deltametropool.nl

Zie ook:
twitter.com/deltametropool
[flickr.com/photos/deltametropool](https://www.flickr.com/photos/deltametropool)
nl.linkedin.com/in/deltametropool

IV

