

op de lange Bahn

De ICE en gebiedsontwikkeling

scriptie Master City Developer 2005
Lore Nizet
Ohmstraat 5-1
1098 SR Amsterdam

INHOUDSOPGAVE

Inhoudsopgave	1
Inleiding	2
THEORIE	
Hoofdstuk 1 Bereikbaarheid, knooppunten, stedelijk netwerk	6
Hoofdstuk 2 Belangen en complexiteit ontwikkelingsproces	11
Hoofdstuk 3 Theoretische mogelijkheden voor value capturing	26
PRAKTIJK	
Hoofdstuk 4 Köln - Rhein/Main	35
De lijn Köln – Rhein/Main	
Köln Bonn Airport	
Montabaur	
Limburg Süd	
Hoofdstuk 5 Stuttgart 21	72
CONCLUSIES	
Hoofdstuk 6 Conclusies	85
BIJLAGEN	
Literatuur en bronnen	93
Gespreksverslagen	97
Lijst van afkortingen	120

INLEIDING

aanleiding

In Nederland wordt momenteel veel geïnvesteerd in ontwikkeling van stationslocaties. Dit is onder andere ingegeven vanuit het idee dat bereikbaarheid in de netwerksamenleving en netwerkeconomie van groot belang is om concurrerend te kunnen zijn. Om de bereikbaarheid in de netwerksamenleving vorm te geven zullen traditioneel gescheiden sectoren 'Verkeer en Vervoer' en 'Ruimtelijke Ontwikkeling' elkaar moeten versterken en zullen de partijen die in deze sectoren actief zijn, moeten samenwerken. In deze scriptie wordt in het bijzonder de samenwerking bij de ontwikkeling van stationslocaties onderzocht. Bij de ontwikkeling van stationslocaties wordt de aanleg en/of verbetering van spoorlijnen gecombineerd met de (ver)bouw van het station en met gebiedsontwikkeling rond het station. Bij dergelijke ontwikkelingen zijn zowel publieke als private partijen betrokken. De term sector wordt breed geïnterpreteerd in het kader van deze scriptie. Er wordt niet alleen gekeken naar de overheidssectoren 'Verkeer en Vervoer' en 'Ruimtelijke Ontwikkeling', maar ook de private partijen die werkzaam zijn op het gebied van 'Verkeer en Vervoer' en 'Ruimtelijke Ontwikkeling' worden betrokken.

probleemstelling

Centrale probleemstelling in deze scriptie is dan ook: Hoe kunnen de gescheiden sectoren 'Verkeer en Vervoer' en 'Ruimtelijke Ontwikkeling' elkaar versterken bij de ontwikkeling van stationslocaties.

Om deze probleemstelling te kunnen beantwoorden is het allereerst van belang te onderzoeken wat men vanuit de sectoren verstaat onder bereikbaarheid. Bereikbaarheid blijkt niet een eenduidig begrip te zijn. De verschillende visies op bereikbaarheid zullen bij elkaar gebracht moeten worden bij de ontwikkeling van een stationslocatie.

Ten tweede zijn bij de ontwikkeling van stationslocaties vele partijen betrokken met hun eigen belangen en tijdshorizon. Dit betreft niet alleen verschillende overheidslagen, maar ook het spoorwegbedrijf dat in het afgelopen decennium is omgevormd van een overheidsbedrijf naar een onderneming met verschillende onderdelen die elk weer eigen belangen en verantwoordelijkheden hebben. Bovendien zijn de partijen in verschillende fasen van het ontwikkelingsproces betrokken bij de ontwikkeling van de stationslocatie.

Ten derde speelt de financiering van de ontwikkeling een grote rol. 'Verkeer en Vervoer' is traditioneel kostengeoriënteerd, waarbij de kosten veelal uit middelen van de centrale overheid worden gedekt. Bij 'Ruimtelijke Ontwikkeling' wordt bij financiering gedacht in kosten en baten en spelen naast overheidsmiddelen ook middelen van private partijen een rol. Meer en meer wordt ook gekeken of baten uit de ruimtelijke ontwikkeling ingezet kunnen worden ter dekking van de kosten van de infrastructuur (zogenaamde value capturing).

Dit levert de volgende onderzoeksvragen voor deze scriptie op:

onderzoeksvragen

- Welke visies hebben de verschillende partijen en versterken deze elkaar bij de ontwikkeling van stationslocaties?

- Welke belangen hebben de verschillende partijen, welke rol speelt de tijd in het bij elkaar brengen van belangen en bieden bestuurs- en organisatiekundige theorieën van Teisman en Kingdon aanknopingspunten voor het bij elkaar brengen van die belangen?
- Welke rol speelt de wijze van financieren en spelen in het bijzonder de instrumenten van 'value capturing' bij de ontwikkeling van stationslocaties?

aanpak van het onderzoek

Om een antwoord op deze vragen te vinden is de scriptie verdeeld in een theoretisch en een praktisch deel. Het theoretisch deel bestaat uit verkenning van het begrip bereikbaarheid (hoofdstuk 1), van de belangen en de complexiteit van het proces (hoofdstuk 2) en de mogelijke instrumenten van value capturing (hoofdstuk 3).

Dit theoretische deel heeft het karakter van een literatuurstudie die is gecombineerd met collegestof uit de MCD-colleges.

Onderzoeken over bereikbaarheid maken onderscheid tussen de vervoerskundige visie, het knooppunt en de locatie. In hoofdstuk 1 van deze scriptie is met betrekking tot bereikbaarheid met name gebruik gemaakt van de artikelen in de bundel 'Nederland netwerkenland' en onderzoeken van P. Pol en G.J. Peek. Over de inhoudelijke afstemming tussen vervoersfunctie enerzijds en de gebiedsontwikkeling anderzijds biedt het onderzoek van P. Pol¹ aanknopingspunten en zijn door G.J. Peek e.a. hypothesen over locatiesynergie opgesteld.²

Om zicht op de ontwikkeling te krijgen zullen partijen en belangen in beeld gebracht moeten worden. Partijen zullen elkaars belangen ook moeten onderkennen en met respect voor elkaars belangen allianties aan moeten gaan en samen moeten werken. Op het organisatiekundige en procesmatige vlak is door G. Teisman³ een theorie ontwikkeld hoe partijen elkaar kunnen vinden. J.W. Kingdon⁴ beargumenteert dat besluitvormingsprocessen nooit lineair verlopen. Door hem is een stromenmodel ontwikkeld waarbij hij argumenteert dat entrepreneurs de 'open vensters' die zich voordoen tussen de politiek, problemen en oplossingen moeten benutten om besluiten tot stand te brengen. In hoofdstuk 2 zal op beide theorieën worden ingegaan. In het derde hoofdstuk komt de financiering van de ontwikkeling aan bod. De instrumenten voor 'value capturing' die in theorie⁵ toegepast kunnen worden, worden beschreven om te kunnen bepalen of die wijze van financieren een rol heeft gespeeld bij de onderzochte stationsontwikkelingen.

Elk hoofdstuk uit het theoretische deel wordt afgesloten met een aantal vragen voor het praktische deel van het onderzoek.

Het praktische deel bestaat uit vier casestudies in Duitsland, te weten de stationsontwikkelingen Köln Bonn Airport, Montabaur en Limburg Süd aan de lijn Köln Rhein/Main, en de ontwikkeling Stuttgart 21.

Gekozen is voor casestudies in Duitsland omdat de Duitse situatie politiek-bestuurlijk en beleidsmatig redelijk vergelijkbaar is met de Nederlandse, en omdat met de realisatie van

¹ Pol, P, *A Renaissance of Stations, Railways and Cities* 2002..

² Peek, G.J., en M. van Hagen, 'synergie op stationslocaties; Investeren in kwaliteit geeft meerwaarde', *Stedebouw & Ruimtelijke Ordening*, 2001, nr 4, pag. 48-53.

³ Teisman G.R, *Complexe besluitvorming; Een pluricentrisch perspectief over ruimtelijke investeringen*. Den Haag, 1995.

⁴ Kingdon, J.W. *Agendas, Alternatives and Public Policies*, New York tweede druk 1995(eerste druk 1984). onder andere beschreven door I. Bruil in *Integrale gebiedsontwikkeling; het stationsgebied 's-Hertogenbosch*, Amsterdam 2004, hoofdstuk 14.4, pag 271-273.

⁵ Offermans, R., *Gains for Trains: Capitalizing on Transit Investments; Possible Value Capture Funding Methods for Dutch Cities*, doctoral thesis Erasmus University Rotterdam, 2003, pag. 35.

stationsontwikkeling bij hoge snelheids lijnen (ICE) in Duitsland langer ervaring is opgedaan dan in Nederland. Overwegingen van meer praktische aard: De cases zijn redelijk eenvoudig te bezoeken, er is voldoende studiemateriaal beschikbaar.

De cases zijn zo gekozen dat vier van elkaar verschillende situaties onderzocht konden worden: de knooppuntontwikkeling van een luchthaven aan een nieuwe ICE-lijn (Köln Bonn Airport), de ontwikkeling van een stationslocatie aan een nieuwe ICE-lijn met een nieuw station dicht bij de stad (Montabaur), de ontwikkeling van een stationslocatie aan een nieuwe ICE-lijn met een nieuw station op enige afstand van de stad (Limburg Süd) en een binnenstedelijke ontwikkeling van een stationslocatie, waarbij wel sprake is van een nieuwe ICE-verbinding maar een bestaand station vernieuwd wordt (Stuttgart 21)

De casestudies bestaan uit een combinatie van bestudering van secundaire bronnen, interviews met sleutelfiguren in de verschillende cases en bezoek van de locaties.

THEORIE

HOOFDSTUK 1 Bereikbaarheid, knooppunten, stedelijk netwerk.

“Tegen het einde van het tweede millennium van de christelijke tijdrekening transformeren verscheidene gebeurtenissen van historische betekenis het economische, sociaal-cultureel, bestuurlijk en ruimtelijk landschap van het menselijk leven.”, schrijft Manuel Castells in zijn werk *the Information Age, Economy, Society and Culture*⁶.

Door veranderingen in de sociale en economische structuren, culturele, demografische en technologische ontwikkelingen hebben mensen, daar waar dit gepaard gaat met een toename van de materiële welvaart, een grotere keuzeruimte gekregen. In ruimtelijke zin houdt dit in dat nabijheid minder belangrijk is geworden en mate van bereikbaarheid belangrijker. Dit is van invloed op het functioneren van steden, de positie van steden en daarmee op de ruimtelijke inrichting van een land of een regio. Of, zoals Luuk Boelens stelt in de inleiding van 'Nederland netwerkenland' bestaat de stad als eenduidig fenomeen niet meer. "De beweeglijkheid die met onze steeds sneller wordende vervoermiddelen, mobiele telefoons en internetaansluitingen mogelijk is geworden, stoort zich steeds minder aan grenzen, is zeer vluchtig, ogenschijnlijk footloose en uiterst flexibel."⁷

Bertolini en Dijst omschrijven het als volgt: "In enkele decennia heeft zich een zeer pluriforme en beweeglijke samenleving ontwikkeld. Stads grenzen vormen voor mensen in het dagelijks leven allang geen barrières meer. De activiteiten- en verplaatsingspatronen maken zich steeds meer los van de beperkingen van de fysieke omgeving".⁸

De mens zelf is echter niet wezenlijk veranderd. De gemiddelde reistijd of de maximaal geaccepteerde reistijd voor woon-werk verkeer blijven hetzelfde. Door de snellere vervoersmiddelen is wel de afstand die overbrugd kan worden, veranderd. "Vergroting van de actieradius stelt personen en hun huishoudens in staat binnen min of meer vergelijkbare reistijden een vestigingsplaats op grotere afstand van steden te zoeken, en min of meer dagelijks in contact te komen activiteiten op relatief grote afstand, met de woning als uitvalsbasis".⁹ Vanuit dit perspectief heeft de stad geen eenduidige fysieke begrenzing meer. De bereikbaarheid van de locatie is belangrijker dan de ligging binnen bepaalde stadsgrenzen. Wat voor de individuele mens geldt, geldt ook voor bedrijven. Ook bedrijven zijn steeds minder afhankelijk van nabijheid van bijvoorbeeld grondstoffen of personeel en kiezen hun vestigingslocatie, naast factoren als imago of uitstraling steeds meer op grond van bereikbaarheid.

Er ontwikkelt zich een netwerksamenleving waarin gedragen door transport- en communicatienetwerken, interactienetwerken tussen personen, bedrijven en instellingen steeds belangrijker worden voor de ruimtelijke ontwikkelingen.¹⁰ Op plekken buiten de bestaande historische centra, daar waar verschillende vormen van infrastructuur samenkomen, ontstaan nieuwe locaties die zich kunnen ontwikkelen tot brandpunten van verstedelijking.¹¹

⁶ Castells, M., *Information Age; Economy, Society and Culture*, Cambridge/Oxford 1996-1997.

⁷ Boelens, L. *Nederland netwerkenland, ; een inventarisatie van de nieuwe condities van planologie en stedenbouw* pag. 6

⁸ Bertolini L., en M. Dijst, 'Mobiliteitsmilieus; ankers voor het vluchtend stedelijke leven', in *Nederland Netwerkenland; een inventarisatie van de nieuwe condities van planologie en stedenbouw*, pag. 35

⁹ Bertolini L., en M. Dijst, 'Mobiliteitsmilieus; ankers voor het vluchtend stedelijke leven', in *Nederland Netwerkenland; een inventarisatie van de nieuwe condities van planologie en stedenbouw*, pag. 36

¹⁰ Bertolini L., en M. Dijst, 'Mobiliteitsmilieus; ankers voor het vluchtend stedelijke leven', in *Nederland Netwerkenland; een inventarisatie van de nieuwe condities van planologie en stedenbouw*, pag. 38

¹¹ provincie Zuid-Holland, *Knoppen leggen; van visie naar beleid*, pag. 7

Vervoersknooppunten nemen daarbij een bijzondere positie in. Zij vormen de schakel tussen de transport- en communicatienetwerken en de omgeving en het zijn de plekken waar de mogelijkheden tot fysieke menselijke interactie (face-to-face-contacten) het hoogst is.¹² Die knopen zijn de locaties in het stedelijk netwerk waar sprake is van een concentratie van vervoersstromen en stedelijke functies. Door concentratie van bepaalde functies op vervoersknooppunten wordt niet alleen tegemoet gekomen aan de wens van bereikbaarheid en de keuzemogelijkheden en combinatie van activiteiten van/door individuen en bedrijven, maar wordt ook het ruimtebeslag beperkt en mobiliteit gereguleerd; door een slimme manier van toedeling van functies aan de verschillende knopen wordt het gebruik van de wegen en het openbaar vervoer geoptimaliseerd. Tot slot kunnen compacte multifunctionele gebieden de levendigheid en leefbaarheid bevorderen door ontmoetingsmogelijkheden en momenten en leveren ze zo een bijdrage aan de voor de kenniseconomie gewenste face-to-face-contacten. Het is dan ook van belang dat op deze vervoersknooppunten functies gevestigd zijn, dan wel worden die een bijdrage leveren aan het vergemakkelijken van de ketenmobiliteit van de individuele mens, functies die inspelen op de vraag. Tegelijkertijd moeten ze een aantrekkelijk vestigingsklimaat vormen voor ondernemingen.

Bereikbaarheid wordt dus niet alleen in vervoerstechnische zin opgevat. Het gaat er niet alleen om hoeveel bestemmingen, binnen hoeveel tijd en met welk gemak bereikt worden *vanuit* een locatie maar ook hoeveel, en hoe divers zijn de activiteiten *op* een locatie. Knooppunten zijn die locaties in het stedelijk netwerk die bestaan uit een concentratie van vervoersstromen en stedelijke functies. Het gaat daarbij om locaties waar vele, verschillende mensen kunnen *komen*, maar ook waar vele verschillende mensen veel kunnen *doen*. Voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat dient er een juiste match te zijn tussen bereikbaarheid en stedelijke ontwikkeling. Knooppunten bieden mogelijkheden voor integratie van elkaar versterkende functies of combinatie van functies voor individuen die diverse taken met elkaar (moeten) combineren.

Volgens deze theorieën raken 'Ruimtelijke Ontwikkeling' en 'Verkeer en Vervoer' elkaar. Plekken dienen selectief bereikbaar gemaakt te worden met verschillende vervoerswijzen. Bovendien dient de ruimtelijke inrichting van de plek gericht te zijn op functies die passen bij de vervoerstechnische bereikbaarheid en bij de gewenste stedelijkheid. Daarmee wordt variatie aangebracht in zowel de economische-, de ecologische- als in de verblijf-kwaliteit. Voor knooppunten met een in eerste instantie goede OV-bereikbaarheid zullen dat andere functies zijn dan voor knooppunten met een voornamelijk goede autobereikbaarheid.

Le Clercq en Boelens zien het als een van de weinige middelen om, naast regelgeving op het gebied van ruimtelijke ordening, overheidsinvesteringen sturend te laten zijn voor regionaal economische ontwikkelingen.¹³ Door te zorgen voor deze selectieve bereikbaarheid (bepaalde plekken erg goed bereikbaar en andere plekken juist niet) worden condities geschapen voor de ontwikkeling van vervoersknooppunten als brandpunten van verstedelijking in de netwerkstad, terwijl andere plekken hun extensieve gebruik kunnen behouden¹⁴. Voor het totale gebied kan op deze manier een bijdrage geleverd worden aan het evenwicht tussen economische bedrijvigheid en leefbaarheid en milieuwaarden.

¹² Bertolini L., en M. Dijkstra, 'Mobiliteitsmilieus; ankers voor het vluchtend stedelijke leven', in *Nederland Netwerkenland; een inventarisatie van de nieuwe condities van planologie en stedebouw*, pag. 39.

¹³ Le Clercq, F, en L. Boelens, Selectieve bereikbaarheid; naar een nieuwe uitleg van onze infrastructuur, in *Nederland Netwerkenland; een inventarisatie van de nieuwe condities van planologie en stedebouw*, Nederland netwerkenland, pag. 48

¹⁴ provincie Zuid-Holland, *Knoopen leggen; van visie naar beleid*, 2002, pag.19

Stationslocaties kunnen volgens deze theorie uitgroeien tot levendige stedelijke centra, die voldoen aan zowel vervoerstechnische voorwaarden van bereikbaarheid als voorwaarden van een aantrekkelijke vestigingslocatie. Voorwaarde is wel dat goede ontwikkelingsstrategieën worden gevolgd. Volgens Peter Pol¹⁵ houdt dit in dat zowel in de knoop, in de plaats, de ruimtelijke kwaliteit als in het imago geïnvesteerd moeten worden. Daarbij maakt hij onderscheid naar de reden en noodzaak van investeringen in die vier elementen. "Investment in the *node* and the *place* is considered a necessary condition, but no guarantee for urban economic growth. If these elements alone are taken into account, backwash effects can not be excluded. The assumption is that notably investments in *spatial quality* and *image* enhancement contribute to the distinguishing features of an urban region. If these features are given sufficient attention, a city can have the edge on its competitors in attracting new economic activities and residents. *Spatial quality* and *image* as the lubricant for efforts to attract new economic activity and residents, are thus considered crucial for station development."¹⁶

Gert Joost Peek en Mark van Hagen¹⁷ maken een koppeling tussen het netwerk en de locatie op basis van wensen van mensen en de activiteiten die mensen ondernemen op stationslocaties, namelijk verplaatsen (de vervoerstechnische kant van bereikbaarheid) en verblijven (de vestigingslocatie met mogelijkheid voor face-to-face-contacten). Onder de noemer 'locatiesynergie' komen zij tot drie manieren die meerwaarde kunnen geven aan een stationslocatie; versnellen, verdichten en veraangenamen. Versnellen betekent het verhogen van de gemiddelde snelheid van het vervoermiddel en de snelheid van de overstap wat meerwaarde geeft. Verdichten verhoogt het aantal herkomst- en bestemmingsfuncties in het stationsgebied, waardoor voor- en natransport worden beperkt. Veraangenamen staat voor het verhogen van de belevingswaarde van verplaatsen en overstappen door het aanbieden van activiteiten om de tijd prettig en efficiënt door te brengen. Peek maakt nog onderscheid in vier deelgebieden waar de strategieën toegepast kunnen worden.¹⁸ De 'fast area', het gebied in en direct om het station, gericht op verplaatsen en de daarmee samenhangende functies transfer en service. De 'slow area', het gebied rond het station (van ca. 10 minuten lopen), gericht op het verblijven en de daarmee samenhangende functies commercie/ontmoeten en stedelijke functies. Voor een uitgebreide opsomming van door Peek bedoelde strategieën wordt verwezen naar onderstaand schema (figuur 1).

¹⁵ Pol, P, *A Renaissance of Stations; Railways and Cities*, 2002, pag 32-41

¹⁶ Pol, P, *A Renaissance of Stations; Railways and Cities*, 2002, pag 40

¹⁷ Peek, G.J. en M. van Hagen, 'Synergie op stationslocaties; investeren in kwaliteit geeft meerwaarde', *Stedebouw & Ruimtelijke Ordening*, 2001, nr 4, pag. 48-53.

¹⁸ Peek, G.J., 'Op zoek naar locatiesynergie', in Bruil, I. et al., *Integrale gebiedsontwikkeling; Het stationsgebied 's-Hertogenbosch*, Amsterdam 2004, pag. 175-200

FUNCTIONEEL DEELGEBIED	STRATEGIE		
	VERSNELLEN	VERDICHTEN	VERAANGENAMEN
TRANSFER	<ul style="list-style-type: none"> • frequentieverhoging • aansluiten dienstregelingen • logische korte looproutes via zichtlijnen <ul style="list-style-type: none"> • zicht op klok • roltrappen/tapijten • uniforme bewegwijzering 	<ul style="list-style-type: none"> • korte loopverbindingen • korte, brede tunnels en traversen • parkeer- en stallingsfaciliteiten dichtbij 	<ul style="list-style-type: none"> • sociale veiligheid <ul style="list-style-type: none"> • toezicht • meldpost noodgevallen <ul style="list-style-type: none"> • transparant • minimum onnodige prikkels • veilige en beschutte wacht- en loopruimten • schoon, geen zwerfvuil en graffiti
SERVICE	<ul style="list-style-type: none"> • heldere informatie • dynamische reisinformatie <ul style="list-style-type: none"> • take-a-way • kaartautomaten 	<ul style="list-style-type: none"> • concentratie en spreiding service 	<ul style="list-style-type: none"> • aanwezigheid personeel <ul style="list-style-type: none"> • openingstijden verruimen • branchemix: food, non-food en diensten • aanwezigheid openb. toiletten
ONTMOETEN/COMMERCIE	<ul style="list-style-type: none"> • fastfoodformules • vergader- en overige ontmoetingsfaciliteiten 	<ul style="list-style-type: none"> • branchemix: food, non-food, diensten en horeca • levendigheid druk-rustig prikkels 	<ul style="list-style-type: none"> • dynamische reisinformatie • infotainment • belevenissen
STEDELIJKE FUNCTIES	<ul style="list-style-type: none"> • directe looproutes • overzichtelijkheid • herkenbaarheid station 	<ul style="list-style-type: none"> • activiteiten dicht bij station (nabijheid) • activiteitengebruik spreiden over tijd (benutting) • meer personen per m2 (bezetting) 	<ul style="list-style-type: none"> • meer activiteiten per m2 (attractiviteit) • activiteiten spreiden in tijd (levendigheid) <ul style="list-style-type: none"> • kwalitatief hoogwaardige omgeving (esthetiek)

figuur 1 locatiesynergie

Onderzoeksvragen

Zoals in de inleiding beschreven is het, om antwoord te kunnen geven op de vraag hoe 'Verkeer en Vervoer' en 'Ruimtelijke Ontwikkeling' elkaar kunnen versterken bij de ontwikkeling van een stationslocatie, noodzakelijk te onderzoeken welke visies de verschillende partijen hebben op bereikbaarheid, inzicht te hebben in de complexiteit van het proces en te bezien of financiële instrumenten ingezet kunnen worden om aanleg van infrastructuur en gebiedsontwikkeling meer met elkaar te verknopen.

In dit hoofdstuk is ingegaan op bereikbaarheid. Daarbij is beschreven dat onderscheid wordt gemaakt tussen een vervoerstechnische visie op het netwerk, een visie op het knooppunt als overstapmachine en een visie op het knooppunt als vestigingslocatie.

Om elkaar te versterken en een levendig stationsgebied te ontwikkelen zou volgens Pol een strategie gevolgd moeten worden waarbij geïnvesteerd wordt in zowel de knoop, de plaats, de ruimtelijke kwaliteit als het imago.

Door Peek en Hagen is de hypothese opgesteld dat meerwaarde voor een stationslocatie tot stand gebracht wordt wanneer sprake is van zogenoemde locatiesynergie volgens de door hen beschreven principes 'versnellen, verdichten en veraangemen'.

Voor het caseonderzoek zijn op grond van bovenstaande de volgende vragen opgesteld:

- 1) Welke visie hebben de bij de ontwikkeling betrokken partijen op bereikbaarheid?
 - a) een vervoerstechnische visie op het netwerk
 - b) een visie op het knooppunt als overstapmachine

- c) een visie op bereikbaarheid van de plaats als vestigingslocatie

- 2) Wordt in de ontwikkeling geïnvesteerd in de knoop, de locatie, de ruimtelijke kwaliteit en imago?

- 3) Is er sprake van locatiesynergie met aandacht voor versnellen, verdichten en veraangenamen?

HOOFDSTUK 2 Belangen en complexiteit ontwikkelingsproces

Inleiding

Hoewel in theorie en beleid steeds meer het belang van bereikbaarheid wordt uitgesproken en meer en meer een koppeling wordt gelegd tussen ruimtelijke ontwikkeling, mobiliteit en bereikbaarheid, blijkt in de praktijk dat de uitvoering niet één twee drie tot stand komt.¹⁹

De in het derde hoofdstuk beschreven instrumenten voor value capturing zijn mogelijkheden, die niet zonder meer worden toegepast of als afdwingbare financieringsbronnen worden ingezet. In de praktijk komt het uiteindelijk neer op de manier waarop de verschillende partijen elkaar weten te vinden om een ontwikkeling tot stand te brengen.

Bij de ontwikkeling van stations en de gebiedsontwikkeling eromheen is niet alleen sprake van het samenwerking tussen simpelweg twee monolytische overheidssectoren 'Verkeer en Vervoer' en 'Ruimtelijke Ontwikkeling'. Tengevolge van decentralisatie hebben meerdere overheidslagen belangen in de aanleg van infrastructuur en de ontwikkeling van stationslocaties. Onder invloed van Europese regelgeving is het voormalige staatsspoorbedrijf opgesplitst in diverse bedrijfsonderdelen, waarbij de railinfrastructuur in Nederland wel nog onder de overheid ressorteert. Bij de ontwikkeling van de stationslocaties zijn vele partijen, zowel publiek als privaat betrokken, die zullen moeten samenwerken. Bovendien zal er ook afstemming moeten zijn tussen de verschillende fasen van het ontwikkelingsproces.

Over de afstemming tussen en de sturing op de belangen, de verschillende niveaus, de verschillende fasen van het proces zijn diverse wetenschappelijke theorieën ontwikkeld. Op twee daarvan wordt in paragraaf 1 ingegaan. Op het organisatiekundige en procesmatige vlak is door G. Teisman²⁰ theorie ontwikkeld hoe partijen elkaar kunnen vinden. J.W. Kingdon²¹ beargumenteert dat besluitvormingsprocessen nooit lineair verlopen. Het door hem ontwikkelde stromenmodel biedt aanknopingspunten om te onderzoeken hoe in langdurende processen besluiten tot stand kunnen komen, door gebruik te maken van 'open vensters' zoals hij ze noemt.

Alvorens vragen te formuleren ten behoeve van het caseonderzoek, wordt in paragraaf 2 een beschrijving van alle bij een ontwikkeling van een HSL-station en de gebiedsontwikkeling, betrokken partijen gegeven. Ingegaan wordt op de Nederlandse situatie, waarbij de belangrijkste verschillen met de Duitse situatie benoemd worden. In de derde paragraaf wordt ingegaan op het tijdstraject. Met name het verschil in tijd dat bestaat tussen moment van aanleg van infrastructuur en ontwikkeling van een stationsgebied wordt daar belicht.

In de vragen ten behoeve van het caseonderzoek wordt een koppeling gemaakt tussen de onderzoek naar belangen en tijdstraject, zoals beschreven in paragraaf 1 en 2, en de theorieën van Teisman en Kingdon.

Paragraaf 2.1

Teisman gaat uit van de inhoudelijk-procesmatige benadering. In een complexe netwerksamenleving komt beleid tot stand in ketens en netwerken. "Deze ontstaan, meer dan dat ze worden georganiseerd. Invloed krijgen actoren door daadwerkelijke participatie in deze

¹⁹ zie vertragingen NSP projecten

²⁰ Teisman G.R, *Complexe besluitvorming; Een pluricentrisch perspectief over ruimtelijke investeringen*. Den Haag, 1995.

²¹ Kingdon, J.W. *Agendas, Alternatives and Public Policies*, New York tweede druk 1995(eerste druk 1984). onder andere beschreven door I. Bruil in *Integrale gebiedsontwikkeling; het stationsgebied 's-Hertogenbosch*, Amsterdam 2004, hoofdstuk 14.4, pag. 271-273.

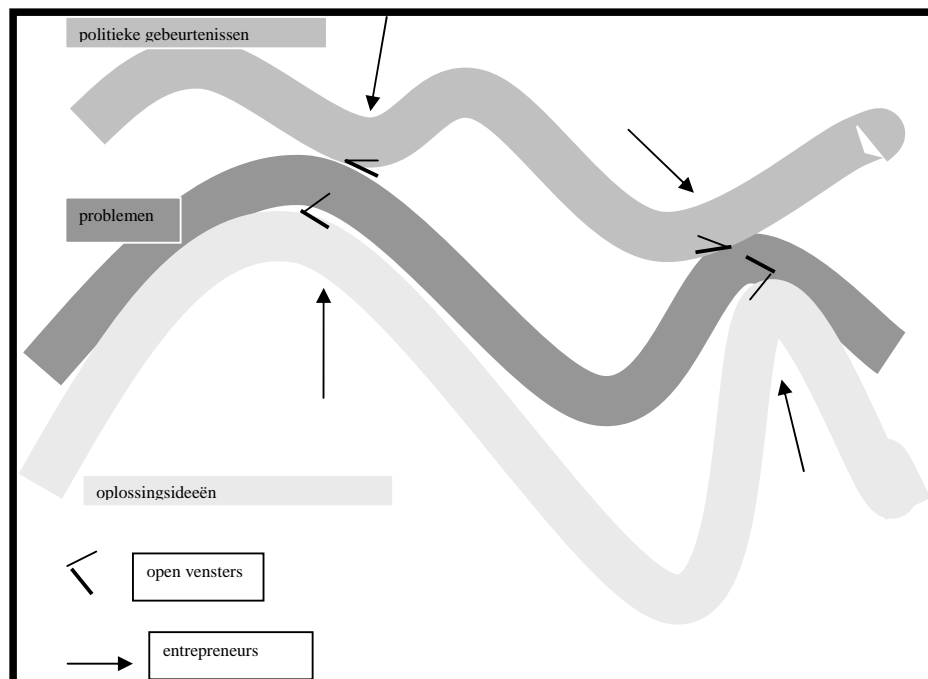
ketens en netwerken"²². Teisman²³ stelt dat complexiteit niet alleen het gevolg is van het feit dat er vele actoren zijn, maar ook van het feit dat die actoren verschillende percepties hebben van het probleem en van de beste oplossing en strategieën. Hoewel er steeds meer sprake is van samenwerking tussen organisaties (publiek-publiek evenals publiek-privaat), is er nog geen sprake van gezamenlijke besluitvorming. Er wordt weliswaar onderkend dat samenwerking noodzakelijk is omdat partijen van elkaar afhankelijk zijn om eigen doelstellingen te behalen. Besluitvorming bij de overheid volgt echter nog steeds de hiërarchische lijn, gerelateerd aan de taken en bevoegdheden die de betreffende overheidslaag heeft.

Kingdon gaat er van uit dat een strikt rationeel model van besluitvorming niet bestaat. Mensen hebben een minder grote informatiecapaciteit dan een rationeel model veronderstelt en mensen werken niet vanuit vooraf precies bepaalde doelstellingen. Bovendien gaat Kingdon er van uit dat besluitvormingsprocessen nooit lineair in tijd verlopen. Het stromenmodel van Kingdon gaat uit van drie stromen

- de (h)erkenning van afwisselend in beeld komende problemen;
- de discussie over de voortdurende veranderingen van beleidsplannen;
- de niet-aflatende stroom van politieke gebeurtenissen.

Het model van Kingdon gaat er vervolgens van uit dat zich 'policy windows' oftewel open vensters oftewel 'juiste momenten' voordoen tussen die drie stromen waarvan 'entrepreneurs' gebruikmaken. Drie kwaliteiten dragen bij aan het succes van deze 'entrepreneurs':

- recht om gehoord te worden
- politieke contacten of onderhandelingsvaardigheid
- volharding



figuur 2 model Kingdon

²² Teisman, G., 'Stedelijke Netwerken in Europees Perspectief', *Academische Reflecties op de Nota Ruimte*, 2002, pag. 6.

²³ Teisman G., E-H. Klijn, 'Partnership Arrangements: Governmental Rhetoric or Governance Scheme?', *Public Administration Review*, nr 62, 2002, pag. 195.

Paragraaf 2. 2

Bij de ontwikkeling van stations en de gebiedsontwikkeling eromheen zijn vele partijen betrokken, zowel van publieke als private kant. Onderstaand wordt een typering van de belangen en betrokkenheid van de belangrijkste partijen in Nederland gegeven. Figuur 7 geeft een totaaloverzicht van de Nederlandse situatie, figuur 8 van de Duitse.

publieke partijen:

Algemeen; decentralisatie rijksbeleid

Al enige tijd is het proces gaande van een omslag van een hiërarchische sturing van de rijksoverheid, via provinciale overheid naar gemeentelijke overheid naar een proces waarin partijen meer op basis van gelijkwaardigheid samenwerken.²⁴ Eén van de belangrijke punten uit de Nota Ruimte is dat door een samenwerking tussen overheden, particuliere partijen en andere betrokken in een gebied een samenhangende uitvoering van ruimtelijke projecten in een gebied tot stand komt.²⁵ Daarbij wordt ervan uit gegaan dat de partijen elkaar nodig hebben om een gebiedsontwikkeling tot stand te brengen.²⁶

In de Nota Mobiliteit²⁷ kiest het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ook voor deze lijn. Beide nota's gaan uit van de noodzaak van integrale gebiedsontwikkeling, waarbij de betrokken partijen de investeringen in publieke functies en private functies op elkaar afstemmen.

Tegelijkertijd vindt onder het motto "Centraal wat moet, decentraal wat kan" een beweging plaats waarbij het rijk zich alleen nog richt op zaken van nationaal belang en andere overheidslagen verantwoordelijk worden voor het beleid op provinciaal, regionaal respectievelijk gemeentelijk niveau.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de financiële middelen voor infrastructuur gedecentraliseerd naar de provincies en regio's in de vorm van Brede Gebundelde Doeluitkeringen (BDU). Het Ministerie van VROM kiest eveneens voor deze lijn. De inzet van financiële middelen op decentraal niveau wordt afgebouwd. Alleen daar waar sprake is van een nationaal belang in de gebiedsontwikkeling –zoals bij de Nieuwe Sleutel Projecten– stelt het rijk nog rechtstreeks middelen beschikbaar.

Politiek

Een belangrijke factor in de complexiteit van de ontwikkeling aan de publieke kant is de politieke inbreng. Zowel op rijks-, als op provinciaal als op gemeentelijk niveau, kan de samenstelling van zowel de volksvertegenwoordiging (kamers, staten, gemeenteraad), als de samenstelling van het dagelijks bestuur (kabinet, College van Gedeputeerde Staten, College van Burgemeester en Wethouders), om de vier jaar wijzigen. Met mogelijke gevolgen voor zowel beleid als persoonlijke inzet bij de ontwikkeling.

Betrokkenheid en belangen afzonderlijke publieke partijen

²⁴ Dit in de lijn van de maatschappelijke veranderingen zoals die onder andere aan bod zijn gekomen in de colleges in het eerste semester MCD en beschreven zijn in Wigmans, G, 'Netwerkmaatschappij en stad; Castells, Harvey en Sassen', en idem 'Contingent Governance and the enabling city', in *City, Analyses of urban trends, culture, theory, policy, action* nr 2, juli2001, pag. 203-223.

²⁵ Nota Ruimte, vastgesteld in Ministerraad 23 april 2004, behandeld in Tweede Kamer 28 juni 2004, 17 januari en 21 februari 2005. Behandeling in Eerste Kamer na het zomerreces 2005.

²⁶ brief M338, grondbeleid in relatie tot uitvoering van de Nota Ruimte van Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aan Twee Kamer, november 2004

²⁷ *Nota Mobiliteit*, is een uitwerking van de Nota Ruimte en vastgesteld 30 september 2004.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W)

Het Ministerie van V&W is verantwoordelijk voor de infrastructuur op nationaal niveau, waartoe de aanleg van Hoge Snelheids Lijnen uiteraard behoort.

Het belang van het Ministerie van V&W is gelegen in een goed functionerend nationaal netwerk en een goede aansluiting van Nederland op het internationale netwerk.²⁸

Via het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) stelt het Ministerie financiële middelen ter beschikking voor de aanleg van deze infrastructuur. De MIT-systematiek gaat uit van een besluitvormingsproces met meerdere fasen (verkenningfase, planstudiefase en realisatiefase) met elk twee politieke beslismomenten, waarbij er geen automatische doorstroming van de ene naar de andere fase bestaat. Bij elk beslismoment wordt afgewogen of de MIT-procedure voor het betreffende project kan of moet worden voortgezet.²⁹ Het verkrijgen van zekerheid omtrent de inzet financiële middelen vergt daarom vaak lange tijd.³⁰

Het belang van het Ministerie is met name gericht op het nationale netwerk, aansluiting internationale netwerk, aansluiting van de verschillende modaliteiten en reizigersfunctie van station. Wat betreft de HSL-stations en de gebiedsontwikkeling eromheen richt "de inzet van V&W [richt] zich primair op het stationsdeel en de aansluiting op andere modaliteiten".... "...alles volgens eisen zoals gesteld in Nota Basisstations"³¹ Dit betekent dat het Ministerie van V&W middelen beschikbaar stelt voor de voor de verkeersafwikkeling noodzakelijke bouwwerken van een station. Voor de HSL-stations zijn gebaseerd daarop bedragen in het MIT opgenomen. (zie figuur 4, pag. 14)

ProRail

ProRail is eigenaar van perrons, sporen en trappen en dergelijke, die voor de routing van de reizigers nodig zijn. ProRail is bovendien is de beheerder van de infrastructuur, de sporen en vaak de gedelegeerd opdrachtgever voor de bouw van het station. ProRail staat onder toezicht van het Ministerie van Verkeer & Waterstaat, dat ook de kaders bepaalt waarbinnen ProRail werkt. De aandelen van ProRail zijn voor 100% in handen van dit Ministerie.

Het belang van ProRail is een efficiënt georganiseerd station, dat aan een basiskwaliteit voldoet.

Ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu (Vrom)

Het Ministerie van VROM is verantwoordelijk voor de ruimtelijke inrichting op nationaal niveau. Het Ministerie acht de ontwikkeling van de HSL-stations en hun omgeving van nationaal belang. Daarom heeft het ministerie deze gebiedsontwikkelingen aangewezen als zogenoemde Nieuwe Sleutelprojecten (NSP).³² De Nieuwe Sleutelprojecten moeten invulling geven aan verschillende beleidsdoelstellingen van de rijksoverheid; integrale ontwikkeling van

²⁸ Nota Mobiliteit, 2004, pag. 10.

²⁹ *Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport*, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, juni 2004

³⁰ Bijvoorbeeld voor het station Delft en de ondertunneling heeft tot 2004 discussie plaatsgevonden of dit een nationaal belang was of een lokaal dan wel regionaal belang. 1999 zegt Minister van V&W toe in 2000 een verkenning uit te voeren, 2001 planstudie, 2003 een motie van de Tweede Kamer om spoortunnel in MIT op te nemen, 2004 toezegging van de Minister van V&W deze motie uit te voeren en voor de periode na 2010 middelen voor uitvoering in het MIT op te nemen.

³¹ citaat van website V&W, www.verkeerenwaterstaat.nl, MIT, planstudie railwegen

³² Amsterdam Zuidas, Rotterdam Centraal, Den Haag CS Kwadrant, Stationsgebied Utrecht, Arnhem Centraal/Coehoorn Noord en spoorzone Breda.

het gebied, maximale spin off van de investeringen in de HSL en maximale spin off van de investeringen in vastgoed op de ruimtelijke kwaliteit van het gebied.

figuur 3 rijksdoelstelling NSP

“ De rijksdoelstellingen met betrekking tot de Nieuwe Sleutelprojecten zijn:

- *Integrale ontwikkeling van de stationslocaties met een hoge kwaliteit van de omgeving en de gebouwen. De locaties moeten ook optimaal bereikbaar zijn. Doel is dat deze stations toplocaties worden voor wonen, werken en voorzieningen;*
- *Maximale spin off van investeringen in de HSL op de stedelijke vernieuwing en intensief gebruik van de ruimte;*
- *Maximale spin off van investeringen in commercieel vastgoed op stedelijke vernieuwing en verhoging van de kwaliteit van de omgeving.*

Een bijdrage van het Rijk is afhankelijk van de uitkomsten van planbeoordeling. Bij die beoordeling staan voor het Rijk de volgende thema's centraal:

- *Het doen ontstaan van een hoogwaardig stedelijk centrumgebied*
Het Rijk wil een toplocatie van internationale allure doen ontstaan met een evenwichtige mix van wonen, werken en voorzieningen. Het Rijk streeft daarbij naar een compacte stedelijke ontwikkeling door intensief ruimtegebruik. De stedelijke ontwikkeling moet gedragen worden door een robuust en flexibel masterplan.
- *Een efficiënte organisatie van de Openbaar Vervoer-terminal en een optimale aansluiting daarvan op het stedelijk gebied*
Het Rijk wil dat de transfercapaciteit van de terminal toekomstbestendig is en dat de overstapfuncties optimaal gewaarborgd worden. Voorts moet de terminal stedenbouwkundig naadloos aansluiten op de stad.
- *Hoge kwaliteit van de openbare ruimte en aandacht voor de menselijke maat*
Het Rijk wil dat de openbare ruimte getuigt van internationale allure en dat het project aansluit bij de behoeften en gevoelens van gebruikers en bewoners.

Daarnaast is er een aantal algemene randvoorwaarden waar de NSP-plannen aan moeten voldoen. Deze zijn:

- *Financiële haalbaarheid*
- *Veiligheid en duurzaamheid*
- *Procesmatige oplossingen*
- *Uitvoeringsaspecten”*

Voor de Nieuwe Sleutelprojecten stelt het Ministerie financiële middelen ter beschikking. Daarbij hanteert het hanteert randvoorwaarden en criteria waaraan de ontwikkeling moet voldoen, willen de financiële middelen daadwerkelijk ter beschikking komen. (zie figuur 4)

figuur 4 Nieuwe Sleutel Projecten ³³

Rijksmiddelen Nieuwe Sleutelprojecten					
x €1 miljoen	NSP-1	NSP-2	Grote stations MIT	Gerelateerde infrastructuur	Totaal
Amsterdam	70	PM	65	199	334
Rotterdam	54	0	158	-	212
Den Haag	34	15	81	-	130
Utrecht	54	PM	249	-	303
Arnhem	16	9	24	35	84
Breda	16	PM	18	-	34
Algemene voorbereidingskosten	-	-	9	-	9
Totaal	245	24	604	234	1107

NSP-1, NSP-2 kas, niet geïndexeerd
MIT, geïndexeerd, prijspeil 2003

³³ Bron website VROM, www.vrom.nl, dossier Nieuwe Sleutel Projecten, mei 2005

Daarnaast ressorteren onder het Ministerie van VROM de inspectie RO en milieu, die belast zijn met de toetsing op naleving van de algemeen geldende regelgeving op terrein van Ruimtelijke Ordening en Milieu.

Europese Unie

De Europese Unie kent het zogenoemde TEN-programma. Via dit programma stelt de EU middelen beschikbaar voor de verbetering van het Trans Europese Netwerk; dit behelst aanleg en verbetering van de belangrijkste trans Europese verbindingen en kan voor aanleg en verbetering van hoge snelheidslijnen een belangrijke financieringsbron zijn. Daarnaast heeft de EU invloed op de gebiedsontwikkeling vanwege regelgeving. Dit betreft regelgeving op het gebied van marktwerking (Europese aanbestedingsregels en staatssteun), op het gebied van milieuwetgeving (luchtkwaliteit, externe veiligheid), en op financieel gebied (EMU-norm).

Provincie en regio

Daar waar sprake is van een Wgr⁺-regio³⁴ is de regio budgetbeheerder van de regionale mobiliteitsgelden. Het regionale samenwerkingsverband is in dit geval ook opdrachtgever voor het regionale openbaar vervoer. Daar waar geen kaderwetgebied bestaat is de provincie budgethouder voor regionale mobiliteitsgelden en is zij financier en opdrachtgever voor aanleg en onderhoud van de provinciale infrastructuur en voor het regionaal openbaar vervoer.

Op ruimtelijke gebied heeft tot nu toe³⁵ de provincie de wettelijke taak streekplannen op te stellen, waaraan de gemeentelijke bestemmingsplannen getoetst worden. Daar waar sprake is van een bovenregionaal ruimtelijk belang neemt de provincie echter een actievere rol en treedt op als trekker van ontwikkelingsprojecten en (mede)opdrachtgever voor structuurvisies³⁶.

Gemeente

De gemeente heeft bij gebiedsontwikkeling rond stations vaak de regie over de gebiedsontwikkeling. Zij is vaak opdrachtgever, (mede) opsteller van de ruimtelijke visie en het Masterplan. Bovendien heeft zij de wettelijke taak het bestemmingsplan op te stellen. Vaak is zij ook beheerder van het lokale openbaar vervoer, soms is het gemeentelijk openbaar vervoerbedrijf nog geheel in gemeentehand, of een gemeentelijke dienst. Bovendien is de gemeente vaak de beheerder van het gebied nadat het is gerealiseerd.

Het belang van de gemeente is groot: Het hebben van een aantrekkelijke stad en versterking van de stad, waarvoor bereikbaarheid van belang wordt geacht. Veelal heeft de gemeente ook gronden in bezit in het gebied, soms alleen de openbare ruimte, soms ook vastgoed of gronden die ontwikkeld kunnen worden.

Naast het algemene maatschappelijke belang is het financiële belang van de gemeente bij de gebiedsontwikkeling vaak aanzienlijk.

Duitsland

Duitsland kent meer overheidslagen dan Nederland. Naast de nationale staat bestaan in Duitsland de bondslanden, regio's (Kreis) en gemeenten, waarbij sommige gemeenten, zoals Stuttgart kreisfrei zijn. De Ruimtelijke Ordeningstaken zijn verspreid over bondsland, regio en gemeente. Hoewel er verschillen in bevoegdheden en planvormen bestaan tussen

³⁴ Wet gemeenschappelijke regeling, voorstel aangenomen in Tweede Kamer op 21 december 2004, behandeling in Eerste Kamer op 28 juni 2005.

³⁵ In de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening wordt voorgesteld deze taak te laten vervallen.

³⁶ Op het gebied van infrastructuur bijvoorbeeld de RijnGouweLijn en de inrichting van de Oude Rijnzone

Nederland en Duitsland zijn die niet doorslaggevend. De overeenkomsten in manier van bestuur zijn groter dan de verschillen.

Verskil is wel dat Duitsland geen equivalent van 'Nieuwe Sleutelprojecten' kent. Ander belangrijk verschil is te onderkennen bij de organisatie van het regionaal vervoer. Het regionaal vervoer is in Duitsland werkelijk regionaal georganiseerd, met één kaartstelsel voor verschillende modaliteiten binnen de regio. Ander belangrijk verschil is het feit dat de spoorinfrastructuur niet onder de overheid valt. Hoewel de grootste investeringen, zeker in de ICE-lijnen, door de rijksoverheid gedaan worden. Wel bestaat het zogenaamde Eisenbahnbundesamt waar aanleg en verbouwingsplannen van spoortracés en stations ter goedkeuring voorgelegd moeten worden. (zie ook organisatie Deutsche Bahn op pagina 17)

private partijen

Vastgoedontwikkelaar

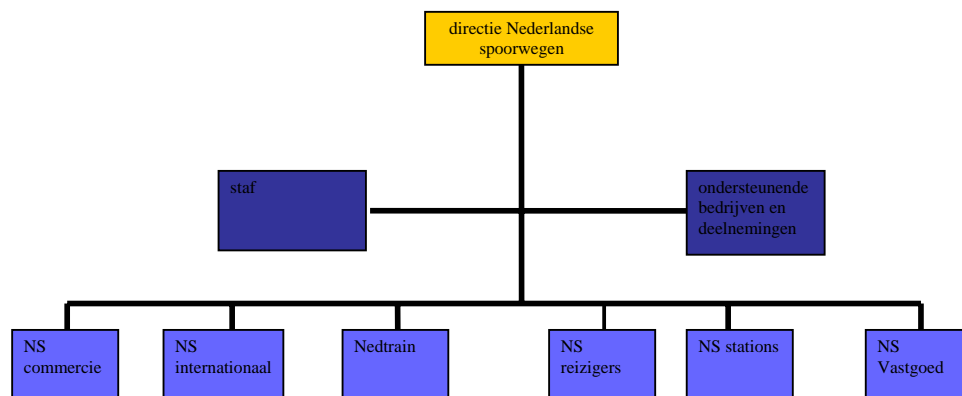
De vastgoedontwikkelaar heeft of gronden of vastgoed in eigendom in het gebied. Het belang van de vastgoedontwikkelaar is in eerste instantie een financieel bedrijfsbelang, zowel het behalen van een rendement op de ontwikkeling van het vastgoed als het voortbestaan van het bedrijf. Zoals in hoofdstuk 3 genoemd is de bereikbaarheid van invloed op de waarde van het vastgoed en in die zin ook een belang van de vastgoedontwikkelaar.

Belegger

Voor de belegger geldt hetzelfde als voor de vastgoedontwikkelaar, met dien verstande dat de termijn waarbinnen het rendement gehaald wordt een veel langere is. Waar het in eerste instantie om verhuuropbrengsten gaat, is het ook van belang dat het vastgoed na een periode van 30-50 jaar voldoende oplevert in de verkoop. De ruimtelijke kwaliteit van het gebied, en blijvende goede bereikbaarheid, zijn voor de belegger dan ook van evidentier belang dan voor de vastgoedontwikkelaar.

Nederlandse Spoorwegen

De Nederlandse Spoorwegen bestaat uit verschillende onderdelen. In de periode 1937 – 1995 vormden de Nederlandse Spoorwegen een staatsbedrijf. Begin jaren negentig is de verzelfstandiging ingezet, waarna in 1995 de huidige NS tot stand kwam. Het bedrijf bestaat nu uit de onderdelen: NS-commerce, NS-internationaal, Nedtrain, NS-reizigers, NS-stations, NS-vastgoed.



figuur 5 organogram Nederlandse Spoorwegen

NS-commercie

NS-commercie is verantwoordelijk voor de dienstverlening en de synergie tussen de verschillende bedrijfsonderdelen van NS. Het belang van NS-commercie kan dus naar voren komen zowel in de ontwikkeling als in het beheer van een station. Een goed ingerichte en veilige omgeving van het station is daarbij ook van belang.

NS-reizigers

NS-reizigers is het organisatieonderdeel dat verantwoordelijk is voor de exploitatie van het reizigersvervoer. NS-reizigers wil de hele reis goed organiseren.

Het belang van NS-reizigers in relatie tot ontwikkeling ligt met name in de beheerfase en is gericht op een rendabele exploitatie van het reizigersvervoer. In relatie tot het station ligt het belang erin dat voldoende reizigers in- en uitstappen op het station. Voor het openen van een nieuw station moeten tenminste 1000 reizigers gebruik maken van het station³⁷.

Voor de internationale lijnen wordt samengewerkt met de Deutsche Bahn voor exploitatie van de ICE en met de Belgische en Franse spoorwegen voor exploitatie van de Thalys.

De reizigersexploitatie op de HSL is in handen van een consortium van NS en KLM.

NS-stations

NS-stations is het organisatieonderdeel dat verantwoordelijk is voor de exploitatie en het beheer van het station en belast met de verkooppunten, de rijwielstalling, de service en informatie op het station. NS-stations verhuurt ook ruimtes in het station.

Het belang van NS-stations is dan ook gelegen in een kwalitatief goede veilige station, zowel tijdens als na de verbouwing van een station. Dit in verband met beheer en met verhuurprijzen. De ruimtelijke kwaliteit van de omgeving (het gebied) natuurlijk wel een rol speelt. En voor NS-stations is de goede aansluiting op andere modaliteiten van belang.

NS-vastgoed

NS-vastgoed is de vastgoedontwikkelaar van het NS-concern. NS-vastgoed heeft veelal grondposities in het gebied rond het station. De belangen van NS-vastgoed komen overeen met de belangen van de bovengenoemde vastgoedontwikkelaar. NS-vastgoed zegt bij de ontwikkeling van vastgoed ook oog voor het aantal potentiële OV-reizigers dat van het vastgoed gebruik maken en ontwikkelt daarom ook scholen en andere projecten waar veel potentiële OV-reizigers komen³⁸.

Deutsche Bahn

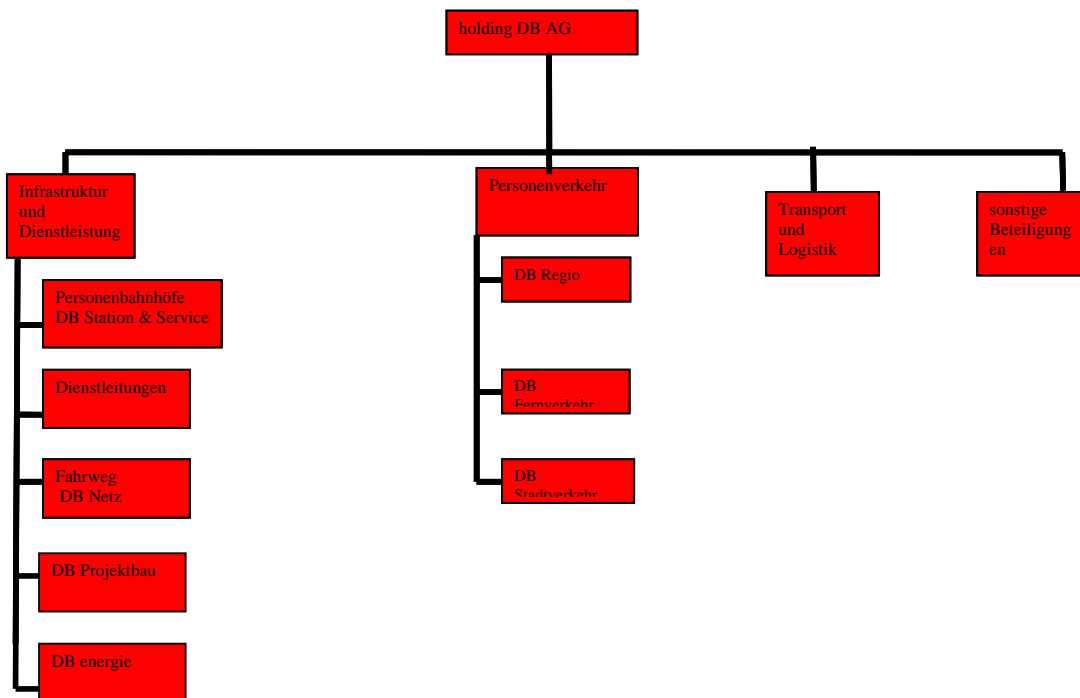
Evenals in Nederland is onder invloed van Europese regelgeving het voormalige staatsbedrijf van de spoorwegen verzelfstandigd en opgesplitst in meerdere onderdelen. Deze opsplitsing ziet er echter iets anders uit dan bij de Nederlandse Spoorwegen, hoewel de bij de NS onderscheiden onderdelen ook voorkomen bij de Deutsche Bahn. Zeer belangrijk verschil is gelegen in het feit dat de railinfrastructuur onderdeel uitmaakt van het verzelfstandigde bedrijf. Een met het Nederlandse ProRail vergelijkbare organisatie is DB-Projektbau, dat weer onderdeel uitmaakt van Infrastruktur en Dienstleistungen. Om de vereiste concurrentie

³⁷ Zie bijvoorbeeld : "Een nieuw station in de Merenwijk[...] zou de NS zekere duizend gebruikers per dag opleveren, een voorwaarde die aan elk nieuw station minimaal gesteld wordt [...] maar nader onderzoek heeft uitgewezen dat vrijwel alle toekomstige gebruikers van station Merenwijk nu al gebruik maken van de trein. Een nieuw station in de Merenwijk zou dus ten koste gaan van het aantal reizigers op Leiden Centraal". citaat in *Te duur station Merenwijk van de baan*, Leidsch dagblad 13 05-2005.

³⁸ presentatie NS-vastgoed op congres Stationslocaties van het Nederlands Vastgoed Instituut d.d. 8 juni 2005 te Utrecht.

op het spoor het bewaken is een aparte commissie van toezicht in het leven geroepen. Figuur 6 geeft het organogram van de Deutsche Bahn zoals dat in 2005 geldt.

figuur 6 organogram Deutsche Bahn



Categorie	Organisatie	Rol/betrokkenheid	Fase	Specifiek onderdeel (netwerk, station, gebied)	Verwachting resultaat
Rijk	Min. V&W	financier (MIT), opdrachtgever, keuze partners	visie, plan	(inter)nationaal netwerk station	sober en doelmatig, aansluiting modaliteiten
	Prorail	rails perrons, trappen in het station	visie, plan, uitvoering, beheer	nationaal netwerk station (deel)	
	Min. VROM	financier, opdrachtgever, keuze partners	visie, plan	station gebied	ruimtelijke kwaliteit, integraal ontwikkelen stationslocaties, spin-off HSL
	-NSP	randvoorwaarden en toetsing	visie, plan	station gebied	toetsen op financiële haalbaarheid, veiligheid en duurzaamheid, procesmatige oplossingen en uitvoeringsaspecten
	-inspectie RO en milieu	toetsing	plan, uitvoering		bestemmingsplan, bouwplan voldoen aan wet- en regelgeving
	-stad en milieu	advies en beleid	plan, uitvoering		onder voorwaarden af te wijken van (milieu)wet- en regelgeving
	Min. Fin.	algemene richtlijnen	plan, uitvoering		handhaving EMU-norm PPS
	Min. BiZa	besluitvorming WGR+, GSB	plan, uitvoering		bestuurlijke facilitering, wellicht indirect financiering via GSB
	Min EZ	economische ontwikkeling	visie, plan		bestuurlijke facilitering
Provincie		ontwikkeldoelstelling, kaderstelling en toetsing, afstemming aanbesteding regionaal OV	visie, plan	netwerk gebied	bestuurlijke facilitering, toetsing RO, regionaal OV
Regio		financier regionaal OV	visie, plan	regionaal netwerk	aansluiting modaliteiten
Gemeente		opdrachtgever, financier, grondeigendom, ontwikkeldoelstelling	visie, plan, uitvoering, beheer	lokaal netwerk station gebied	ruimtelijke kwaliteit aansluiting modaliteiten versterking stad (econ., woonklimaat, mobiliteit, leefmilieu)
Overige overheden	deelgemeente/stadsdeel	advisering, draagvlak, soms RO-bevoegdheden	visie, plan, uitvoering, beheer		
	Europese Unie	Oriëntatie, regelgeving milieu, aanbesteding, invloed op financiering, soms financier	visie, plan, uitvoering, beheer		internationaal netwerk, naleving milieuregelgeving, naleving aanbestedingsregelgeving, naleving EMU-norm, ingeval van financier toetser
NS	NS vastgoed	eigendom, grondpositie	visie, plan, uitvoering	station gebied	rendement behalen
	NS stations	eigendom station (niet altijd)	plan, uitvoering, beheer	station (hal)	beheerbaar station
	NS commercie	exploitatie winkels enz. in station	beheer	station (verhuurbare ruimte in station)	rendement op exploitatie
	NS reizigers	vervoerexploitatie	visie, plan uitvoering, beheer	vervoer over nationaal netwerk	rendement op vervoerexploitatie
	NS internationaal	vervoerexploitatie	visie, plan, uitvoering, beheer	vervoer over internationaal netwerk	rendement op vervoerexploitatie
Private belanghebbenden	vastgoedontwikkelaar	ontwikkelinitiatief	plan, uitvoering	gebied (vastgoed)	rendement op ontwikkeling vastgoed
	belegger	ontwikkelinitiatief, beheer	plan uitvoering beheer	gebied (vastgoed)	rendement op belegging (waardeontwikkeling)

Overige partijen	bewoners gebied	belanghebbende, inspraak	visie, plan, uitvoering, beheer	gebied station	leefbaar gebied waardeontwikkeling eigendom goede bereikbaarheid
	bewoners stad	belanghebbende, inspraak	visie, plan, uitvoering, beheer	gebied station	leefbare stad goede bereikbaarheid
	bedrijven gebied	belanghebbende, inspraak	visie, plan, beheer		economische ontwikkeling waardeontwikkeling eigendom goede bereikbaarheid
	bedrijven stad	belanghebbende inspraak,	visie, plan		economische ontwikkeling goede bereikbaarheid
	reizigers	belanghebbende	beheer	netwerk station gebied	aansluiting modaliteiten, prijs-kwaliteitverhouding veilig gebied
	exploitanten in station	belanghebbende	beheer	station	huurprijs, leefomgeving

figuur 7 actorenanalyse Nederland

Categorie	Organisatie	Rol/betrokkenheid	Fase	Specifiek onderdeel (netwerk, station, gebied)	Verwachting resultaat
Staat	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen	financier, opdrachtgever	visie, plan	(inter)nationaal netwerk station gebied	aansluiting modaliteiten, ruimtelijke kwaliteit
	Bundesministerium der Finanzen	algemene richtlijnen	plan, uitvoering		handhaving EMU-norm
	Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit	economische ontwikkeling	visie, plan		bestuurlijke facilitering
Bundesland		ontwikkeldoelstelling, kaderstelling en toetsing, afstemming	visie, plan	gebied	bestuurlijke facilitering, toetsing RO
Kreis		aanbesteding regionaal OV	visie, plan	regionaal netwerk	aansluiting modaliteiten
Gemeente		opdrachtgever, financier, grondeigendom, ontwikkeldoelstelling	visie, plan, uitvoering, beheer	lokaal netwerk station gebied	ruimtelijke kwaliteit aansluiting modaliteiten versterking stad (econ., woonklimaat, mobiliteit, leefmilieu)
overige overheden	Europese Unie	Oriëntatie, regelgeving milieu, aanbesteding, invloed op financiering, soms financier	visie, plan, uitvoering, beheer		internationaal netwerk, naleving milieuregelgeving, naleving aanbestedingsregelgeving, naleving EMU-norm, ingeval van financier toetsen
DB	DB Infrastruktur und Dienstleitung	eigendom, aanleg en exploitatie spoor en stations	visie, plan, uitvoering, beheer	inter' nationaal netwerk, station	rendement op vastgoed, netwerk en beheer
	DB Personenverkehr	vervoerexploitatie	visie, plan, uitvoering, beheer	vervoer over nationaal netwerk	rendement op vervoerexploitatie
Private belanghebbenden	vastgoedontwikkelaar	ontwikkelinitiatief	plan, uitvoering	gebied (vastgoed)	rendement op ontwikkeling vastgoed
	belegger	ontwikkelinitiatief, beheer	plan uitvoering beheer	gebied (vastgoed)	rendement op belegging (waardeontwikkeling)
Overige partijen	bewoners gebied	belanghebbende, inspraak	visie, plan, uitvoering, beheer	gebied station	leefbaar gebied waardeontwikkeling eigendom goede bereikbaarheid
	bewoners stad	belanghebbende, inspraak	visie, plan, uitvoering, beheer	gebied station	leefbare stad goede bereikbaarheid
	bedrijven gebied	belanghebbende, inspraak	visie, plan, beheer		economische ontwikkeling waardeontwikkeling eigendom goede bereikbaarheid
	bedrijven stad	belanghebbende inspraak,	visie, plan		economische ontwikkeling goede bereikbaarheid
	reizigers	belanghebbende	beheer	netwerk station gebied	aansluiting modaliteiten, prijs-kwaliteitverhouding veilig gebied
	exploitanten in station	belanghebbende	beheer	station	huurprijs, leefomgeving

figuur 8 actorenanalyse Duitsland

Paragraaf 2.3

Onderdeel van de scriptie is te onderzoeken of de tijdsspanne die er zit tussen de kosten en de opbrengsten een grote invloed heeft op de mogelijkheden om de 'werkvelden' 'Verkeer en Vervoer' en 'Ruimtelijke Ontwikkeling' elkaar te laten versterken.

Bij ontwikkeling van stationslocaties komt duidelijk het hele traject van initiatief, planvorming, realisatie, t/m beheersfase in beeld. De partijen die een aandeel hebben in de ontwikkeling van de locatie hebben elk hun zwaartepunt in één van de vier fasen. Duidelijk is dat de belangen van de partijen op elkaar ingrijpen. Een voorbeeld is het belang van NS-reizigers: exploitatie van het reizigersvervoer vindt plaats nadat een lijn aangelegd is, de laatste fase met betrekking tot de infrastructuur. Een rendabele exploitatie van het reizigersvervoer is echter mede afhankelijk van de hetgeen tijdens de gebiedsontwikkeling gerealiseerd wordt. Worden er functies gerealiseerd die op zich extra reizigers aantrekken, is rekening gehouden ketenmobiliteit van sommige reizigers (functies, aanvoer), enz.

Traditioneel wordt bij de aanleg van infrastructuur gedacht vanuit de kosten, veelal te dragen door de overheid terwijl bij de gebiedsontwikkeling gedacht wordt in kosten en baten, waarbij private ontwikkelaars betrokken zijn. De aanleg van de infrastructuur en de stationsterminal gaat de gebiedsontwikkeling ook veelal in tijd vooruit. Om de baten van de gebiedsontwikkeling te kunnen betrekken op de kosten van de infrastructuur en de ontwikkeling meer integraal te laten plaatsvinden, zal in een vroegtijdig stadium een inschatting gemaakt moeten worden van die baten. Enerzijds vraagt dit een omslag in denken voor de infrastructuursector naar meer vraaggericht prioriteren van aanleg. Anderzijds zal de vastgoedsector al in een heel vroeg stadium van het ontwikkelingsproces een inschatting moeten maken van de verwachte opbrengsten. In de praktijk blijkt dit een struikelblok te zijn.³⁹ Referentiewaarden zijn nauwelijks bekend, waardoor het moeilijk is rendementen realistisch in te schatten. De terminalontwikkeling en de gebiedsontwikkeling worden daarom vaak van elkaar losgekoppeld zoals ook in Rotterdam⁴⁰ en in Den Haag⁴¹ is gebeurd.

Figuur 9 geeft een tijdbalk die laat zien hoe theoretisch de kosten en opbrengsten elkaar opvolgen.

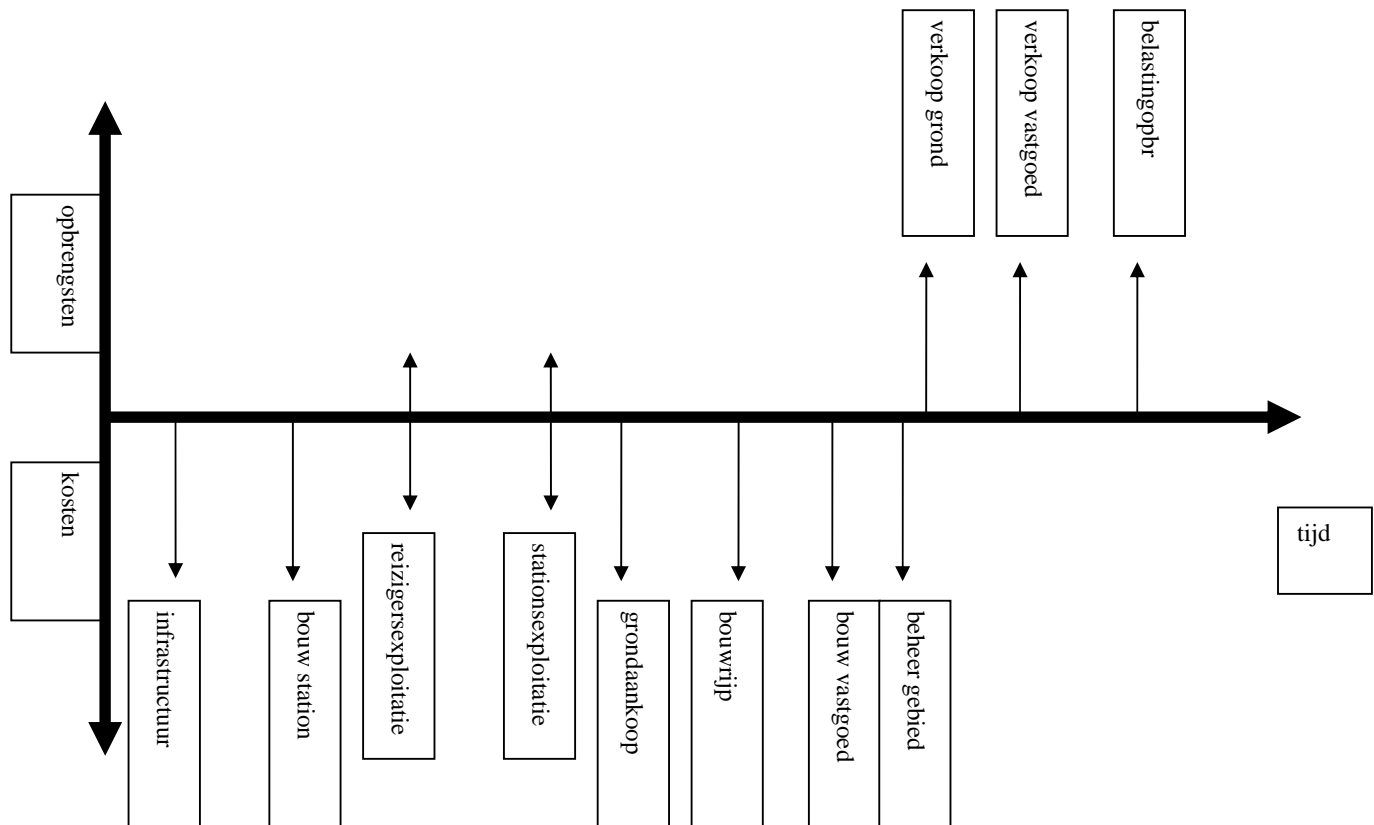
³⁹ Wigmans, G., D. Kooijman, *Ambitieuze poging stuit op grenzen*, Rooilijn, nr.4 april 2002, p. 197-202.

⁴⁰ idem, p. 201. "Een essentiële keuze is ook of het terminalgebied in de gebiedsontwikkeling wordt opgenomen. In Rotterdam is er uiteindelijk voor gekozen de terminal afzonderlijk te ontwikkelen. "Het infrastructurale deelproject van de terminal kent immers zijn eigen financierings- en risicoprofiel en verschilt in veel opzichten van de rest van het exploitatiegebied. Er zijn andere stakeholders en er gelden specifieke, aan het openbaar vervoer gerelateerde kosten. Bepalend voor de haalbaarheid van Rotterdam Centraal was dus de mate waarin de grondopbrengsten uit het vastgoedprogramma aangewend kon worden om de infrastructurale kosten van de terminal te kunnen dragen. De integrale benadering kwam met het onderscheid tussen terminal en niet-terminal onder druk te staan."

"De gedachte dat nog een onduidelijk gedeelte van de grondopbrengsten uit de vastgoedrealisatie aangewend zou worden om de infrastructurale kosten van de terminal te financieren was voor de private partijen te veel gevraagd."

⁴¹ Daamen, T. *De kost gaat voor de baat uit*, Sun, 2005, p.135. "De ontwikkeling van de Openbaar-Vervoer-Terminal is in een vroeg stadium al uit de grondexploitatie van het CS Kwadrant gehaald. In de IOO leggen alle partijen hierover vast dat 'de verdere uitwerking van de Terminal een ander tijdspad ken dan de ontwikkelingen van de overige vastgoedprojecten, waarbij de gemeente Den Haag met de partijen heeft aangegeven dat het Masterplan integraal wordt ontwikkeld en dat vanuit de fasering een splitsing tussen de Terminal en deze deelprojecten noodzakelijk is".

figuur 9 schematische tijdbalk kosten en opbrengsten



Onderzoeksvragen

Zoals in de inleiding beschreven is het, om antwoord te kunnen geven op de vraag hoe 'Verkeer en Vervoer' en 'Ruimtelijke Ontwikkeling' elkaar kunnen versterken bij de ontwikkeling van een stationslocatie, noodzakelijk te onderzoeken welke visies de verschillende partijen hebben op bereikbaarheid, inzicht te hebben in de complexiteit van het proces en te bezien of financiële instrumenten ingezet kunnen worden om aanleg van infrastructuur en gebiedsontwikkeling meer met elkaar te verknopen.

In dit hoofdstuk is de complexiteit van het proces beschreven. Daarbij is ingegaan op partijen en hun belangen en is de theorie van Teisman beschreven, die er van uit gaat dat partijen allianties aan moeten gaan publiek-publiek dan wel publiek-privaat en niet enkel traditionele besluitvormingsprocedures dienen te volgen, willen ze belangen verwezenlijkt krijgen. Als tweede is het stromenmodel van Kingdon beschreven die ervan uit gaat dat er zich in de loop van een ontwikkeling zogenoemde 'open vensters' voordoen waarvan entrepreneurs gebruik moeten maken. Tot slot is ingegaan op de rol die de factor tijd speelt in de ontwikkeling.

Teneinde inzicht te krijgen in de specifieke situatie van elke case, is het noodzakelijk per case de partijen met hun belangen in beeld te brengen en een tijdsbalk per case op te stellen. Om

inzicht te krijgen in het proces zal nagegaan worden of er allianties in de zin van de theorie van Teisman zijn aangegaan. En of er sprake is van entrepreneurs die gebruik hebben gemaakt van 'open vensters' in de zin van Kingdon.

Voor het caseonderzoek zijn op grond van bovenstaande de volgende vragen opgesteld:

- 1) Welke partijen zijn betrokken bij de ontwikkeling en welke belangen hebben zij?
- 2) Welke tijdsbalk is er per case op te stellen?
- 3) Zijn er door de partijen allianties aangegaan om belangen verwezenlijkt te krijgen?
- 4) Is er sprake van 'open vensters', in de zin van het stromenmodel van Kingdon, waarvan gebruik gemaakt is om belangen te verwezenlijken?

HOOFDSTUK 3 Theoretische mogelijkheden voor value capturing

Volgens de in het eerste hoofdstuk beschreven theorieën over bereikbaarheid kunnen stationslocaties aantrekkelijke vestigingslocaties zijn voor bepaalde functies. Die redenering doortrekkend kan er sprake zijn hogere opbrengsten voor vastgoedontwikkeling of van waardevermeerdering van bestaand vastgoed. Bestaand onderzoek toont aan dat dit over het algemeen een steekhoudende veronderstelling is.⁴² In deze scriptie wordt dan ook uitgegaan van de hypothese dat er sprake is van waardevermeerdering van vastgoed indien de bereikbaarheid voldoende vergroot wordt.

Zoals ook in het vorige hoofdstuk genoemd, zijn de financiële uitgangspunten bij vastgoedontwikkeling, in tegenstelling tot infrastructuur niet enkel gebaseerd op kostenoverwegingen, maar op kosten en baten overwegingen. In de kosten van het vastgoed worden de te maken kosten voor de infrastructuur en stationsontwikkeling over het algemeen niet meegenomen. Vastgoedontwikkeling en ontwikkeling van de bereikbaarheid (infrastructuur, stationsontwikkeling) staan in de praktijk vaak financieel los van elkaar. De waarde stijging van bestaand vastgoed komt over het algemeen ten goede aan de eigenaar van het vastgoed en komt niet ten goede aan de investeerder in de infrastructuur of de stationsontwikkeling.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op methoden die er in binnen- en buitenland bestaan om hogere vastgoedrendementen financieel mede ten goede te laten komen aan verbetering van bereikbaarheid/verbetering van infrastructuur: value capture instrumenten. Door inzet van value capture instrumenten kunnen de waarde stijgingen (deels) afgeroomd en geoormerkt worden om de investeringen die de waarde stijging veroorzaken mee te financieren. In het geval van stationsontwikkeling en aanleg van infrastructuur zou dat betekenen dat een deel van de vastgoedopbrengsten ingezet kan worden voor de bekostiging van die ontwikkeling en aanleg. Hoewel de grootschalige infrastructurele ingrepen altijd grotendeels uit (algemene) overheidsmiddelen bekostigd zullen moeten worden kan op deze manier een aanvullende financiële bron aangeboord worden. De financiële basis voor de investeringen in de infrastructuur, stationsontwikkeling en bereikbaarheid kan door inzet van value capturing vergroot worden.

value capturing van ontwikkelaars: vrijwillige bijdrage	benefit sharing ontwikkelaarbijdrage ontwikkelingsrechten verbindingsheffing
value capturing van ontwikkelaars: overheidsingrijpen	actief grondbeleid administratieve guidance exploitatievergunning ontwikkelingsheffing
value capturing van grond- en vastgoedbezitters	heffingsdistricten impact fees incrementele belasting loonheffing
interne value capturing	stationsexploitatie totaalontwikkelaar

figuur 10 schematische weergave mogelijkheden value capturing

In bovenstaande figuur zijn de mogelijke instrumenten van value capturing weergegeven. Hieronder worden de instrumenten kort beschreven. Deze opsomming is gebaseerd op het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat “Ieder zijn deel; Locatiebereikbaarheid

⁴² o.a. Offermans, R., Gains for Trains: Capitalizing on Transit Investments; Possible Value Capture Funding Methods for Dutch Cities, doctoral thesis Erasmus University Rotterdam, 2003, pag. 2-29.

anders aanpakken” van juni 2004. Hierin is een tabel voor methoden van value capturing opgenomen⁴³, gebaseerd op de onderverdeling die wordt gemaakt in de scriptie van R. Offermans⁴⁴ en in de achtergrondstudie voor genoemd advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat⁴⁵.

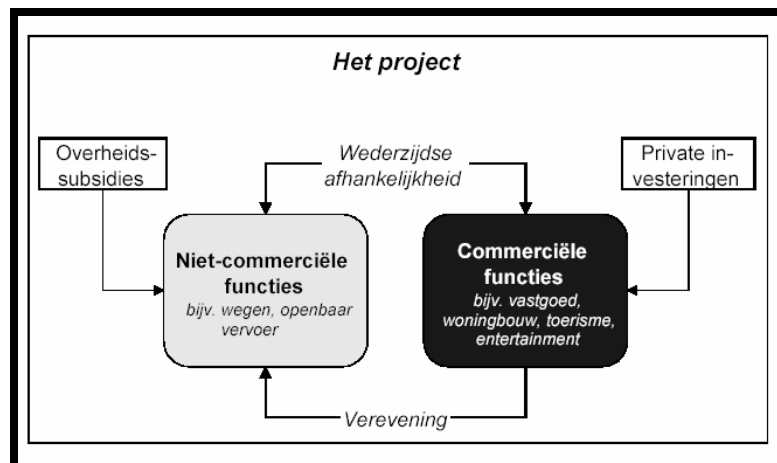
value capturing van ontwikkelaars

Vrijwillige bijdrage

Bij gebiedsontwikkeling, ook rond stationslocaties, is vaak sprake van een wederzijdse afhankelijkheid in de ontwikkeling tussen overheid en vastgoedontwikkelaar. In onderhandeling zullen partijen moeten proberen om een voor beide zo gunstig mogelijke uitkomst te krijgen. Hieronder kunnen afspraken vallen over de financiële bijdrage die de vastgoedontwikkelaar levert aan de publieke functie. In het geval van deze scriptie de bijdrage die hij levert aan de investering in verbetering van de bereikbaarheid, specifiek de infrastructuur en de stationsontwikkeling. Onder de categorie vrijwillige bijdrage vallen vier instrumenten:

Benefit sharing

Onder benefit sharing wordt verstaan dat publieke en private partijen vrijwillig afspraken maken om de winst uit commerciële activiteiten, die niet mogelijk was geweest zonder de inspanning van de publieke partij, te delen. Op deze manier kunnen maatschappelijk wenselijke, maar verliesgevendende activiteiten mede gerealiseerd worden door opbrengsten uit commerciële activiteiten. Er worden afspraken gemaakt over methodieken voor de hoogte van de bijdrage en wanneer deze betaald moet worden; afdracht van winsten boven een bepaald rendementsniveau of opbrengstenniveau of winsten tot een van te voren bepaald bedrag. Op deze manier kunnen opbrengsten die boven het afgesproken niveau liggen ingezet worden ter bekostiging van niet winstgevendende publieke functies, zoals infrastructuur of het station.



figuur 11 schema benefit sharing

Ontwikkelaarbijdrage

⁴³ Raad voor Verkeer en Waterstaat *Ieder zijn deel; Locatiebereikbaarheid anders aanpakken*, juni 2004, pag. 63.

⁴⁴ Offermans, R., *Gains for Trains: Capitalizing on Transit Investments; Possible Value Capture Funding Methods for Dutch Cities*, doctoral thesis Erasmus University Rotterdam, 2003, pag 35.

⁴⁵ Offermans, R.N., D.M. van de Velde, *Value Capturing; potentieel financieringsinstrument voor Nederland?*, Erasmusuniversiteit Rotterdam juni 2004

Bij de ontwikkelaarbijdrage draagt de private ontwikkelaar vrijwillig bij aan de kosten van de verbetering van de bereikbaarheid omdat hij daar direct baat bij heeft. Veelal gaat het hierbij om een eenmalige bijdrage aan stationsgebouw of stationsomgeving. Reden voor de ontwikkelaar om een bijdrage te doen is zijn inschatting dat zonder zijn bijdrage de verbetering van de bereikbaarheid of aanleg infrastructuur niet of niet op de door hem gewenste manier (kwaliteitsniveau) tot uitvoering komen.

Ontwikkelingsrechten

Dit betreft het door de vervoersonderneming verkopen of leasen van ontwikkelingsrechten op de grond naast, boven of onder de transportinfrastructuur aan private ontwikkelaars. De vervoersondernemer zal vaak leasen prefereren omdat hij op die manier meer invloed kan blijven houden op het gebruik van de ontwikkeling dan hij bij verkoop zou hebben. Met name op locaties waar de grondprijzen hoog zijn kunnen op deze manier hoge bijdragen afgeroomd worden. Bijkomend voordeel voor de vervoersonderneming is dat extra gebouwen op of rond het station een gunstige invloed kunnen hebben op het gebruik van het openbaar vervoer (aantal reizigers), waardoor het exploitatieresultaat van het vervoer gunstig beïnvloed wordt.

Verbindingsheffing

Dit houdt in dat een private partij betaalt voor een directe aansluiting op het station, het spoor enz., bijvoorbeeld passage, brug of tunnel naar een kantoorpand. Dit kan in de vorm van eenmalige bijdrage aan of gehele betaling van de aanleg. Maar er kan ook sprake zijn van een jaarlijkse bijdrage in beheer en onderhoud of van een combinatie van beide. Het gaat om een vrijwillige overeenkomst die uiteraard alleen aangegaan wordt als beide partijen er voordeel bij hebben. Voor de private partij kan een dergelijke directe verbinding van voordeel zijn omdat door de directe bereikbaarheid hogere huurprijzen of verkoopprijzen gevraagd kunnen worden. Voor de vervoerder kan voordeel liggen in het aanbieden van een vervoersproduct of verhoging van het aantal reizigers, wat gunstig is voor de vervoersexploitatie.

Value capturing van ontwikkelaars

overheidsingrijpen

Deze value capture instrumenten zijn niet gebaseerd op vrijwilligheid maar op wettelijk instrumentarium dat de overheid ter beschikking staat. Hieronder wordt een viertal instrumenten beschreven dat in het buitenland en/of Nederland tot de mogelijkheden behoort. Aangegeven wordt in hoeverre het ook in Nederland tot de mogelijkheden behoort.

Actief grondbeleid

Actief grondbeleid is gebaseerd op het principe dat gemeenten grond in bezit hebben, deze bouwrijp maken en vervolgens uitgeven aan private ontwikkelaars. Via de uitgifteprijs kunnen gemeenten publieke uitgaven voor lokale voorzieningen, inrichting van openbare ruimte ed. verhalen op de private partijen.

Het instrument is alleen toepasbaar als de grond in gemeentelijk eigendom is of voor een redelijk bedrag in eigendom kan komen. In de praktijk is dit echter lang niet altijd het geval, en steeds minder het geval. Een instrument voor gemeenten om de grond in bezit te krijgen is het vestigen van voorkeursrecht. Verkopers van de grond zullen deze dan eerst aan de gemeente moeten aanbieden voordat andere partijen in de gelegenheid worden gesteld de

grond te kopen. Het tijdstip van aankoop kan echter aanzienlijke rentekosten met zich meebrengen, aangezien veelal leningen aangegaan worden om de aankoop te bekostigen. Daarnaast bestaat de mogelijkheid van onteigenen. De tijd en energie die in onteigenen moet worden gestoken is vaak erg groot. Als stok achter de deur bij onderhandelingen over vrijwillige bijdragen kan het instrumentarium echter goede dienst doen. In de Nederlandse situatie dient rekening gehouden te worden met het recht op zelfrealisatie. In Duitsland is het instrument van 'Umlegung' inzetbaar om actief grondbeleid door een gemeente te bevorderen.⁴⁶

'Administrative guidance'

Dit is een in Japan toegepast instrument. Het houdt in dat er kostendeling is tussen de verschillende partijen bij bijv. aanleg infrastructuur bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen: Zo betaalt de ontwikkelaar voor de helft mee in de kosten in infrastructuur, dragen de ontwikkelaars de grond voor infrastructuur over tegen oorspronkelijke prijs of betalen ze de stijging van de grondprijs in die gevallen waar grond van derden gekocht moet worden. De overheid subsidieert als tegenprestatie een deel van de aanleg van de infrastructuur.

Exploitatievergunning

Lokale overheden kunnen bestemmingsplannen en exploitatievergunning gebruiken in onderhandeling voor bijdragen aan publieke werken. In ruil voor de bijdrage krijgen ontwikkelaars het recht om de locatie te ontwikkelen, dan wel het recht om te ontwikkelen in hogere dichtheden. Dit laatste is dan weer gunstig voor de mogelijk aantalen reizigers en daarmee voor de vervoerexploitatie.

Via de exploitatievergunning kunnen bovendien voorwaarden gesteld worden aan type bebouwing, bouwtechnische kenmerken enz. voordat tot ontwikkeling mag worden overgegaan. Ook hogere overheden zouden op deze manier investeringen kunnen verhalen. Niet rechtstreeks, maar door kosten in rekening te brengen bij de gemeenten die het vervolgens weer bij de ontwikkelaars verhalen.

Ontwikkelingsheffing

De gedachtegang achter ontwikkelingsheffing is dat nieuwe bebouwing leidt tot verdere druk op het vervoersnetwerk en dat derhalve een bijdrage in onderhoud of uitbreiding op zijn plaats is. Het is dus een verplichte bijdrage in kosten van infrastructuur door private partijen die willen ontwikkelen op locatie. Het kan een eenmalige bijdrage zijn, maar het kan ook in de vorm van een periodieke belasting op bijv. vloeroppervlak zijn. Een dergelijke heffing werkt alleen als de locatie zeer gewild is of als er geen andere locaties beschikbaar zijn. Dit type heffing wordt in de praktijk (m.n. in de Verenigde Staten) dan ook alleen toegepast in tijden, op plaatsen waar economische groei plaatsvindt. Toepassing van dit instrument past bij een restrictief ruimtelijk beleid.

⁴⁶ "De *Umlegung* is gebaseerd op het zogenaamde *Surrogationsprinzip* (surrogatieprincipe). De eigenaren houden in principe hun eigendom, er worden echter nieuwe percelen gevormd. Hiervoor worden alle betrokken percelen en de oude openbare gronden in de zogenaamde *Umlegungsmasse* verenigd. Door de *Umlegung* vindt er een waardestijging van de grond plaats. Op deze manier kunnen de nieuwe wegen en groenvoorzieningen uit de *Umlegungsmasse* verwijderd worden, waardoor alle deelnemende eigenaren naar rato grond inleveren voor de aanleg van infrastructuur en andere openbare voorzieningen. De overgebleven grond is de te verdelen grond, die zodanig wordt verdeeld dat iedere eigenaar een (normaliter kleiner) perceel met minstens dezelfde waarde als zijn ingeleverd perceel terugkrijgt. In het *Umlegungsplan* wordt de nieuwe verkaveling vastgelegd ". citaat uit scriptie Schoffer, C., *Die Möglichkeiten der Umlegung im niederländischen Städtebau; Flurbereinigung im Städtebau, eine Lösung für niederländische Probleme?*, Delft, München, augustus 2000.

value capturing van grond- en vastgoedbezitters

Heffingsdistricten

Het instrument van heffingsdistrict is gebaseerd op het aanwijzen van een bepaald gebied, bijvoorbeeld rond een stationslocatie, waar gedurende een vooraf bepaald aantal jaren extra belastingen worden geheven bij diegenen die baat hebben bij het opwaarderen van het station. De bedoelde belastingen worden geheven naast de gebruikelijke belastingen.

De heffing kan gebaseerd zijn op perceelgrootte, vierkante meters, vastgoedwaarde of een combinatie van deze criteria en kan gedifferentieerd worden naar afstand of naar type bebouwing. Door gedifferentieerde heffing kan een bepaalde mix van bebouwing worden gestimuleerd. Door bijvoorbeeld woningen minder te belasten dan kantoren wordt een mix gestimuleerd. Hiermee wordt bevorderd dat er niet alleen tijdens kantooruren maar ook 's avonds activiteit op straat is en de vervoersvraag meer verspreid wordt over de dag dan bij enkel kantoorontwikkeling.

Bij het instellen van een dergelijk heffingsdistrict kan op veel weerstand ontstaan tegen de begrenzing, de hoogte van de heffing, enz. In de VS hebben veel staten de wettelijke bevoegdheid dergelijke heffingsdistricten (assessment districts) op te zetten, echter alleen na instemming van de lokale bevolking door middel van een referendum. Ondanks de genoemde weerstand zijn er districten opgezet die succesvol tot eenderde van de totale investeringskosten verhaalden. In Nederland of Duitsland bestaat deze wettelijke bevoegdheid niet, waardoor het instrument niet zo maar toepasbaar is.

Impact fees

Impact fees zijn net als ontwikkelingsheffingen (zie boven) gericht op bebouwing die investeringen in publieke voorzieningen vereist. Impact fees zijn echter gericht op alle bebouwing in het gebied, dus niet alleen de nieuw te ontwikkelen, zoals bij ontwikkelingsheffing. De heffing is gekoppeld aan een bestemmingsplan. Eerst wordt de behoefte aan bepaalde diensten in beeld gebracht, vervolgens wordt onderzocht welke faciliteiten daarvoor nodig zijn en wat de kosten en baten van die faciliteiten zijn. Een tekort wordt gebruikt als basis voor de impact fee, die over een van te voren vastgestelde langere periode wordt geheven.

Ook voor dit instrument geldt dat het met name gebruikt wordt in landen waar de lokale overheden voor een groot deel afhankelijk zijn van lokale financieringsbronnen. Wat in Nederland en Duitsland slechts zeer beperkt het geval is.

Incrementele belasting

Als invoering van nieuwe belastingen op lokaal niveau niet tot de mogelijkheden behoort kunnen soms bestaande belastingen gebruikt worden. Wanneer investeringen in infrastructuur de waarde van het vastgoed doet stijgen, zal dit leiden tot een stijging van belastingopbrengsten die gebaseerd zijn op de vastgoedwaarde. Die (hogere) belastingopbrengsten kunnen vervolgens voor een bepaald gebied of een bepaalde periode geormerkt worden ter financiering van die infrastructuur.

Met name in de VS is deze vorm van financiering 'tax incremental financing' populair.

Het benutten van bestaande belastingen kent diverse voordelen boven invoering van nieuwe belastingen. Te eerste blijven de kosten van invoering en collecteren van nieuwe heffingen achterwege. Ook is minder onzekerheid omtrent het succesvol implementeren en tot slot zal er veel minder weerstand zijn vanuit de bevolking. Er wordt tenslotte alleen belasting geheven over de werkelijke waardeverhoging en niet een vast bedrag of een percentage van de geschatte waardeverhoging. Het nadeel is erin gelegen dat er uiteraard onzekerheid bestaat over de

werkelijke waardeestijging en daarmee over de hoogte van het bedrag dat het innen van de belasting op zal leveren.

Nederland kent wat dit betreft de Onroerend Zaakbelasting, waarvan het kabinet overigens voorgesteld heeft het gebruikersdeel per 2006 af te schaffen⁴⁷. In Duitsland komen de inkomstenbelastingen (deels) ten goede aan de gemeente. De opbrengsten hiervan worden echter niet geormerkt voor de betaling van bepaalde kosten, zoals bijvoorbeeld stationsontwikkeling of infrastructuur.

Loonheffing

Een in Frankrijk vaak gebruikt instrument is de loonheffing. Ter financiering van openbaarvervoervoorzieningen worden in Frankrijk op bepaalde plaatsen werkgeverspremies geheven over het brutoloon van werknemers in bedrijven met meer dan negen werknemers. Lokale vervoersautoriteiten zijn vrij om de hoogte van deze belasting – 'versement transport'- vast te stellen, waarbij zij wel gebonden zijn aan een maximum percentage. De opbrengsten worden geormerkt voor investeringen of exploitatiebijdragen voor het openbaarvervoer in de regio.

interne value capturing

Van interne value capturing is sprake wanneer de positieve invloeden van investeringen in transportinfrastructuur niet bij externe actoren terecht komen. Dit is het geval wanneer de baten binnen het stationsgebouw blijven. Via interne kruissubsidiëring kan zo zonder lastige onderhandelingen of kostbare heffingsinstrumenten een bijdrage gedaan worden aan infrastructuur investeringen. De twee instrumenten van interne value capturing zijn stationsexploitatie en totaalontwikkelaar.

Stationsexploitatie

Investeringen in openbaar vervoer beïnvloeden niet alleen prijzen van naastgelegen onroerend goed maar kunnen ook tot uitdrukking komen in de marktwaarde van ruimten binnen het stationsgebouw. In dat geval stijgen ook de omzet en winstmogelijkheden van te exploiteren winkels in het gebouw. Ook wanneer de vervoerder niet zelf de winkels exploiteert maar alleen de ruimte verhuurt aan derden is deze in staat een deel van de gestegen waarde te 'captureren'. Omdat huurders bereid zullen zijn hogere prijzen te betalen. Deze vorm van interne verevening kan alleen plaatsvinden wanneer de actor verantwoordelijk voor de investeringen tevens de exploitant van het complex is.

Totaalontwikkelaar

Door transportinfrastructuur investeringen financieel te koppelen aan nabijgelegen vastgoed ontwikkeling is het mogelijk om een (groot) deel van de waardeestijging intern te verrekenen. Door interne kruissubsidiëring van winstgevend commercieel vastgoed met vervoersinfrastructuur is het mogelijk het totaal winstgevender te maken dan bij afzonderlijk projectonderdelen mogelijk zou zijn. In Japan en Hong Kong wordt dit instrument wordt veelvuldig toegepast. Vervoersbedrijven ontwikkelen daar soms zelf grote multifunctionele complexen of hele wijken. Zij zorgen dragen daarbij zelf voor alle benodigde vervoersinfrastructuur en voor andere publieke voorzieningen. Ondanks het feit dat intern kruissubsidiëring tussen de vervoersactiviteiten en andere activiteiten in Japan niet is toegestaan, hebben deze conglomeraten sterk voordeel van deze bundeling. De verschillende bedrijfstakken kunnen op deze manier toch profiteren van de andere door een sterk OV-

⁴⁷ Miljoenennota 2006, aangeboden aan de Tweede Kamer 20 september 2005.

georiënteerde vastgoedontwikkeling. Bovendien kunnen ze tegen gunstigere voorwaarden commerciële leningen aan gaan dan wanneer zij alleen vervoersdiensten aan zouden bieden.

De ontwikkeling in Europa om investeringen in infrastructuur te scheiden van de exploitatie van openbaar vervoer maakt dit instrument lastiger uit te voeren. Daardoor zijn er meerdere partijen met elk hun eigen belangen. Verrekening met externe partijen zal altijd moeilijker tot stand te brengen zijn dan wanneer alle activiteiten onder een actor vallen.

Het bovenbeschreven instrumentarium wordt verspreid over de wereld toegepast. Toepassing en voorkomen van bepaalde instrumenten is sterk afhankelijk van het bestuurlijke systeem en bestaande wettelijke regelingen. Instrumenten die voortkomen uit het feit dat belastingheffing veelal lokaal plaatsvindt zullen in Nederland, noch Duitsland makkelijk toepasbaar zijn. In Nederland wordt wel geëxperimenteerd met value capturing. J.P. Schaay pleit er in een artikel in Cobouw⁴⁸ voor een vaste systematiek te ontwikkelen om opbrengsten in te kunnen schatten. "Er wordt overal op een andere manier geëxperimenteerd. Er is geen vaste systematiek om tot integrale benadering te komen. Bij de verschillende integrale ontwikkelingsprojecten wordt op verschillende manieren geprobeerd invulling te geven aan value capturing voor de infrastructuur. Het zou beter zijn als er een vaste systematiek wordt gehanteerd, in plaats van dat de bijdrage het toevallige resultaat is van onderhandelingen tussen partijen." Wel geeft hij daarbij aan dat de overheid zich niet bij voorbaat rijk moet rekenen: "Het voordeel van een vaste systematiek is dat de betrokken partijen vooraf enige zekerheid krijgen over de te verwachten bijdragen. De hoogte van de bijdrage moet daarbij worden ingegeven door de businesscase van het project en niet door de begroting (en de tekorten daarin) van V&W. Het is dus goed koopmanschap van het Rijk om bij projecten waarin infrastructuur kan worden gecombineerd met gebiedsontwikkeling te sturen op een bijdrage in de kosten van de infrastructuur, maar het zal veelal niet werken als het Rijk die bijdragen vooraf alvast in zijn budget inboekt"

Onderzoeksvragen

Zoals in de inleiding beschreven is het, om antwoord te kunnen geven op de vraag hoe 'Verkeer en Vervoer' en 'Ruimtelijke Ontwikkeling' elkaar kunnen versterken bij de ontwikkeling van een stationslocatie, noodzakelijk te onderzoeken welke visies de verschillende partijen hebben op bereikbaarheid, inzicht te hebben in de complexiteit van het proces en te bezien of financiële instrumenten ingezet kunnen worden om aanleg van infrastructuur en gebiedsontwikkeling meer met elkaar te verknopen.

In dit hoofdstuk is ingegaan op de financiële instrumenten die in theorie bestaan. Gesteld is dat toepassing van value capture instrumenten afhankelijk is van de bestuurlijke context in een land en dat in Nederland momenteel geëxperimenteerd wordt met toepassing van value capturing.

Omdat de toepassing nog experimenteel is, zal in de casestudies eerst bekeken worden welke kostendragers aanwezig zijn. afgeleid daarvan zal bekeken worden of er sprake is van inzet van value capture instrumenten. Tot slot welke invloed de bijdragen van verschillende partijen, al dan niet via één van de value capture instrumenten, gehad heeft op de ontwikkeling in de case.

⁴⁸ Schaay, J.P. *Infra deels betalen uit gebiedsontwikkeling*, Cobouw 17-1-2004.

Voor het caseonderzoek zijn op grond van bovenstaande de volgende vragen opgesteld:

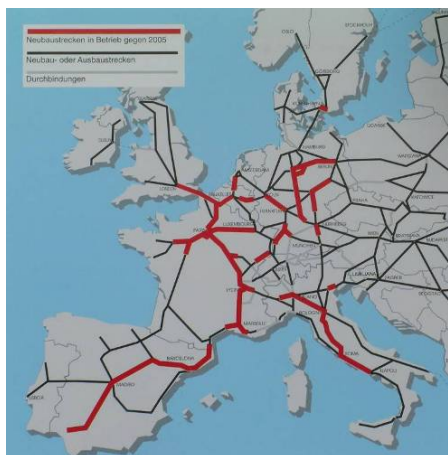
- 1) Leveren de verschillende partijen een financiële bijdrage aan de ontwikkeling?
- 2) Is daarbij sprake van één van de valuecapture-instrumenten zoals in dit hoofdstuk beschreven?
- 3) Welke invloed heeft deze bijdrage, al dan niet via een value capture instrument, op de totale ontwikkeling?

PRAKTIJK

HOOFDSTUK 4 KÖLN RHEIN/MAIN

Paragraaf 4.1 De lijn Köln – Rhein/Main

15 december 2002 is een nieuw aangelegde ICE⁴⁹-lijn van Keulen naar Frankfurt – de lijn Köln- Rhein/Main- officieel in de dienstregeling van de Deutsche Bahn opgenomen. De spoorlijn Köln – Rhein/Main verbindt twee economisch belangrijke regio's in Duitsland, Rhein/Ruhr rond Keulen en Rhein/Main rond Frankfurt. De spoorlijn is onderdeel van het (toekomstige) ICE-netwerk in Duitsland en is een schakel in het Europese netwerk. Het Europese netwerk dat volgens de EU-commissie een belangrijk element is ter ondersteuning van de groei en van Europa en de vorming van de interne markt.⁵⁰ De Deutsche Bahn geeft prioriteit aan de vorming en completering van dit Europese netwerk. Of zoals de Deutsche Bahn het zelf zegt: "Die Neubaustrecke Köln-Rhein/Main ist als Kernstück der Europäischen Bahnen Teil der Transeuropäischen Netze (TEN), die die Staaten der Europäischen Union (EU) verbinden."⁵¹ Figuur 12 en 13 geven het nationale en internationale netwerk weer.⁵²



figuur 13 Trans European Network, zwart nieuwe en te verbeteren trajecten, rood geplande ingebruikname voor 2005



figuur 12 Duitse netwerk, groen: snel blauw: langzaam

De spoorlijn Köln – Rhein/Main is aangelegd voor speciaal ontwikkelde ICE 3-treinen. Het tracé is 177 kilometer lang telt 30 tunnels en 18 overbruggingen van dalen. Alleen de treinen van het type ICE 3 kunnen de bochten en stijgingspercentages (max. 4%) aan. Hun maximumsnelheid bedraagt 300 km/h. In totaal heeft de aanleg circa 6 mrd Euro gekost. De reistijd tussen Keulen en Frankfurt is 76 minuten, wat een uur minder is dan de voormalige reistijd over het tracé langs de Rijn.

⁴⁹ Inter City Express is een hoge snelheidstrein.

⁵⁰ EU-commissie juni 1998, n.a.v. conferentie Luxemburg 20/21 november 1997.

⁵¹ *DBProjekt Köln-Rhein/Main; Ein Konzept von heute für den Verkehr von morgen*, uitgave DB projekt GmbH Köln Rhein/Main, maart 2000, p.6

⁵² Eigen foto's van afbeeldingen uit *DBProjekt Köln-Rhein/Main; Ein Konzept von heute für den Verkehr von morgen*, uitgave DB projekt GmbH Köln Rhein/Main, maart 2000.

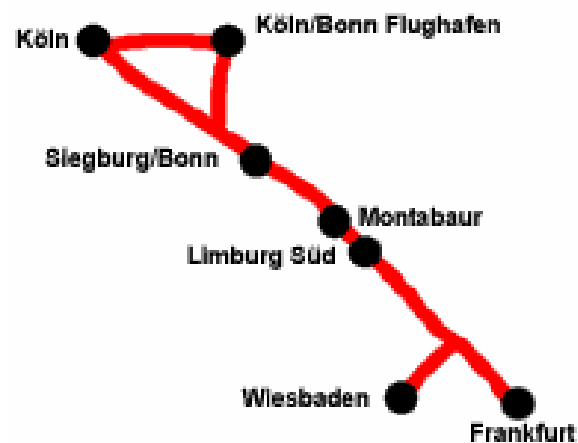
De verbinding tussen Keulen en Frankfurt liep voorheen langs de linker Rijnsoever. Al in de jaren zeventig van de 20^e eeuw was er sprake van dat die spoorlijn verbetering behoeftte. In de jaren tachtig werd steeds duidelijker dat de ombouw van de spoorlijn langs de Rijn tot ICE-lijn te veel landschappelijke schade zou aanrichten. In 1985 werd een nieuwe spoorlijn tussen Keulen en Frankfurt als hoogste prioriteit opgenomen in het 'Bundesverkehrswegeplan'. Nog vier jaar werd gediscussieerd over het verloop van het tracé. December 1989 besloot het Duitse kabinet tot een nieuw tracé rechts van de Rijn, parallel aan de autoweg A3, met een extra verbinding langs de luchthaven Köln Bonn en een aftakking naar Wiesbaden. De spoorlijn loopt daarmee door drie verschillende bondslanden: Nordrhein-Westfalen, Rheinland Pfalz en Hessen.

Van 1991 tot en met 1994 vindt de ruimtelijke ordeningsprocedure de zogenaamde 'Raumordnungsverfahren' plaats in deze verschillende bondslanden. Vervolgens lopen van 1994 tot en met 1998 de procedures voor de verschillende tracébesluiten, 'Planfeststellungsverfahren', waarvan er voor het gehele tracé vijftig nodig zijn. Deze dienen door het Eisenbahnbundesamt afgegeven te worden.

In december 1996 wordt met de bouw van de eerste deel, bij het Autobahnkreuz Frankfurt, gestart. In 1999 wordt de oorspronkelijke planning aangepast vanwege vertragingen in de vergunningprocedures enerzijds en anderzijds omdat de tunnelbouw op plekken meer moeilijkheden oplevert dan oorspronkelijk verwacht. In 2000 wordt gestart met de zijverbinding naar de luchthaven Köln Bonn. Op 25 juli 2002 vindt de officiële opening van de hoofdspoorlijn plaats, de treinen rijden dan als shuttles. In december 2002 wordt de lijn formeel opgenomen in de dienstregeling. De lijn langs de luchthaven Köln Bonn wordt in 2004 in de dienstregeling opgenomen.

Aan de spoorlijn liggen de stations Köln Hauptbahnhof, Köln-Deutz/Messe, Siegburg/Bonn, Montabaur, Limburg Süd, Flughafen Frankfurt (M), Frankfurt (M), en aan aparte aftakkingen Flughafen Köln/Bonn en Wiesbaden. (zie figuur 14) Hiervan zijn Montabaur, Limburg Süd en de beide luchthavenstations nieuw gebouwd.

In de volgende paragrafen worden de ontwikkelingen van en rond de stations luchthaven Köln Bonn, Montabaur en Limburg Süd beschreven en onderzocht op de in hoofdstuk 1 tot en met 3 gestelde onderzoeksvragen.



figuur 14 gestileerde tracékaart lijn Köln Rhein/Main

Paragraaf 4.2 Köln Bonn Airport

4.2.1 Beschrijving

inleiding

Sinds 1913 worden er militaire vluchten uitgevoerd vanaf het vliegveld dat nu Köln Bonn Airport heet. In 1951 wordt het de civiele luchthaven van de hoofdstad van de bondsrepubliek Duitsland. Na het besluit van de Duitse regering om na de hereniging van Duitsland Berlijn hoofdstad te maken, raakt het vliegveld zijn functie als regeringsluchthaven kwijt. Het bondsland Nordrhein Westfalen wil het vliegveld wel behouden en steekt een groot deel van de middelen die het krijgt ter compensatie van het verlies van de hoofdstad Bonn, in de luchthaven. Anno 2004 is Köln Bonn de vierde personenluchthaven, met name dankzij de prijsvliegers, en de tweede vrachtluchthaven van Duitsland. In 2004 telde de luchthaven rond de 8,1 miljoen passagiers, 613.000 ton vracht, circa 1900 werknemers en een winst van 215 miljoen euro. In bedrijven rond de luchthaven werken circa 10.000 mensen.

lijn

Köln Bonn Airport was voorheen niet aangesloten op het spoorwegnetwerk en alleen bereikbaar via de weg. In 1993 valt het besluit over de aansluiting op het spoorwegnetwerk. Aan het besluit om de luchthaven via een extra aan te leggen lus, aan te sluiten op de ICE-lijn Köln-Rhein/Main zijn jaren van onderhandelingen vooraf gegaan. Het bondsland Nordrhein Westfalen wilde de luchthaven graag behouden na het vertrek van de bondsregering uit Bonn. Het werkgelegenheidsverlies dat dit vertrek met zich mee bracht, zou gecompenseerd moeten worden. Nordrhein Westfalen verwachtte dat de luchthaven een belangrijke bijdrage kon leveren aan de economische ontwikkeling van het bondsland. Een betere bereikbaarheid van de luchthaven, niet alleen over de weg, maar ook over het spoor vond zij daarvoor van groot belang. Ook de Duitse staat en uiteraard de luchthaven zelf zagen grote voordelen in een betere bereikbaarheid.

figuur 15 kaart tracé Köln Bonn Flughafen



Naast een aansluiting op het ICE-netwerk betreft de spoorverbinding ook een aansluiting voor regionale spoorwegen. Met de aanleg van het tracé werd gestart in 2000, de eerste treinen rijden in 2004. Door de ICE-verbinding wordt de luchthaven over spoor bereikbaar voor reizigers uit het Rhein/Main gebied (Frankfurt, Wiesbaden, Mainz) en uit Rheinland Pfalz, (via stations Montabaur en Limburg Süd). Vanuit de regio Rhein/Ruhr is de luchthaven bereikbaar zowel via ICE als via het regionale spoor. Bovendien zijn er verbindingen via de regionale spoorwegen met plaatsen als Essen, Düren, Aachen, Mönchengladbach. Een directe

verbinding met Bonn is nog niet tot stand gekomen. Met name de regionale verbindingen hebben een belangrijke functie in het forenzenverkeer van de werknemers van de luchthaven en de omliggende bedrijven. De bereikbaarheid van de luchthaven over spoor zorgt tevens voor een betere bereikbaarheid van de regio voor luchtreizigers die van elders de regio willen bezoeken. Zo levert ze een bijdrage aan het toeristisch verkeer in de regio en stad Keulen.⁵³ De luchthaven is nu een verkeersknooppunt voor luchtvaart, autoverkeer en verschillende soorten spoorwegverkeer. Daarbij heeft de luchthaven zelf (niet het station) een belangrijke functie voor een goede bereikbaarheid van de regio voor vrachtverkeer. Uit onderzoek van de universiteit van Keulen, in opdracht van de luchthaven en de “Industrie- und Handelskammer” van Keulen en Bonn/Rhein-Sieg in 2004 is gebleken dat de prijsvliegers een economische impuls aan de regio hebben gegeven. De ondernemers in de regio Köln/Bonn hebben duidelijk locatievoordeel gekregen, aldus de voorzitter van de Industrie- en Handelskammer Köln.⁵⁴

station

De knooppuntfunctie voor verschillende modaliteiten komt ook naar voren in de bebouwing. In 1997-2000 werd de tweede luchthaventerminal met station gebouwd. Het spoorwegstation vormt één geheel met zowel de oudere terminal 1 als met deze tweede terminal.



figuur 16 treinstation Köln Bonn Airport



figuur 17 zicht op parkeergarage vanuit terminal 2 Köln Bonn Airport

Het station ligt ondergronds, onder de terminals. Het gedeelte tussen de beide terminals is overkapt met een glasdak van 150 meter lengte en 40 meter breedte. Tot het gebouwencomplex behoren ook nog twee parkeergarages met toegangswegen. Daarmee is het station/terminal/parkeergarage een voorbeeld van vervlechting van verschillende vervoersmodaliteiten. Of zoals de folder van de luchthaven zegt: Niet meer dan 100 meter hoeft de reiziger te lopen om van het ene vervoersmiddel in het andere te komen. Architect

⁵³ Studie van universiteit Keulen en IHK Keulen en Bonn/Rhein-Sieg “*Low-Cost-Geschäft für Region ein Segen*”, Keulen 2004.

⁵⁴ Citaat Ferger, H. “die Unternehmen der Region Köln/Bonn haben einen einmaligen Standortvorteil durch die Low-Cost-Carrier auf dem Köln-Bonner Flughafen. Fast 150 Millionen Euro Einsparpotenzial sind gerade in konjunkturell schwierigen Zeiten ein echter Wettbewerbsvorteil. Das LCC-Segment bietet aber auch die Chance, vom schnellst erwarteten Konjunkturaufschwung besonders profitieren zu können, weil die Unternehmen aus der Region dank der billigen und zahlreichen Flugverbindungen ihre Neukundenakquise und die Kundenbetreuung kostengünstig intensivieren können” in: “*Low-Cost-Geschäft für Region ein Segen*”, Keulen 2004.

van de tweede terminal, het station en parkeergarages met toeritten is Helmut Jahn. Met de bouw van het station werd gestart in 2000, in juni 2004 werd het geopend en in de dienstregeling opgenomen.

De totaalkosten van het station inclusief het tracé van circa 15 kilometer bedragen rond de 530 miljoen euro. Hiervan werd 255 miljoen door de staat betaald, 222 miljoen door het bondsland Nordrhein Westfalen en 53 miljoen door de luchthaven Köln Bonn GmbH. Het bedrag dat door de luchthaven is betaald was een van te voren vastgesteld bedrag. De luchthaven deelde niet in het risico van de aanleg en bouw. Eventuele meerkosten zouden ten laste komen van de Deutsche Bahn. De luchthaven heeft wel als opdrachtgever voor de bouw van het station, inclusief terminal enz. gefungeerd. De juridische vastlegging van de eigendomsverhoudingen en beheer moeten op dit moment nog in contracten vastgelegd worden.⁵⁵

Om antwoord te kunnen geven op de vraag hoe 'Verkeer en Vervoer' en 'Ruimtelijke Ontwikkeling' elkaar kunnen vinden zijn in het theoretisch deel van dit onderzoek een drietal onderwerpen behandeld. Gesteld is dat het noodzakelijk is te onderzoeken welke *visies* de verschillende partijen hebben op bereikbaarheid, inzicht te hebben in de *belangen en complexiteit* van het proces en te bezien of *financiële instrumenten* ingezet kunnen worden om aanleg van infrastructuur en gebiedsontwikkeling meer met elkaar te verknopen. In het theoretische deel is ieder onderwerp (hoofdstuk) afgesloten met een aantal vragen voor het caseonderzoek.

In de paragrafen 4.2.2 tot en met 4.2.4 zullen deze vragen beantwoord worden voor de case KölnBonn Airport. Vooraf dient daarbij aangetekend te worden dat het onderzoek zich heeft beperkt tot de ontwikkeling van het station in relatie tot de luchthaven en dat de gebiedsontwikkeling rond het vliegveld geen onderwerp van onderzoek is geweest.

4.2.2 Bereikbaarheid

vragen

De theoretische behandeling van het onderwerp bereikbaarheid in hoofdstuk 1 heeft voor het caseonderzoek de volgende vragen opgeleverd:

- 1) Welke visie hebben de bij de ontwikkeling betrokken partijen op bereikbaarheid?
 - a) een vervoerstechnische visie op het netwerk
 - b) een visie op het knooppunt als overstapmachine
 - c) een visie op bereikbaarheid van de plaats als vestigingslocatie
- 2) Wordt in de ontwikkeling geïnvesteerd in de knoop, de locatie, de ruimtelijke kwaliteit en imago?
- 3) Is er sprake van locatiesynergie met aandacht voor versnellen, verdichten en veraangemen?

antwoorden

- 1) De Deutsche Bahn hanteert bij de aanleg van de ICE-lijnen een vervoerstechnische visie op het netwerk. Daarbij richten ze zich zowel op het nationale als het internationale netwerk. De lijn Köln-Rhein/Main werd beschouwd als een ontbrekende schakel in die

⁵⁵ Interview met mw D. Wilke, projectleider Köln Bonn Flughafen in dienst van DB Projektbau, d.d. 10 juni 2005.

netwerken, wat betekende dat de aanleg van de lijn moest zorgen voor een zo snel mogelijke verbinding tussen de Keulen (regio Rhein/Ruhr) en Frankfurt (regio Rhein/Main). De verbinding met de luchthaven is in die zin een omleiding die een langere reistijd van ca. 15 minuten oplevert voor reizigers van Keulen naar Frankfurt en omgekeerd. Ook voor het regionale spoorvervoer hanteert de Deutsche Bahn de vervoerstechnische visie op het netwerk, in dit geval het regionale netwerk. De positie van de luchthaven is daarbij wel een andere. Met name deze regionale verbindingen hebben een belangrijke functie in het forenzenverkeer van de werknemers van de luchthaven en de omliggende bedrijven.

De verschillende overheden, staat, bondsland en gemeente, zagen de aansluiting van de luchthaven op het spoorwegnetwerk als een verbetering van de bereikbaarheid van de luchthaven voor verschillende modaliteiten, waarbij de luchthaven als knooppunt fungeert. Daarnaast kijken zij ook naar de bereikbaarheid van het land (of regio) vanuit de luchthaven. Voor de overheden is er een afgeleid belang in de economische ontwikkeling en de werkgelegenheid van c.q. in de regio.⁵⁶ De bereikbaarheid van de luchthaven met spoor zorgt voor een betere bereikbaarheid van de regio voor luchtreizigers en levert een bijdrage aan toeristisch verkeer in de regio en stad Keulen.⁵⁷

Voor het luchthavenbedrijf staat de bereikbaarheid van de locatie luchthaven voorop. Dit betekent dat zij zich met name richt op het knooppunt van verschillende modaliteiten en op de luchthaven als overstapmachine waar de verschillende vliegmaatschappijen en de luchthaven als bedrijf van profiteren.

- 2) In de ontwikkeling van de luchthaven is grote aandacht geweest voor zowel de knooppuntfunctie, de ruimtelijke kwaliteit en het imago. De aandacht voor de knooppuntfunctie komt tot uitdrukking in de verwevenheid en directe snelle overstapmogelijkheden tussen de verschillende modaliteiten. De aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit komt tot uitdrukking in de architectuur waarvoor een gerenommeerd architect is aangetrokken. Aan het imago is door de luchthaven ruim aandacht besteed door middel van een huisstijl en reclamecampagnes.⁵⁸ Naar de vestigingslocatie is in het kader van deze scriptie geen onderzoek gedaan.
- 3) Binnen de functie als knooppunt is zeker sprake van synergie effecten. Voor de luchthaven geldt dat deze gegroeid is de laatste jaren. De investeringen in de bereikbaarheid zijn daar mede debet aan, aldus de directeur van de luchthaven.⁵⁹ De groei in het reizigersaantal heeft voor de Deutsche Bahn het positieve effect dat de exploitatie van het regionale vervoer nu al een positieve vervoerexploitatie laten zien. Door de geïntegreerde bouw van station, terminals en parkeergarage is een snelle overstap tussen de verschillende modaliteiten mogelijk gemaakt. In het gebouw is bovendien aandacht besteed aan de routing en bewegwijzering in een huisstijl.⁶⁰ De exploitatie van het luchthavengebouw, in concreto de verhuur van de winkels en restaurantruimtes is positief. De verhuur van verschillende ruimtes draagt bij aan het bedrijfsresultaat en zorgt tevens

⁵⁶ Volgens studie van universiteit Keulen en IHK Keulen en Bonn/Rhein-Sieg "Low-Cost-Geschäft für Region ein Segen", Keulen 2004: zijn de direct effecten voor de werkgelegenheid op de luchthaven 4420 banen en geeft driekwart van de werkgevers in de regio aan voordelen te zien in de luchthaven.

⁵⁷ Studie van universiteit Keulen en IHK Keulen en Bonn/Rhein-Sieg "Low-Cost-Geschäft für Region ein Segen", Keulen 2004.

⁵⁸ Zie website www.Koeln-Bonn-Airport.de.

⁵⁹ Onder andere citaat directeur Klapdor, W., "Dieser enorme Umschwung am Köln Bonn Airport konnte auch deshalb gelingen, weil wir seit Mitte der 90er Jahre mit Nachdruck die Verbesserung unserer Infrastruktur vorantreiben", in *Köln Bonn Airport wächst gegen den Branchentrend*", 25-06-2003.

⁶⁰ Zie website www.Koeln-Bonn-Airport.de.

voor een levendigheid op het vliegveld die het verblijf voor de reiziger veraangenaamd. De geïntegreerde bouw van station, terminals en parkeergarage, inclusief het aantrekken van een gerenommeerd architect (niet alleen kwaliteit van de architectuur, ook imago) draagt bij aan de belevenis door de reiziger. De toepassing van veel glas zorgt voor toetreding van daglicht in de verschillende gebouwonderdelen, wat de overzichtelijkheid voor de reiziger vergroot. Met deze aandacht voor frequentie, routing, snelle overstap, mix van functies, verhuur van ruimtes, levendigheid, transparantie is er sprake van versnellen, verdichten en veraangename binnen het gebouw (station, terminal, parkeergarage). De gebiedsontwikkeling rond de luchthaven heeft geen onderdeel van dit onderzoek uitgemaakt, zodat daarover geen uitspraken gedaan kunnen worden.

4.2.3 Belangen en complexiteit ontwikkelingsproces

vragen

De theoretische behandeling van het onderwerp belangen en complexiteit van het ontwikkelingsproces in hoofdstuk 2 heeft voor het caseonderzoek de volgende vragen opgeleverd:

- 1) Welke partijen zijn betrokken bij de ontwikkeling en welke belangen hebben zij?
- 2) Welke tijdsbalk is er per case op te stellen?
- 3) Zijn er door de partijen allianties aangegaan om belangen verwezenlijkt te krijgen?
- 4) Is er sprake van 'open vensters', in de zin van het stromenmodel van Kingdon, waarvan gebruik is gemaakt om belangen te verwezenlijken?

antwoorden

- 1) Figuur 19 geeft het overzicht van de actorenanalyse. De belangrijkste partijen die van invloed zijn geweest op de ontwikkeling zijn de Duitse staat, het bondsland, de luchthaven en de Deutsche Bahn.

Binnen het concern Deutsche Bahn is sprake van verschillende, conflicterende belangen. Met betrekking tot de aanleg van de nieuwe lijn, omleiding van de lijn Köln-Rhein/Main speelt het belang van DB Netz, die een zo snel mogelijke verbinding wil tussen Keulen en Frankfurt. De aanleg van de lijn naar de luchthaven was in dat opzicht helemaal niet in het belang van de Deutsche Bahn. Dit betekende namelijk tijdsverlies voor reizigers tussen Keulen en Frankfurt van 15 minuten. Alle extra aanleg van lijnen en stations levert bovendien kosten op. Zeker de wens van een geïntegreerd gebouw, van een gerenommeerd architect, brengt kosten met zich mee die de doelstelling sober en doelmatig te boven gaan. Dit is deels ondervangen doordat andere partijen hebben bijgedragen in de kosten van de extra lijn en het station. Als eenmaal tot de aanleg van de lijn en het station besloten is speelt het belang van Personenverkehr. Inmiddels is gebleken, na nog geen jaar van exploitatie, dat de exploitatie van de spoorvervoer al positief is.⁶¹

Het bondsland Nordrhein Westfalen wilde de luchthaven graag behouden na het vertrek van de bondsregering uit Bonn, vanuit een economisch belang. Het

⁶¹ Interview dhr U. Kampschulte, hoofd Öffentlichkeitsarbeit DB Projektbau, d.d. 10 juni 2005.

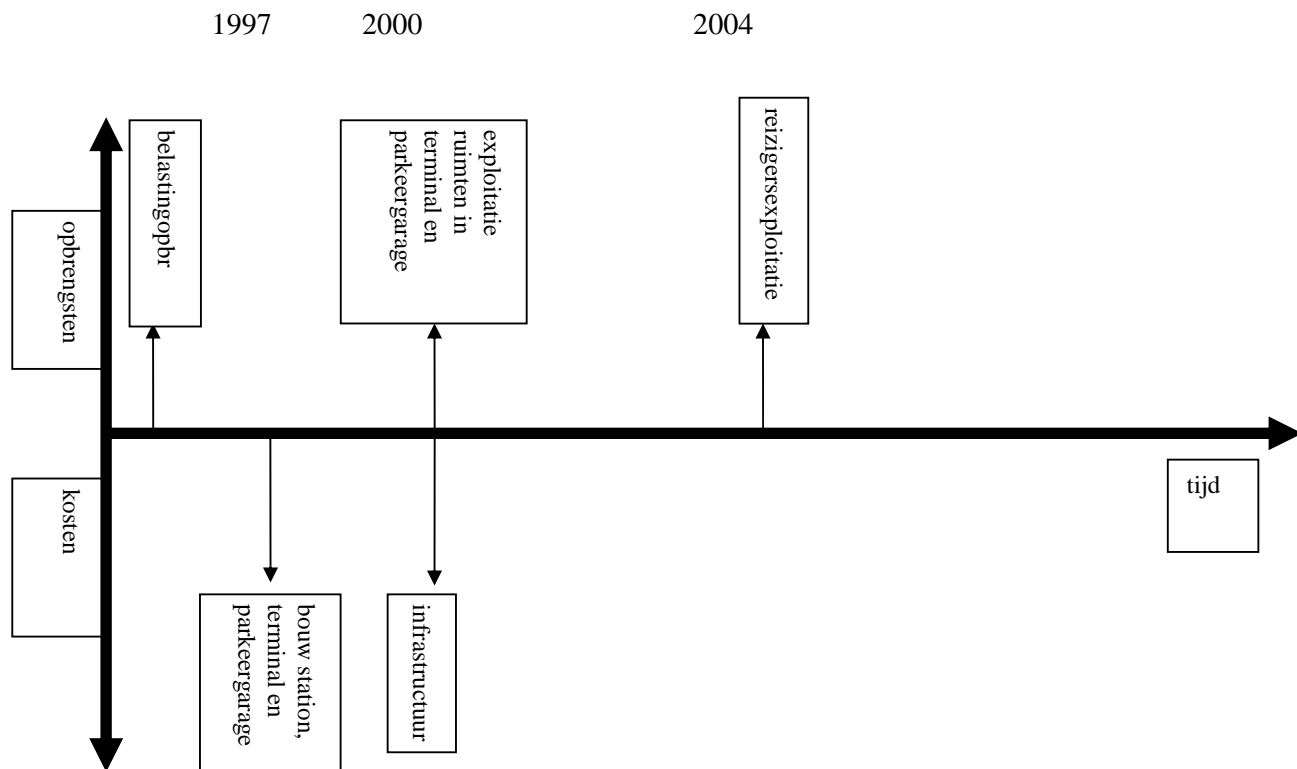
werkgelegenheidsverlies wat dat vertrek met zich mee bracht, zou gecompenseerd moeten worden. Ook voor de staat speelde het economisch belang. Daarnaast speelden milieubelangen, door spoorverkeer ter vervanging van (een deel van) het autoverkeer en ter vervanging van binnenlandse vluchten. Vervanging van een deel van het autoverkeer door spoor heeft bovendien een betere doorstroming op de weg tot gevolg. Bovendien wilde de staat het bondsland Nordrhein Westfalen compensatie bieden voor het vertrek van de hoofdstad.

Voor de luchthaven speelt het bedrijfsbelang waarvoor een aansluiting tussen de verschillende modaliteiten en imago van de luchthaven belangrijk is. Aansluiting op het spoor is in beide opzichten belangrijk. Niet alleen met de aanleg van de lijn, maar in het bijzonder met de keus voor een geïntegreerd gebouw voor station, terminals en parkeergarages wordt aan beide tegemoetgekomen. In de keus van een gerenommeerd architect als Jahn komt het imagoaspect nog eens extra naar voren. Het bedrijfsbelang van de luchthaven sluit aan bij de belangen voor economische belangen van de verschillende overheden.

Categorie	Organisatie	Rol/betrokkenheid	Fase	Specifiek onderdeel (netwerk, station, gebied)	Verwachting Resultaat
Duitse staat		politiek-bestuurlijk financieel	visie, planvorming	netwerk, station	internationale bereikbaarheid aansluiting verschillende modaliteiten ontwikkeling Duitsland (breed; economie, mobiliteit, milieu enz) compensatie voor vertrek hoofdstad bestuurlijke facilitering (tracébesluiten)
Bondsland Nordrhein Westfalen		politiek-bestuurlijk wet- en regelgeving financieel	visie, planvorming, uitvoering	netwerk, station, gebied	compensatie voor verlies hoofdstad (politiek en financieel) regionale bereikbaarheid bestuurlijke facilitering, RO-procedures financiering station ontwikkeling van de het bondsland (economie, mobiliteit, milieu, enz)
Regio		verkeer	visie, planvorming, exploitatie lijn	netwerk	aansluiting modaliteiten
Gemeente Köln		politiek bestuurlijk wet- en regelgeving	visie, planvorming	gebied	lokale bereikbaarheid aansluiting modaliteiten bestuurlijk facilitering (RO-procedures) ontwikkeling stad (economie, mobiliteit, milieu, enz)
Deutsche Bahn	Netz	financieel	exploitatie, beheer	netwerk, station	(inter)nationaal netwerk, snelle verbinding tussen Keulen en Frankfurt (Flughafenverbinding omweg) sober en doelmatig (zo laag mogelijke kosten)
	Projektbau GmbH		uitvoering	netwerk, station	aanleg binnen planning en begroting station sober en doelmatig
	Service & station	financieel		station	beheerbaar station
	Personenverkehr (Fernverkehr)	financieel		ICE- netwerk	rendement op vervoerexploitatie
	Personenverkehr (Regional)	financieel		regionaal netwerk	rendement op vervoerexploitatie
Luchthaven		financieel imago	visie, planvorming, uitvoering, beheer	netwerk, station, gebied	exploitatie luchthaven en vliegverkeer aansluiting modaliteiten (aanvoer luchtreizigers) ruimtelijke kwaliteit beheerbaar station
reizigers				netwerk	aansluiting op vliegverkeer, snelle verbindingen

figuur 19 actorenanalyse Köln Bonn Airport

- 2) Bij de case KölnBonn Airport is de volgende tijdbalk van kosten en baten op te stellen. Aangezien de luchthaven wel reeds bestond was er al sprake van belastinginkomsten voor de overheid, voordat de spoorlijn en het station aangelegd werden. De bouw van de tweede terminal, het station en de parkeergarages betroffen kosten, die na gereedkomen voor de luchthaven opbrengsten met zich meebrachten door de exploitatie van de garages en verhuur van de ruimten in de terminal. Voor de Deutsche Bahn is pas sprake van inkomsten nadat ook de spoorlijn geheel gereed is en in de exploitatie is opgenomen.



figuur 20 schema in tijd Köln Bonn Airport NB aangezien de gebiedsontwikkeling niet is verbonden met de aanleg van de spoorlijn is deze ook niet betrokken in dit schema

- 3) Het besluit tot aanleg van de aftakking was voornamelijk een politiek besluit, gerelateerd aan het verlies van de functie als hoofdstad van Duitsland, door Bonn Rheinland Westfalen. De Duitse staat was van mening dat de verplaatsing van de hoofdstad gecompenseerd diende te worden en stelde daarvoor middelen beschikbaar. Het bondsland Rheinland Westfalen heeft deze compensatiemiddelen voor een groot deel ingezet voor de aanleg van de spoorlijn en de verbetering van de luchthaven. De politieke wens van het bondsland om de ICE-verbinding naar de luchthaven aan te leggen is gehonoreerd in de besluitvorming daaromtrent op het niveau van de Duitse staat. Er is echter geen sprake van een gezamenlijke besluitvorming.
- 4) Het verlies van de functie van hoofdstad van Duitsland door Bonn is door, met name het bondsland aangegrepen om te bewerkstelligen dat de luchthaven aangesloten werd op het spoorwegnet. De middelen die ter compensatie van het verlies van de hoofdstad werden verkregen, zijn voor het groot deel hiervoor ingezet. Bovendien is de besluitvorming door de Duitse staat over de aanleg, door het bondsland beïnvloed met als argumentatie de impuls die verbetering van de bereikbaarheid van het vliegveld zou geven aan de economie van het bondsland. De luchthaven heeft hierop, vanuit haar belangen,

ingespeeld. In die zin kan het verlies van de functie van hoofdstad als 'open venster' worden gezien waarop door verschillende partijen is ingespeeld.

4.2.4 Mogelijkheden voor value capturing

vragen

De theoretische behandeling van het onderwerp mogelijkheden voor value capturing in hoofdstuk 3 heeft voor het caseonderzoek de volgende vragen opgeleverd:

- 1) Leveren de verschillende partijen een financiële bijdrage aan de ontwikkeling?
- 2) Is daarbij sprake van één van de value capture-instrumenten zoals in dit hoofdstuk beschreven?
- 3) Welke invloed heeft deze bijdrage, al dan niet via een value capture-instrument, op de totale ontwikkeling?

antwoorden:

- 1) De totaalkosten van het station inclusief het ondergrondse deel van het tracé van circa 15 kilometer bedragen rond de 530 miljoen euro. Hiervan werd 255 miljoen door de staat betaald, 222 miljoen door het bondsland Nordrhein Westfalen en 53 miljoen door de luchthaven Köln Bonn GmbH. De Duitse staat is, net als in Nederland, de grootste betaler voor de aanleg van spoorlijnen. Ook bij de aanleg van de verbinding naar de luchthaven Köln Bonn is dit het geval geweest. Het bondsland Nordrhein Westfalen heeft bijgedragen omdat zij de luchthaven, die haar functie als regeringsluchthaven had verloren te behouden. Zij verwachtte daar economische voordelen voor het land van. De luchthaven heeft bijgedragen omdat zij een spoorverbinding van de luchthaven wilde om aanvoer van reizigers. Aan het station heeft ze bijgedragen omdat ze één geïntegreerd gebouw wilde met de tweede terminal van dezelfde architect die ook het ontwerp voor deze terminal had gemaakt. Voor de publieke partijen betrof het een bijdrage aan de aanleg van de lijn, inclusief de kosten voor het basisstation. De luchthaven heeft betaald voor de extra kosten van het station, inclusief het ondergronds brengen van een deel van het tracé dat samenhang met het station.
- 2) Bij de bijdragen ging het om van te voren vastgestelde vaste bijdragen. Ook het bedrag dat door de luchthaven is betaald was een van te voren berekende vast bijdrage. De luchthaven deelde niet in het risico van de aanleg en bouw. Eventuele meerkosten zouden ten laste komen van de Deutsche Bahn. Voor de bouw van het stationsgebouw, terminal en parkeergarage was de luchthaven weliswaar opdrachtgever, maar aangezien het risico niet bij de luchthaven lag, kan men de luchthaven moeilijk aanduiden als totaalontwikkelaar. De economische groei levert zowel de staat als het land als de stad belastinginkomsten⁶² op. Hier is echter geen sprake van inzet van een instrument zoals beschreven in hoofdstuk 3. Er is geen sprake van dat bepaalde belastinginkomsten rechtstreeks ingezet worden voor de kosten van de bouw. De kosten worden in algemene zin terugverdiend via de belastingen.

⁶² "een gemiddelde stijging van €167 is berekend", informatie uit studie van universiteit Keulen en IHK Keulen en Bonn/Rhein-Sieg "Low-Cost-Geschäft für Region ein Segen", Keulen 2004.

- 3) De bijdragen zijn zeker van belang geweest voor de ontwikkeling. Zonder de bijdrage van de deelstaat zou de verbinding met de luchthaven hoogstwaarschijnlijk niet tot stand zijn gekomen. Zonder de bijdrage van de luchthaven zou de DB nooit tot de bouw van het huidige station hebben besloten. Het feit dat het een met de terminal geïntegreerd ondergronds stationsgebouw is geworden met parkeergarages is te danken aan het feit dat de luchthaven daarin heeft geïnvesteerd.

Paragraaf 4.3 Montabaur

4.3.1. Beschrijving

inleiding

Montabaur is een kleine stad met 14.000 inwoners. De gemeente telt 38.000 inwoners en in de regio wonen zo'n 500.000 mensen. Montabaur is gelegen aan een afslag van de A3 en had al een station voor regionaal treinverkeer.

In 1989 besluit de bondsregering tot de aanleg van het ICE-tracé Köln – Rhein/Main, met een nieuw ICE-station in Montabaur. Niet alleen wordt een ICE-station gebouwd, tevens wordt het bestaande station voor de regionale treinen verplaatst en geïntegreerd in het nieuwe station. Ook het regionale busstation wordt verplaatst en er wordt besloten tot een verlegging van de afslag van de A3 naar het nieuwe ICE-station. Tussen station en autobaan komt een parkeerplaats en onder het plein voor het station een parkeergarage t.b.v. Park&Ride. Tussen het nieuwe stationsgebied en de stad Montabaur komt een voetgangers- fietsersbrug. Het station wordt in 2000 in gebruik genomen voor de Regionalbahn. Augustus 2002 stopt de eerste ICE-trein, december 2002 wordt Montabaur opgenomen in de nationale dienstregeling. Met de ingebruikname van het ICE-station is de reistijd naar Frankfurt, Frankfurt Lufthafen, Köln en Wiesbaden aanzienlijk bekort.



figuur 21 tracé Montabaur (rood ICE)

Dat er een station Montabaur zou komen aan de ICE-lijn Köln-Rhein/Main was niet evident. De Deutsche Bahn had dit station niet voorzien in zijn plannen voor de lijn. Het bondsland Rheinland Pfalz heeft in samenwerking met de Kreis en de stad Montabaur grote politieke druk uitgeoefend en de komst van het station uitonderhandeld. Het bondsland Rheinland Pfalz voelde aanvankelijk namelijk niets voor de doorsnijding van haar grondgebied door de ICE-lijn. Daar kwam bij dat er in Rheinland Pfalz nog geen enkel ICE-station was. Het bondsland zegde welwillende medewerking aan de tracébesluiten en planologische procedures toe als er ook een station zou komen. Hoewel het tracé uiteindelijk niet tegen te houden zou zijn geweest door het land, zou dit wel aanzienlijke vertraging hebben opgeleverd. Een politieke

rol in de besluitvorming heeft waarschijnlijk ook Rudolf Scharping⁶³, die uit de regio afkomstig was, gespeeld. Deze rol is echter niet zo maar te achterhalen en kan hooguit vermoed worden.

Een bijzondere rol heeft de Kreis Westerwald gespeeld. In september 1999 is geïnitieerd vanuit deze Kreis de 'Regional-Marketing-Initiatieve ICE; ReMi' in het leven geroepen. In ReMi werken kamers van koophandel, regionale werkgeversverbanden, regionale economische ontwikkelingsverbanden,⁶⁴ ca. 30 afzonderlijke firma's, het Land Rheinland-Pfalz en de gemeente samen aan de marketing van het gebied. Elkaar voorheen beconcurrerende verbanden werken hier samen om de ontwikkeling van het ICE-station en het gebied tot een succes te maken. Doel van ReMi is een kwalitatieve ontwikkeling van de regio, en een gerichte ontwikkeling van het stationsgebied met ondernemingen die passen binnen het profiel van het gebied. Ze wil het aantrekken van ondernemingen ook vergemakkelijken. Bovendien wil ReMi een platform zijn voor de dialoog tussen politiek, bevolking en bedrijfsleven.⁶⁵ Bereikbaarheid als vestigingsfactor wordt sterk benadrukt in de marketing. Daarnaast is ReMi er zich ook van bewust dat het station open moet blijven en onderkent het het belang van de DB om voldoende reizigers te trekken. De marketing is voor een deel ook daar op gericht. Door de aanleg van de Park- & Ride parkeerplaatsen wordt daar ook in geïnvesteerd. De bedrijven sponsoren ReMi voor zo'n 350.000 euro per jaar.

station en lijn

Het tracé van de ICE-lijn loopt grotendeels parallel aan de autoweg A3. Waar deze autoweg echter veelal de heuvels volgt, wordt de ICE-lijn zo horizontaal mogelijk gelegd, met veel overbruggingen van de dalen en tunnels door de heuvels. Voor het station Montabaur heeft dit tot gevolg dat dit hoog komt te liggen op een nieuw opgeworpen zandlichaam van circa 15 meter hoogte.



figuur 22 aanzicht station Montabaur

Zowel stad als land wilden een aansprekender station, zowel wat betreft architectuur als wat betreft grootte dan het basisstation zoals de Deutsche Bahn voorstelde. Het is een station geworden van architect Jux und Partner uit Darmstadt. Bouwkosten van het station bedroegen 13,8 miljoen euro. Hiervan is 2,5 miljoen door het land ingebracht, 200.000 door de stad en 200.000 door de Kreis Westerwald.⁶⁶ Bovendien is op kosten van het bondsland de afslag van de A3 verlegd, heeft de Kreis het nieuwe busstation betaald; kosten circa 150.000

⁶³ Rudolf Scharping, afkomstig uit de regio Montabaur, was in de periode van de onderhandelingen voorzitter van de SPD in Rheinland Pfalz en later minister president van Rheinland Pfalz. In de jaren negentig was hij onder andere voorzitter van de landelijke SPD en Minister van defensie.

⁶⁴ Samenwerkende organen zijn: Gebietskörperschaften Kreis Altenkirchen, Kreis Mayen-Koblenz, Stadt Koblenz, Kreis Neuwied, Rhein-Lahn-Kreis, Westerwaldkreis, Stadt und Verbandsgemeinde Montabaur, Kreishandwerkerschaft Westerwald, Industrie und Handelskammer Koblenz, Wirtschaftsförderungs-Gesellschaft Westerwaldkreis.

⁶⁵ www.remi-ice-bahnhof-montabaur-koblenz.de, *Die Initiatoren, Die Ziele der ReMi*, april 2005

⁶⁶ Overzicht gemeente Montabaur, 2003.

euro⁶⁷.

Het station telt twee 400 meter lange perrons met tussen de perrons vier sporen voor de ICE (twee doorgaand) en aan de autowegzijde van het perron sporen voor de Regionalbahn en goederenverkeer. In het midden wordt de ICE-sporen overkapt door een glazen gewelfde kap, de perrons hebben elk een kap over een lengte van 200 meter.

Het stationsgebouw is in meerdere lagen in het zandlichaam ingebouwd. Onder de sporen bevindt zich, dwars erop, een doorgaande hal met aan de autowegzijde een uitgang op wat daar begane grond niveau is en aan de stadszijde een uitgang met trap en lift naar een niveau lager, wat daar het begane grond niveau is. Aan weerszijden van de hal bevinden zich 700m² ruimtes voor winkels.

In 1998 wordt gestart met de bouw van de ICE-lijn. In 2001 is het station gereed.

Tegelijkertijd is de ondergrondse parkeergarage onder het voorplein aangelegd.

De verhuur van de winkelruimtes in het station loopt niet zoals verwacht door de gemeente en de Kreis. De Deutsche Bahn heeft van het begin af aan in het station een Reisezentrum (informatie en kaartverkoop) gevestigd en in de onderbouw is de Bundesgrenzschutz (grenswacht) gevestigd. De overige winkelruimtes worden verhuurd als etalageruimte voor een meubelfirma. De Kreis Westerwald huurt in het station een ruimte voor ReMi (zie onder) en gezamenlijke banken hebben een kantoor. In 2004 is een 'convenience shop' geopend. De Kreis Westerwald heeft met de Deutsche Bahn Station & Service onderhandeld over een aangepaste huurprijs.⁶⁸ Uitbater is de uitbater van een dergelijke 'shop' bij het nabijgelegen benzinestation.

De Deutsche Bahn wilde aanvankelijk geen station in Montabaur en ook na de bouw stelt ze voorwaarden in de vorm van aantal in- en uitstappende reizigers die het station moeten



aandoen, om het open te houden. Het aantal reizigers op station Montabaur valt hoger uit dan aanvankelijk geraamd en stijgt nog steeds jaarlijks. In de oorspronkelijke berekeningen ging de Deutsche Bahn uit van rond de 300 in- en uitstappers per dag. Onderzoek in 2004⁶⁹ leverde op dat er dagelijks rond de 2000 reizigers in- of uitstapten in Montabaur. Inmiddels is het aantal al weer toegenomen.⁷⁰ Daarmee was de exploitatie voor de DB voldoende om het station open te houden. Het ICE station

figuur 23 parkeren voor forensen

bedient de regio Montabaur-Koblenz-Neuwied, een regio met een half miljoen inwoners en functioneert voornamelijk als een forensenstation voor inwoners die werkzaam zijn in

⁶⁷ Interview W. Noll, Geschäftsführer Wirtschaftsförderungsgesellschaft Westerwaldkreis en J. Braun, beleidsmedewerker öffentlicher Personenverkehr Westerwaldkreis, d.d. 9 juni 2005.

⁶⁸ Interview W. Noll, Geschäftsführer Wirtschaftsförderungsgesellschaft Westerwaldkreis en J. Braun, beleidsmedewerker öffentlicher Personenverkehr Westerwaldkreis, d.d. 9 juni 2005.

⁶⁹ Demuth, N., *Der ICE als Pendler- und Vorortzug; die ICE-Bahnhöfe Montabaur und Limburg Impulse für wohnstandortwahl, Wohnsiedlungsentwicklung und berufliche Mobilität*, Trier, 2004.

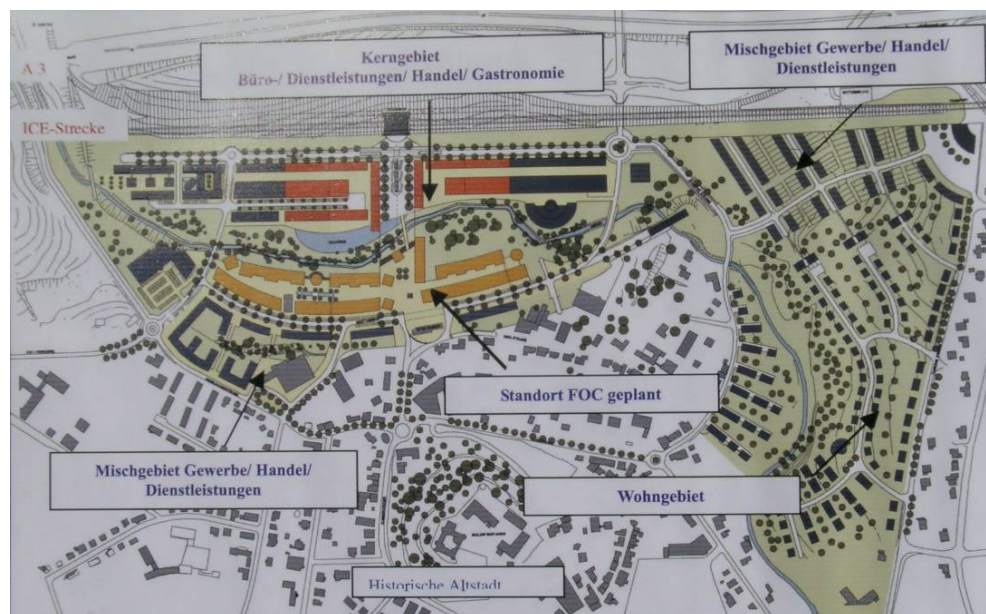
⁷⁰ Interview W. Noll, Geschäftsführer Wirtschaftsförderungsgesellschaft Westerwaldkreis en J. Braun, beleidsmedewerker öffentlicher Personenverkehr Westerwaldkreis, d.d. 9 juni 2005.

Frankfurt. Uit onderzoek blijkt dat dit merendeels mensen uit de hogere inkomensklassen zijn.⁷¹

Ook trekt het station toeristen die de regio bezoeken. Andersom functioneert het station als instapstation voor speciale reisaanbiedingen van een lokaal reisbureau. Dit reisbureau heeft met de Deutsche Bahn afspraken over speciale stops op station Montabaur voor dit doel. Dit levert de Deutsche Bahn circa 10.000 reizigers per jaar op.⁷²

ontwikkelingsgebied

In 1994 besluit de stad Montabaur dat bij het nieuwe ICE-station een nieuw stadsdeel ontwikkeld zal worden. In totaal bedraagt het een gebied van 52 ha. Dit betreft niet alleen het gebied direct bij het ICE-station, maar ook het emplacement van het voormalige station en een woonwijk in het dal van de Auer. Het gebied is onderverdeeld in de deelgebieden ICE-bahnhof, In der Au, Alter Bahnhof, Auf der Hohenstrasse en Westlich der Tonnerrestrasse. Het deelgebied ICE-Bahnhof is bestemd voor kantoor en handel, horeca, het deelgebied In der Au voor kantoor, hotel, wonen en midden- en kleinbedrijf, het gebied rond het oude station kent gemengde doeleinden, het gebied Auf der Hohenstrasse gemengde doeleinden en het gebied Westlich der Tonnererstrasse een woonbestemming. Men hoopt op 4000 nieuwe arbeidsplaatsen en 1500 nieuwe wooneenheden.



figuur 24 oorspronkelijk ontwikkelingsgebied Montabaur

In 1996 vindt een 'Investorenwettbewerb' plaats voor de ontwikkeling van het deelgebied ICE-Bahnhof. De stad wil de ontwikkeling namelijk niet zelf ter hand nemen. Hochtief Aktiengesellschaft in samenwerking met de architecten Graf (Montabaur) en Schmidt (Keulen) zullen de ontwikkeling ter hand nemen. In het contract dat de stad sluit worden intentieafspraken gemaakt over bebouwingshoogte, aantal vierkante meters

⁷¹ Demuth, N., *Der ICE als Pendler- und Vorortzug; die ICE-Bahnhöfe Montabaur und Limburg Impulse für wohnstandortwahl, Wohnsiedlungsentwicklung und berufliche Mobilität*, Trier, 2004.

⁷² Interview W. Noll, Geschäftsführer Wirtschaftsförderungsgesellschaft Westerwaldkreis en J. Braun, beleidsmedewerker öffentlicher Personenverkehr Westerwaldkreis, d.d. 9 juni 2005.

kantooroppervlakte en grondprijzen. De bebouwingshoogten en vierkante meters kantooroppervlakte zijn vervolgens ook in het 'Rahmenplan' dat door de gemeente is opgesteld terechtgekomen. Het bouwrijp maken van de grond wordt door de gemeente uitgevoerd. In de periode 1998 – 2002 is het deelgebied ICE-Bahnhof geheel bouwrijp gemaakt en ontsloten. Ook is dan de afslag van de A3 gereed. De bouw van het station en de parkeergarage onder het plein zijn door de Deutsche Bahn in 2000 gerealiseerd. De ontwikkeling van het busstation is een zaak van de Kreis Westerwald en is in 2003 gereed. Dan is ook de aanleg van de voetgangers-/fietsersbrug door de gemeente gerealiseerd.

In 1999 trekt Hochtief zich echter terug. Vervolgens neemt de stad de Deutsche Bau- und Grundstücks-AG in de arm als ontwikkelaar en trustee voor het gebied. In de periode dat deze ontwikkelaar verantwoordelijk is, wordt 22.000 m2 grond verkocht aan Dommermuth, eigenaar van United internet, die twee kantoorgebouwen van tezamen 9.000 m2 bvo ontwikkeld als privé-ontwikkeling. In 2002 vestigt de bioscoop zich in het gebied. En een Factory Outlet Center (FOC) meldt zich als gegadigde en krijgt een terrein toegewezen op het voormalige stationsemplacement.

In 2003 besluit de gemeente de ontwikkeling van het gebied zelf ter hand te nemen. Er worden door de gemeente workshops georganiseerd om te bezien hoe de ontwikkeling een nieuwe impuls kan krijgen. Op grond daarvan wordt besloten het Factory Outlet Center een plek te bieden in het reeds bouwrijp gemaakte gebied bij het station. In dat geval hoefde de gemeente namelijk geen extra kosten te maken voor bouwrijp maken van het stationsemplacement. Bovendien werd het FOC daarmee beter ontsloten vanaf de autoweg, en zou daarmee minder autoverkeersoverlast opleveren. Het oorspronkelijke idee van een hoogwaardige kantorenlocatie wordt daarmee door de stad verlaten.

Uit onderzoek in 2004⁷³ blijkt overigens dat bedrijven zo wie so aangeven dat de directe verbinding naar de autoweg de reden voor vestiging in Montabaur is, veel minder de ICE, die echter wel voor het imago telt.



figuur 25 aangepast ontwikkelingsgebied Montabaur

⁷³ Schönberger, L., *der ICE-Bahnhof Montabaur als Standortfaktor für die Region Montabaur*, Vallendar, 2004.

In 2003, als ze de ontwikkeling zelf ter hand neemt, besluit de gemeente tevens het ontwikkelingsgebied in te krimpen tot 31 ha. De ontwikkeling van het woongebied werd afgekoppeld en de plannen stilgelegd. Als belangrijkste reden hiervoor geeft de gemeente dat ze de, bij het vestigen van het voorkeursrecht, vastgestelde prijs van 4 miljoen euro niet meer op kon brengen.⁷⁴ Bovendien blijkt de vraag naar woningen niet voldoende te zijn. Uit onderzoek onder inwoners in 2004 blijkt dat mensen zich wel in de regio vestigen vanwege het ICE-station. De aantallen die de stad Montabaur als woonplaats kiezen om die reden zijn veel lager dan door de gemeente verwacht.⁷⁵

Medio 2005 zijn twee kantoorgebouwen gerealiseerd met een totaal oppervlak van 9.000 m² nvo in het deelgebied ICE-Bahnhof. Deze zijn voor circa 90% ook verhuurd en bieden plaats aan 500 arbeidsplaatsen. De RO-procedures en vergunningsprocedure voor de vestiging van het Factory Outlet Center in het deelgebied ICE-Bahnhof zijn in behandeling. Het busstation, de voetgangers-/fietsersbrug en de afslag van de A3 zijn gerealiseerd.

In het deelgebied ICE-Bahnhof is het aantal parkeerplaatsen voor Park & Ride fors toegenomen. Waren er oorspronkelijk 350 parkeerplaatsen, inmiddels zijn er daar 700 bijgekomen, aangelegd door de stad en door de Kreis Westerwald⁷⁶. Deze parkeerplaatsen zijn gratis. Aangezien deze parkeerplaatsen zijn aangelegd op grond van de Deutsche Bahn is in een overeenkomst vastgelegd dat de parkeerplaatsen tot 2025 gratis zullen zijn. Er is een bioscoop met drie zalen gevestigd en een vierde zaal is in aanbouw in het gebied Auf der Hohenstrasse. Daar is tevens een winkelcentrum van 11.000 m² tot stand gekomen. Het tragere verloop van de ontwikkeling heeft ook gevolgen gehad voor de grondprijzen. Deze zijn door de gemeente naar beneden bijgesteld, al liggen ze nog steeds hoger dan elders in de gemeente en zeker dan de regio⁷⁷.

Om antwoord te kunnen geven op de vraag hoe 'Verkeer en Vervoer' en 'Ruimtelijke Ontwikkeling' elkaar kunnen vinden zijn in het theoretisch deel van dit onderzoek een drietal onderwerpen behandeld. Gesteld is dat het noodzakelijk is te onderzoeken welke visies de verschillende partijen hebben op bereikbaarheid, inzicht te hebben in de complexiteit van het proces en te bezien of financiële instrumenten ingezet kunnen worden om aanleg van infrastructuur en gebiedsontwikkeling meer met elkaar te verknopen.

In het theoretische deel is ieder onderwerp (hoofdstuk) afgesloten met een aantal vragen voor het caseonderzoek. In de paragrafen 4.3.2 tot en met 4.3.4 zullen deze vragen beantwoord worden voor de case Montabaur.

4.3.2 Bereikbaarheid

vragen

De theoretische behandeling van het onderwerp bereikbaarheid in hoofdstuk 1 heeft voor het caseonderzoek de volgende vragen opgeleverd:

- 1) Welke visie hebben de bij de ontwikkeling betrokken partijen op bereikbaarheid?

⁷⁴ Interview L. Berressem, projectleider ICE-gebied Montabaur, gemeente Montabaur d.d. 9 juni 2005.

⁷⁵ Demuth, N., *Der ICE als Pendler- und Vorortzug; die ICE-Bahnhöfe Montabaur und Limburg Impulse für wohnstandortwahl, Wohnsiedlungsentwicklung und berufliche Mobilität*, Trier, 2004.

⁷⁶ Interview W. Noll, Geschäftsführer Wirtschaftsförderungsgesellschaft Westerwaldkreis en J. Braun, beleidsmedewerker öffentlicher Personenverkehr Westerwaldkreis, d.d. 9 juni 2005 en interview L. Berressem, projectleider ICE-gebied Montabaur, gemeente Montabaur d.d. 9 juni 2005.

⁷⁷ Interview L. Berressem, projectleider ICE-gebied Montabaur, gemeente Montabaur d.d. 9 juni 2005: ICE-gebied €170,-; overig €120,- en regio €60,-.

- a) een vervoerstechnische visie op het netwerk
 - b) een visie op het knooppunt als overstapmachine
 - c) een visie op bereikbaarheid van de plaats als vestigingslocatie
- 2) Wordt in de ontwikkeling geïnvesteerd in de knoop, de locatie, de ruimtelijke kwaliteit en imago?
 - 3) Is er sprake van locatiesynergie met aandacht voor versnellen, verdichten en veraangemen?

antwoorden

- 1) De Deutsche Bahn hanteert bij de aanleg van de ICE-lijnen een vervoerstechnische visie op het netwerk. Daarbij richten ze zich zowel op het nationale als het internationale netwerk. De lijn Köln-Rhein/Main werd beschouwd als een ontbrekende schakel in die netwerken, wat betekende dat de aanleg van de lijn moest zorgen voor een zo snel mogelijke verbinding tussen de Keulen (regio Rhein/Ruhr) en Frankfurt (regio Rhein/Main). De stop in Montabaur is in die zin een belemmering, die een extra reistijd oplevert van ca. 5 minuten voor reizigers van Keulen naar Frankfurt en omgekeerd. Station Montabaur is echter ook een overstapstation. Het station doet tevens dienst als station voor het regionale spoorverkeer. Bovendien is het regionale busstation gevestigd op het voorplein en is er onder het plein een parkeergarage en aan voor- en achterzijde gelijkvloerse parkeergelegenheid. Het gebied heeft bovendien een directe aansluiting op de autoweg A3. Daarmee is station Montabaur ook een knooppunt van verschillende modaliteiten. Pas nadat het besluit over een ICE-station Montabaur definitief was, heeft de Deutsche Bahn geïnvesteerd in deze knooppuntfunctie door de verplaatsing van het bestaande station en de aanleg van parkeerplaatsen tussen de A3 en het station. Na deze investering heeft de Deutsche Bahn in de navolgende jaren niet meer geïnvesteerd in de knooppuntfunctie, investeringen in parkeerplaatsen, ook als ze op grondgebied van de Deutsche Bahn plaatsvonden zijn door andere partijen gedaan. De Deutsche Bahn heeft zich enkel gericht op de exploitatie van de lijn en heeft dienstregelingen aangepast zodat er vaker in station Montabaur gestopt wordt.
De verschillende overheden; bondsland, regio en gemeente hebben van aanvang aan een visie gehad van het station als knooppunt van modaliteiten. Het bondsland heeft ervoor gezorgd dat de afrit van de A3 gewijzigd werd, zodat de stationslocatie een directe aansluiting kreeg. De verplaatsing van het busstation naar de nieuwe locatie is sterk bevordert door de regio. Nadat het station geopend was en er meer en meer reizigers gebruik bleken te maken van de het station als overstappunt tussen auto en ICE, is op kosten van de regio en van de gemeente de parkeergelegenheid uitgebreid.
Daarnaast zagen bondsland, regio en gemeente de stationslocatie als vestigingslocatie voor verschillende functies. De ontwikkeling van het gebied loopt langzamer dan verwacht, maar er heeft enige kantoorontwikkeling plaatsgevonden, er is een bioscoop gekomen en er zijn ontwikkelingen tot vestiging van een Factory Outlet Center in het gebied. Met name de regio en de gemeente hebben daar gedurende de ontwikkeling in geïnvesteerd. De ontwikkeling van het woongebied is voorlopig stopgezet. Weliswaar zijn er nieuwe inwoners naar de regio gekomen, echter niet naar de stad Montabaur. Door de goede bereikbaarheid van het station vanuit de regio voor met name de auto is nabijheid van wonen voor de reiziger niet van belang.⁷⁸ Voor het bondsland speelde in de visie- en planvormingsfase zeer sterk dat Montabaur het enige ICE-station in het bondsland zou

⁷⁸ Demuth, N., *Der ICE als Pendler- und Vorortzug; die ICE-Bahnhöfe Montabaur und Limburg Impulse für wohnstandortwahl, Wohnsiedlungsentwicklung und berufliche Mobilität*, Trier, 2004.

zijn. Daarbij speelde imago een rol, maar zeker ook het hebben van een vestigingslocatie aan de ICE-lijn in het bondsland Rheinland Pfalz.

- 2) In de fase van visie- en planvorming wordt er alles bij elkaar aandacht besteed aan zowel de knoop, de locatie, de ruimtelijke kwaliteit en het imago. Zoals bij de beantwoording van de eerste vraag al naar voren kwam hebben de Deutsche Bahn en met name de overheden geïnvesteerd in de knoop. Investerings in de locatie zijn voornamelijk van de hand van de gemeente die het deelgebied ICE-Bahnhof bouwrijp heeft gemaakt en ontsloten. De ontsluiting naar de A3 is een investering van het bondsland geweest. De investeringen in ruimtelijke kwaliteit hebben tot op heden voornamelijk betrekking op het station en dan met name de architectuur van het station. De investering in de ondergrondse parkeergarage had de bedoeling een bijdrage te leveren aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Op den duur kan dit wel het geval zijn. Op dit moment vindt er echter zoveel parkeren op maaiveldniveau plaats, dat daarover nog geen uitspraken gedaan kunnen worden. Aan het imago is in de visie- en planvormingsfase bijzonder veel aandacht besteed door de activiteiten van ReMi, dat speciaal voor dit doel is opgericht. Op dit moment is nog steeds een kantoor gevestigd in het station. Het regionale bedrijfsleven heeft zich echter nauwelijks gevestigd in het gebied en investeert dus verder niet in de locatie.

- 3) Of er sprake is van locatiesynergie is eigenlijk nog niet definitief te bepalen. Zeker van versnellen is sprake door de korte afstanden tussen de verschillende modaliteiten, in een goed toegankelijk en overzichtelijk stationsgebouw met loketten en automaten voor kaartverkoop. Een ICE voldoet zonder meer aan de voorwaarde van snelheid en in de loop van de jaren is de frequentie van de treinen ook flink toegenomen. Van verdichten is nog weinig sprake. Er zijn twee kantoorgebouwen gerealiseerd. Het totaal van 9.000 m² is voor een plaats als Montabaur echter behoorlijk. De plannen voorzien wel in hoge dichtheden. Op het gebied van veraangename zijn de voorwaarden aanwezig. Er is winkelruimte in het station en de plinten van de kantoorgebouwen zijn ook geschikt daarvoor. Op dit moment is er echter slechts één ijssalon in het gebied en een broodjes-annex lectuurwinkel in het station. Het station is, ondanks de niveauverschillen, goed toegankelijk en biedt onder de kappen beschutting voor de reizigers. De architectuur van het station, met veel daglichttoetreding draagt ook bij. De vestiging van de Bundesgrenzschutz, hoewel die als functie niet veel te maken heeft met stations- of reisactiviteiten, draagt wel bij aan het gevoel van veiligheid. Een echte ontmoetingsfunctie heeft het station noch het gebied op dit moment. Omdat het station geen grootschalig overstapstation is, ligt het ook niet in de verwachting dat het station die functie in de toekomst zal vervullen. Door de geringe afstand van het gebied tot de oude stad heeft het gebied potentie om uit te groeien tot een levendig stadsdeel. Het feit dat het station een regionale functie heeft die veel autoverkeer aantrekt en veel parkeergelegenheid vraagt, zou in de toekomst belemmerend kunnen zijn voor synergie. Dit wordt waarschijnlijk nog versterkt als het FOC in het gebied gevestigd wordt. Een goede oplossing voor het parkeren is dan noodzakelijk om het een aangenaam gebied te laten zijn voor zowel de reizigers als de gebruiker van de andere functies in het gebied.

4.3.3 Belangen en complexiteit ontwikkelingsproces

vragen

De theoretische behandeling van het onderwerp belangen en complexiteit van het ontwikkelingsproces in hoofdstuk 2 heeft voor het caseonderzoek de volgende vragen opgeleverd:

- 1) Welke partijen zijn betrokken bij de ontwikkeling en welke belangen hebben zij?
- 2) Welke tijdsbalk is er per case op te stellen?
- 3) Zijn er door de partijen allianties aangegaan om belangen verwezenlijkt te krijgen?
- 4) Is er sprake van 'open vensters', in de zin van het stromenmodel van Kingdon, waarvan gebruik is gemaakt om belangen te verwezenlijken?

antwoorden

- 1) Figuur 26 geeft de actorenanalyse voor Montabaur. De belangrijkste partijen die van invloed zijn geweest op de ontwikkeling zijn het bondsland, de regio, de gemeente, bedrijfsleven en de Deutsche Bahn. Binnen het concern Deutsche Bahn is sprake van verschillende, conflicterende belangen. Met betrekking tot de aanleg van de lijn en de bouw van het station speelt het belang van DB Netz, dat een zo snel mogelijke verbinding wil tussen Keulen en Frankfurt. De bouw van station Montabaur was niet in het belang van DB Netz. Deze stop betekende namelijk tijdverlies voor reizigers tussen Keulen en Frankfurt van 5 minuten. De bouw van extra stations levert bovendien kosten op. Zeker de wens om een station te bouwen met meer voorzieningen en uitstraling dan een basisstation en de wens het station voor regionale spoorwegen te verplaatsen en te integreren in het ICE-station brengen kosten met zich mee die de doelstelling sober en doelmatig te boven gaan. Dit is deels ondervangen doordat andere partijen hebben bijgedragen in de kosten van het station. Het was wel in het belang van DB Netz (in het bijzonder DB Projektbau) de ICE-lijn met zo min mogelijke tegenwerking volgens planning aan te leggen. Met het compromis van een station te Montabaur is dit bereikt.

Als eenmaal tot de bouw van het station besloten is speelt het belang van Personenverkeer. Inmiddels is gebleken dat het aantal in- en uitstappers flink is toegenomen. Het belang van DB Personenverkeer wordt daarmee steeds meer verwezenlijkt.

Het belang van DB station & service is gelegen in een rendabele exploitatie van het gebouw. Dit is nog niet verwezenlijkt. Weliswaar zijn er ruimten verhuurd, maar deze brengen lagere huurprijzen op dan gebruikelijk in stations.

De verschillende overheden hebben belang bij de bouw van het station om de bereikbaarheid van het land, regio en stad te vergroten. Dit belang is met de komst van het station verwezenlijkt. Daarnaast hebben zij belang bij de economische ontwikkeling van land, regio en stad. Of de vestiging van het station daar aan bijdraagt is al onderwerp van onderzoek geweest⁷⁹, door de trage ontwikkeling van het gebied kan echter nog geen volledig antwoord op de vraag worden gegeven. Er kunnen wel enkele ontwikkelingen waargenomen worden, die een bijdrage leveren. In het deelgebied ICE-Bahnhof hebben zich twee kantoren gevestigd, die bijdragen aan de werkgelegenheid in de regio. In andere deelgebieden hebben de bioscoop en een winkelcentrum zich uitgebreid, wat bijdraagt aan de ontwikkeling van de stad Montabaur. Volgens onderzoek hebben zich in de regio ook huishoudens gevestigd, merendeels uit het hogere inkomenssegment, wat een bijdrage

⁷⁹ Schönberger, L., *der ICE-Bahnhof Montabaur als Standortfaktor für die Region Montabaur*, Vallendar, 2004.

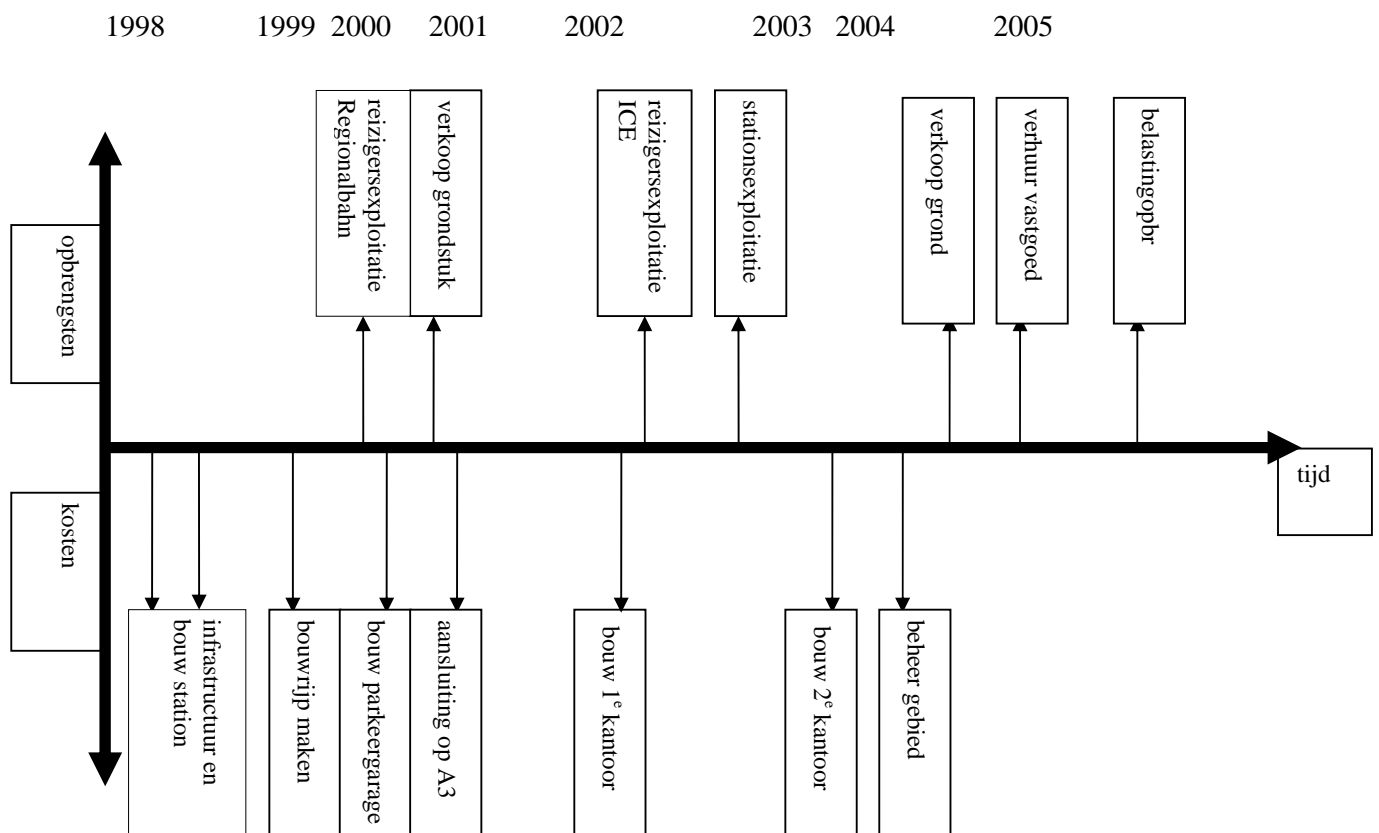
levert aan de ontwikkeling van de regio. Deze ontwikkeling is echter minder dan verwacht en heeft zich ook niet voorgedaan in de stad Montabaur.⁸⁰ De bereikbaarheid per ICE heeft ook een bijdrage geleverd aan de toeristische ontwikkeling van de stad en de regio.

⁸⁰ Demuth, N., *Der ICE als Pendler- und Vorortzug; die ICE-Bahnhöfe Montabaur und Limburg Impulse für Wohnstandortwahl, Wohnsiedlungsentwicklung und berufliche Mobilität*, Trier, 2004.

Categorie	Organisatie	Rol/betrokkenheid	Fase	Specifiek onderdeel (netwerk, station, gebied)	Verwachting Resultaat
Duitse staat		politiek-bestuurlijk financieel	visie, planvorming	netwerk	nationale bereikbaarheid aansluiting verschillende modaliteiten ontwikkeling Duitsland (breed) bestuurlijke facilitering (tracébesluiten)
Bondsland Rheinland Pfalz		politiek-bestuurlijk wet- en regelgeving financieel	visie, planvorming, uitvoering	netwerk, station, gebied	internationale bereikbaarheid en interne regionale bereikbaarheid bestuurlijke facilitering, RO-procedures financiering station, afrit A3 ontwikkeling van de het bondsland (economie, mobiliteit, milieu, enz)
Regio Kreis Westerwald		verkeer, marketing	visie, planvorming, realisatie, beheer, exploitatie regionalbahn	station, gebied, netwerk bus- en regionalbahn	internationale bereikbaarheid van de regio, intern regionale bereikbaarheid, vestigingslocatie, financiering, ontwikkeling van de regio
Gemeente Montabaur		politiek bestuurlijk wet- en regelgeving financieel	visie, planvorming, realisatie, beheer	station, gebied	internationale bereikbaarheid bestuurlijk facilitering (RO-procedures), ontwikkeling stadsdeel ontwikkeling stad (economie, mobiliteit, milieu, enz)
Deutsche Bahn	Netz	financieel	exploitatie, beheer	netwerk, station	(inter)nationaal netwerk, snelle verbinding tussen Keulen en Frankfurt sober en doelmatig (zo laag mogelijke kosten)
	Projektbau GmbH		uitvoering	netwerk, station	aanleg binnen planning en begroting station sober en doelmatig
	Service & station	financieel		station	beheerbaar station, verhuur winkelruimten
	Personenverkeer (Fernverkehr)	financieel		ICE- netwerk	rendement op vervoerexploitatie
	Personenverkeer (Regional)	financieel		regionaal netwerk	rendement op vervoerexploitatie
busmaatschappijen		financieel		regionaal netwerk bussen	rendement op vervoerexploitatie bussen, aansluiting modaliteiten
bevolking land, regio en stad				netwerk, knooppunt	aansluiting modaliteiten, snelle verbindingen, op termijn levendig stadsdeel

figuur 26 actorenanalyse Montabaur

- 2) Bij de case Montabaur is de volgende tijdbalk van kosten en baten op te stellen. De kosten van de aanleg van de lijn en de bouw van het station vinden plaats in 1998 tot 2000. Pas met de ingebruikname van de lijn komen er opbrengsten voor terug in de vorm van de reizigersexploitatie. Opbrengsten in de vorm van verhuur van de winkelruimtes in het station zijn er minder dan mogelijk, doordat niet alle ruimten verhuurd zijn en voor die ruimten die wel verhuurd zijn, lagere huuropbrengsten binnen komen dan begroot. Wat betreft de gebiedsontwikkeling vinden de kosten van bouwrijp maken en ontsluiting plaats in de jaren 1998 tot 2000 en komen de eerste opbrengsten pas met de verkoop van de eerste kavel in 2001. Een groot deel van het gebied is echter nog niet verkocht, zodat daar ook nog geen opbrengsten aan te geven zijn. Zeker belastingopbrengsten zijn nog pas minimaal, te meer daar een deel van het oorspronkelijke gebied (het woongebied) uit de ontwikkeling is genomen. Belastingopbrengsten volgen pas substantieel als de gebiedsontwikkeling verder voltooid is.



figuur 27 schematische weergave kosten en opbrengsten in de tijd; Montabaur

- 3) Publiek-publiek is er samengewerkt tussen bondsland, regio en stad om de vestiging van het station tot stand te brengen. ReMi is een samenwerking tussen private partijen, die eveneens gericht was op de komst van het station Montabaur. Gezamenlijk (overheden en ReMi) hebben ze onderhandeld met Deutsche Bahn over de vestiging van het station. Van een publiek-private samenwerking met de Deutsche Bahn is geen sprake, veeleer van politieke druk. Ook in de gebiedsontwikkeling is geen sprake van een publiek-private samenwerking. Hoewel de gemeente in eerste instantie de ontwikkeling wel in handen van een marktpartij

had gelegd, heeft deze zich al snel teruggetrokken. De gronduitgifte is uiteindelijk in handen van de gemeente gekomen. Het bouwrijp maken en de aanleg van de openbare ruimte was dat so wie so al. De vastgoedontwikkeling komt na verkoop van de grond in handen van private partijen.

- 4) Het feit dat er een ICE-lijn gepland werd door het bondsland Rheinland Pfalz, langs Montabaur is door de verschillende overheden en door het in ReMi georganiseerde bedrijfsleven, aangegrepen om de vestiging van een station in Montabaur te bewerkstelligen. Er is politieke druk uitgeoefend, de besluitvorming is beïnvloed en er is door de verschillende genoemde partijen geïnvesteerd. Men dan daarbij spreken van het benutten van de komst van de ICE als 'open venster', in de zin van Kingdon. De verwachting dat dit ook snel een gebiedsontwikkeling met zich mee zou brengen is niet direct uitgekomen. Gedurende de ontwikkeling van het gebied is tot nu toe wel ingespeeld op ontwikkelingen om het functioneren van het station te bevorderen. Op de ontwikkeling van het station als forensenstation is door gemeente en regio aangehaakt door, de toch nog braak liggende terreinen, in te richten als parkeergelegenheid. Men zou kunnen spreken van het benutten van een 'open venster' om in ieder geval het openhouden van het station zeker te stellen.

De komst van de FOC is voor tweërlei uitleg vatbaar. Enerzijds kan men zeggen dat een kans wordt gegrepen om grond uit te geven, de ontwikkeling van het gebied verder te brengen en ook levendigheid in het gebied te brengen. Anderzijds past de vestiging van een FOC niet binnen de oorspronkelijke doelstellingen voor de gebiedsontwikkeling en kan men zich afvragen of de vestiging de uitgifte t.b.v. hoogwaardige kantoorbebouwing niet zal verstoren op de lange termijn. Bovendien zou de autoverkeeraantrekkende werking van de FOC de knooppuntfunctie van het station op den duur kunnen verstoren.

4.3.4 Mogelijkheden voor value capturing

vragen

De theoretische behandeling van het onderwerp mogelijkheden voor value capturing in hoofdstuk 3 heeft voor het caseonderzoek de volgende vragen opgeleverd:

- 1) Leveren de verschillende partijen een financiële bijdrage aan de ontwikkeling?
- 2) Is daarbij sprake van één van de value capture-instrumenten zoals in dit hoofdstuk beschreven?
- 3) Welke invloed heeft deze bijdrage, al dan niet via een value capture-instrument, op de totale ontwikkeling?

antwoorden

- 1) De kosten van de aanleg van de ICE-lijn, evenals de kosten voor een basisstation worden, net als in Nederland, grotendeels gedragen door de rijksoverheid. Door verschillende overheden, bondsland, regio en gemeente is bijgedragen, met name in de kosten voor het station. Dit betrof de kosten voor een architectuurprijsvraag en een vaste bijdrage in de bouwkosten van het stationgebouw. Door het bondsland is de aansluiting op de A3 en door de regio, het busstation gefinancierd. In een later stadium van de ontwikkeling

hebben gemeente en regio de aanleg van parkeerplaatsen, ook al was dit op gronden van de DB, bekostigd.

De gebiedsontwikkeling is overigens financieel losgekoppeld van de aanleg van ICE-lijn en station, en komt, waar het bouwrijp maken, ontsluiten en gronduitgifte betreft, voor rekening van de gemeente.

- 2) De aanleg van de lijn en het station was kostengeoriënteerd. De bijdragen in de bouwkosten van het station betreffen van te voren vastgestelde vaste bijdragen. De aansluiting op de A3 en het busstation zijn afzonderlijk gefinancierd. De gebiedsontwikkeling is financieel losgekoppeld van de aanleg van de infrastructuur en van de bouw van het station en busstation. Er is dan ook geen sprake van gebruikmaking van één van de beschreven value capture-instrumenten. Bij het station is wel sprake van stationsexploitatie, waarbij huur wordt geïnd voor het gebruik van de ruimtes in het station. Bij de gebiedsontwikkeling is uiteindelijk sprake van actief grondbeleid. Zoals gezegd worden de opbrengsten niet ingezet voor de aanleg van de spoorlijn of stationsbouw. Van belastinginkomsten – inkomensbelasting wordt in Duitsland, deels lokaal geïnd – is geen sprake omdat nieuwe bewoners zich niet hebben gevestigd in de stad. Ook als dit wel het geval was geweest zouden de belastinginkomsten niet rechtstreeks ten goede zijn gekomen aan de stationsontwikkeling of de aanleg van de infrastructuur⁸¹.

- 3) De bijdragen van de verschillende decentrale overheden aan het station zijn van groot belang geweest voor de ontwikkeling. Indien deze bijdragen er niet geweest waren, was het zeer de vraag of Montabaur een station had gekregen. Ook wijziging van de afrit van de A3 is van groot belang geweest voor de ontwikkeling, omdat daarmee de autobereikbaarheid van station en gebied aanmerkelijk werd verbeterd. Het feit dat het station als knooppunt goed functioneert is mede te danken aan de goede autobereikbaarheid. De goede autobereikbaarheid speelt ook een belangrijke rol voor de vestiging van zowel de kantoren als de FOC. Bij met name de laatste ontwikkeling kan echter de vraag gesteld worden of dit een positieve of een negatieve invloed op het gebied zal hebben (zie kanttekeningen elders over vestiging FOC bij beantwoording vraag 3 paragraaf 4.3.2 en vraag 4 paragraaf 4.3.3) .
Aangezien de ontwikkeling van het gebied traag op gang komt, is nog niet vast te stellen of de investeringen van de stad in de verbetering van de lokale ontsluiting er aan bijdragen dat het nieuwe ICE-gebied een werkelijk stadsdeel wordt.

⁸¹ Interview L. Berressem, projectleider ICE-gebied Montabaur, gemeente Montabaur d.d. 9 juni 2005.

Paragraaf 4.4 Limburg Süd

4.4.1. Beschrijving

inleiding

Limburg is gelegen in het bondsland Hessen en is een stad van ongeveer 35.000 inwoners. De stad is gelegen aan de A3, op circa 75 km van Frankfurt en had voorheen al een station voor de regionale spoorwegen. In de regio rond Limburg wonen zo'n 180.000 mensen. Veel inwoners van het gebied werken in Frankfurt en omgeving; het Rhein/Main-gebied. Wat betreft bedrijvigheid bestaat Limburg vooral van midden- en kleinbedrijf, veel in de dienstverlening.



figuur 28 tracé Limburg (rood ICE.)

Limburg een ICE-station in Limburg Süd zou krijgen. Augustus 2002 stopt de eerste ICE-trein, december 2002 wordt Limburg Süd opgenomen in de nationale dienstregeling. Met de ingebruikname van het ICE-station is de reistijd naar Frankfurt, Frankfurt Lufthafen, Köln en Wiesbaden aanzienlijk bekort.

De locatie van het ICE-station is op enkele kilometers afstand van de oude stad en tussen stad en ICE-locatie loopt de autoweg A3. De regionale spoorwegen hebben in Limburg dezelfde route en station behouden als ze voorheen hadden, waardoor het ICE-station enkel als zodanig dienst doet. Wel is er een gratis shuttlebusverbinding tussen beide stations. Het regionale station is gelegen tegen de rand van de oude stad, waar ook het busstation van Limburg ligt. Bij het ICE-station Limburg Süd is één bushalte waar, naast de shuttlebus enkele regionale bussen stoppen. Het ICE-station heeft een directe afrit van de autoweg A3 en is gelegen direct aan de regionale weg B 417.

Van gezamenlijke marketing en samenwerking tussen de regionale kamers van koophandel en bedrijfsleven is in Limburg weinig sprake. Al werd wel vanaf het begin aangegeven dat dat noodzakelijk is.⁸² In 2002 werd uitgesproken dat de marketing versterkt moest worden met borden bij de afrit, videoclip, deelname aan beurzen in München en wellicht Cannes.⁸³

⁸² Citaat burgemeester van Limburg : "Stattdessen müssten Stadt und cityRing gemeinsam Marketing betreiben, um den Standort nach vorne zu bringen" in : *Die Bahn vermarktet Business- und Lifestyle tower in Limburger "Railport Park"*, Nassauische Neue Presse, 15-11-2002.

⁸³ *Wie geht es mit dem Gewerbegebiet am ICE-Bahnhof weiter?*, Nassauische Neue Presse, 01-08-2002.

In 1989 heeft de bondsregering besloten tot de aanleg van de ICE-tracé Köln – Rhein/Main, met een nieuw ICE-station in Limburg. Het feit dat er een ICE-station in Limburg zou komen is geen discussiepunt geweest. Wel had de Deutsche Bahn, in verband met de discussies over station Montabaur liever gezien dat er één station zou zijn gekomen en dat de steden en bondslanden daarover overeenstemming hadden bereikt.

Over het exacte tracé en de locatie van het ICE-station bij Limburg is wel discussie geweest; verschillende locaties zijn in beeld geweest. Februari 1997 is besloten dat

station

Het stationgebouw is een ontwerp van bureau Schuster Architekten Düsseldorf. Voor het ontwerp van het station heeft de gemeente een prijsvraag georganiseerd, omdat ze het basisstation zoals de Deutsche Bahn dat voorstelde te weinig uitstraling vond hebben. Om met name financiële redenen is het winnende ontwerp van Schuster Architekten versoberd, wat heeft geresulteerd in een rechthoekig glazen gebouw waarvan het vlakke dak doorloopt aan de ene zijde als kap over de sporen en aan de



figuur 29 station Limburg Süd

andere zijde als luifel over het voorplein. Het station bestaat uit vier sporen, waarvan twee doorgaande. Aan de buitenzijde liggen de perrons, die voorzien zijn van een rechte luifel. De toegang van het ene perron naar het andere is gesitueerd achter het gebouw, onder de sporenkap en verloopt via trappen met een hoge brug over de sporen. Het gebouw zelf bestaat enkel uit een hal waarin de loketten zijn geplaatst. Er is een verdieping in het gebouw aangebracht, die echter niet in gebruik is.

De kosten van het stationsgebouw betroffen uiteindelijk 7,45 miljoen euro. Hiervan is 4,1 miljoen euro betaald door het bondsland Hessen en 0,8 miljoen euro door de gemeente Limburg. In oktober 1999 hebben Deutsche Bahn AG, deelstaat Hessen en stad een overeenkomst getekend voor de conceptfinanciering van het ICE-station Limburg Süd. Daarin is de garantie opgenomen dat de eerste vijf jaar ieder uur treinen stoppen op het station. Voor de periode daarna lag dat helemaal open. Inmiddels (2005) blijken veel meer reizigers gebruik te maken van station Limburg dan de Deutsche Bahn oorspronkelijk had berekend. Voldoende om het station tot 2007 open te houden.⁸⁴ Uit onderzoek in 2004 blijkt dat het station Limburg evenals het station Montabaur rond de 2000 in- en uitstappers per dag telt. Ook hier gaat het om regionale forensen met name naar Frankfurt en Frankfurt Lufthafen.⁸⁵ In februari 2005 is het aantal gegroeid tot ca. 2100 in- en uitstappers.⁸⁶ Voor de komst van de ICE was Limburg volledig op Frankfurt gericht, dat begint nu te wijzigen, de verbinding richting Keulen wordt langzaam belangrijker.



figuur 30 ontwikkelingsgebied Limburg Süd

De stad Limburg maakt een onderscheid tussen het station en het gebied.⁸⁷ Het station functioneert als station voor de regio en moet derhalve goed bereikbaar zijn voor andere

⁸⁴ ICE-Bahnhof Limburg; die Existenz ist gesichert, hr-online 19-01-2005.

⁸⁵ Demuth, N., *Der ICE als Pendler- und Vorortzug; die ICE-Bahnhöfe Montabaur und Limburg Impulse für wohnstandortwahl, Wohnsiedlungsentwicklung und berufliche Mobilität*, Trier, 2004.

⁸⁶ *Starker Zuwachs am ICE-Bahnhof*, persbericht Limburg 21-01-2005.

⁸⁷ Interview W. Becker, hoofd Wirtschaftsförderung, gemeente Limburg a.d. Lahn, d.d. 21 juni 2005.

modaliteiten dan de ICE. Door de aansluiting op de autoweg en regionale en lokale wegen is dit het geval. Ook de lokale fietsverbinding is, via een vrijliggend fietspad, aanwezig.

ontwikkelingsgebied

Bij het station Limburg Süd is door de gemeente een gebiedsontwikkeling, Railport Park, gepland. Het Railport Park Limburg beslaat een gebied van 32 ha. bruto. Netto beslaat het gebied 200.000 m² te ontwikkelen gebied waarvan ongeveer de helft in bezit is van de gemeente en de andere helft in bezit van een private partij, een katholieke orde. Ook de Deutsche Bahn heeft enkele kavels in bezit, ter weerszijden van het stationsgebouw waar bebouwing van 6 tot 8 lagen hoog gebouwd kan worden. De Deutsche Bahn wilde hier een kantoortoren de 'Business-Tower' en een toren met appartementen en kleinschalige fitness en winkel- en restaurants, de 'Lifestyle-Tower' bouwen. Bedoeling was in 2003 de kantoortoren te bouwen en te verhuren en in 2004 met de tweede toren te starten. Dit heeft echter vertraging opgelopen.⁸⁸



Parallel aan de spoorbaan heeft de Deutsche Bahn enkele kavels die bestemd zijn voor parkeerplaatsen. Hiervan is anno 2005 één parkeerplaats ingericht. De openbare ruimte is voor het overige van de gemeente. De ontsluiting, wegen, het voorplein en een deel van de parkeerplaatsen is ingericht. Oorspronkelijk stond de Deutsche Bahn een andere ontsluiting en inrichting van het gebied voor ogen,

figuur 31 ontwikkelingsgebied Limburg Süd ten tijde van de aanleg

enkel gericht op een weg naar het station en parkeergelegenheid. In 1999 heeft grondruil plaatsgevonden tussen de gemeente en Deutsche Bahn, waarna de gemeente het gebied volgens haar eigen plannen heeft ingericht en ontsloten. De Deutsche Bahn heeft wel bijgedragen in de kosten van de ontsluiting, met het bedrag dat zij gecalculeerd had voor haar oorspronkelijke plannen. In de overeenkomst die daarvoor is opgesteld, is tevens vastgelegd dat de gemeente de kosten voor de inrichting van het parkeren op zich neemt, ook voor het parkeren op grond van de Deutsche Bahn.

Het Railport Park is bestemd als hoogwaardige kantorenlocatie. Gekozen is voor een kantoorlocatie vanwege het imago van de ICE, waarvan de gemeente verwacht dat dat zeker op de lange termijn sterk zal zijn; ICE als vervoermiddel van de toekomst. De bedrijven die zich tot nu toe melden zijn echter voornamelijk geïnteresseerd in de directe aansluiting op de autoweg.⁸⁹ Vanwege de ligging van het gebied tussen autoweg en ICE-lijn en vanwege de afstand en geïsoleerde ligging tot de stad was een woonlocatie niet mogelijk. Voor een beperkt deel is kleinschalige detailhandel toegestaan. Die zal zich echter pas vestigen als de ontwikkeling verder gevorderd is.

De ontwikkeling is trager verlopen dan oorspronkelijk verwacht. Tussen 1999 en 2005 heeft zich slechts één kantoor gevestigd in het gebied. Dat wordt met name geweten aan het instorten van de kantorenmarkt, aangezien ook elders in de omgeving geen

⁸⁸ Anno 2005 heeft nog geen ontwikkeling plaatsgevonden

⁸⁹ Interview W. Becker, hoofd Wirtschaftsförderung gemeente Limburg a.d. Lahn, d.d. 21 juni 2005.

kantoorontwikkelingen plaatsvinden. Nu, halverwege 2005 zijn er wel enkele ontwikkelingen. Het Amt für Bodenmanagement, dat al een vestiging in de stad heeft, voegt meerdere vestigingen samen en zal het nieuwe kantoor op Railport Park bouwen.⁹⁰ Het betreft een kantoor van 5.000 – 6.000 m² bvo, dat 200 – 300 werknemers zal huisvesten. De deelstaat laat het kantoor door een private investeerder bouwen en zal het vervolgens huren. De stad Limburg is verplicht deze kavel tot 31-12-2007 beschikbaar te houden voor dit kantoor.⁹¹ Daarnaast zijn twee kavels nagenoeg verkocht. De gemeente hoopt dat deze ontwikkelingen als katalysator zullen werken.⁹² Limburg is in onderhandeling met Fraport AG (de Luchthaven Frankfurt) om te komen tot samenwerking. Doel is dat de niet direct aan de luchthaven gebonden bedrijvigheid plek zal vinden in Limburg. De ontwikkelingsruimte bij de Luchthaven is namelijk niet voldoende om ieder bedrijf toe te laten. Eenzelfde samenwerking is gezocht met Infrserv-Konzern (Hoechst).⁹³ Verwacht wordt dat de uitbreiding van de Luchthaven Frankfurt impulsen zal geven aan de ontwikkeling van het ICE-gebied in Limburg.⁹⁴

Hoewel er politiek weer discussie begint te ontstaan⁹⁵, blijft de gemeente vasthouden aan het concept van een hoogwaardige kantoorlocatie. Ze heeft andere bedrijfsterreinen beschikbaar voor andere bedrijven die geïnteresseerd zijn in vestiging in Limburg, maar niet aan het profiel voldoen. Financieel kan de gemeente het zich veroorloven omdat destijds geen leningen zijn aangegaan voor de koop van de gronden en de inrichting van het gebied⁹⁶, maar dat een en ander is gefinancierd uit een belastingmeevaller⁹⁷.

Om antwoord te kunnen geven op de vraag hoe 'Verkeer en Vervoer' en 'Ruimtelijke Ontwikkeling' elkaar kunnen vinden zijn in het theoretisch deel van dit onderzoek een drietal onderwerpen behandeld. Gesteld is dat het noodzakelijk is te onderzoeken welke visies de verschillende partijen hebben op bereikbaarheid, inzicht te hebben in de complexiteit van het proces en te bezien of financiële instrumenten ingezet kunnen worden om aanleg van infrastructuur en gebiedsontwikkeling meer met elkaar te verknopen.

In het theoretische deel is ieder onderwerp (hoofdstuk) afgesloten met een aantal vragen voor het caseonderzoek.

In de paragrafen 4.4.2 tot en met 4.4.4 zullen deze vragen beantwoord worden voor de case Limburg Süd.

⁹⁰ *Grundstücke für Amt für Bodenmanagement werden reserviert*, persbericht stad Limburg, 02-03-2005.

⁹¹ *Grundstücke für Amt für Bodenmanagement werden reserviert*, persbericht stad Limburg, 02-03-2005.

⁹² Interview W. Becker, hoofd Wirtschaftsförderung gemeente Limburg a.d. Lahn, d.d. 21 juni 2005.

⁹³ *Der ICE-Bahnhof Limburg süd*, Limburg-Lindenholzhausen –ICE-Bahnhof, 2004.

⁹⁴ *ICE-Bahnhof Limburg mit Zukunft – Gewerbegebiet mit Potential*, persbericht MitteHessen, nr 1 2005, 20—1-2005.

⁹⁵ Citaat Grünen: "Allein die Erschließung des Gewerbegebietes am ICE-Halt hat nach Angaben des ersten Stadtrates Heinrich Richard (parteilos) rund sieben Millionen Euro verschlungen. Geld das nach Einschätzung der Grünen Stadtverordneten Barbara Sylla-Belok nun für soziale Projekte fehlt" in *Limburg: Warten auf den ICE-Boom*, hr-online, 15-08-2004.

Citaat minister voor financiën van deelstaat Hessen: "Es wäre sträflich dieses Filtstück zukünftiger Wirtschaftsentwicklung jetzt in Panik zu vergeben oder gar zu verschenken." in interview met Hessischer Rundfunk 19-01-2005.

⁹⁶ Interview W. Becker, hoofd Wirtschaftsförderung gemeente Limburg a.d. Lahn, d.d. 21 juni 2005.

⁹⁷ Citaat burgemeester Richard: "Für die Stadt war es ein Glücksfall, dass wir in den Jahren 2000 und 2001 erhebliche Nachzahlungen an Gewerbesteuer erhalten haben. Diese Nachzahlungen haben wir in das ICE-Gebiet investiert. Was wir von der Wirtschaft bekommen haben, geben wir somit an sie zurück" in Nassauische Neue Presse 1-8-2002.

4.4.2 Bereikbaarheid

vragen

De theoretische behandeling van het onderwerp bereikbaarheid in hoofdstuk 1 heeft voor het caseonderzoek de volgende vragen opgeleverd:

- 1) Welke visie hebben de bij de ontwikkeling betrokken partijen op bereikbaarheid?
 - a) een vervoerstechnische visie op het netwerk
 - b) een visie op het knooppunt als overstapmachine
 - c) een visie op bereikbaarheid van de plaats als vestigingslocatie
- 2) Wordt in de ontwikkeling geïnvesteerd in de knoop, de locatie, de ruimtelijke kwaliteit en imago?
- 3) Is er sprake van locatiesynergie met aandacht voor versnellen, verdichten en veraangename?

antwoorden

- 1) De Deutsche Bahn hanteert bij de aanleg van de ICE-lijnen een vervoerstechnische visie op het netwerk. Daarbij richten ze zich zowel op het nationale als het internationale netwerk. De lijn Köln-Rhein/Main werd beschouwd als een ontbrekende schakel in die netwerken, wat betekende dat de aanleg van de lijn moest zorgen voor een zo snel mogelijke verbinding tussen de Keulen (regio Rhein/Ruhr) en Frankfurt (regio Rhein/Main). De stop in Limburg Süd is in die zin een belemmering, die een extra reistijd oplevert van ca. 5 minuten voor reizigers van Keulen naar Frankfurt en omgekeerd. Het stationsgebied heeft een directe aansluiting op de autoweg A3 en de regionale weg B417. Daardoor functioneert het ICE-station Limburg Süd als een overstappunt tussen auto- en ICE-verkeer. Nadat tot de bouw van het station was besloten, heeft de Deutsche Bahn deze overstap ook gefaciliteerd door de aanleg van parkeerplaatsen, al had ze de parkeergelegenheid op een andere plek gepland als uiteindelijk geworden. Na de eerste bijdrage in de parkeergelegenheid is door de Deutsche Bahn niet meer in parkeergelegenheid geïnvesteerd, ook niet nadat het aantal reizigers drastisch toenam. Een echte knooppuntfunctie heeft de Deutsche Bahn nooit voor ogen gestaan. Ze verwachtte te weinig overstappers om de kosten voor het verplaatsen van het bestaande spoorwegstation te dekken. Door middel van de inzet van een pendelbus tussen beide stations wordt de overstap van regionaal spoorwegverkeer op de ICE wel gefaciliteerd. De Deutsche Bahn heeft zich enkel gericht op de exploitatie van de lijn en heeft dienstregelingen aangepast zodat er vaker in station Limburg Süd gestopt wordt. De gemeente ziet het station van begin af aan als een overstappunt tussen (met name) regionaal autoverkeer en ICE. Vanuit de stad is gezorgd voor lokale bus- en fietsverbindingen. Bondsland, regio en gemeente zagen de stationslocatie als vestigingslocatie voor met name kantoorontwikkeling. De relatie tussen ICE, station en gebied wordt met name gezien in het imago van de ICE, niet in de bereikbaarheid van kantoren via de ICE⁹⁸.
- 2) In de fase van visie- en planvorming wordt er door gemeente en Deutsche Bahn aandacht besteed aan de overstapfunctie van het ICE-station, al is niet echt sprake van een

⁹⁸ Interview W. Becker, hoofd Wirtschaftsförderung gemeente Limburg a.d. Lahn, d.d. 21 juni 2005.

knooppunt. De gemeente, en in mindere mate het bondsland en de regio richtten zich ook op het stationsgebied als vestigingslocatie. Met name de gemeente heeft geïnvesteerd in de locatie met het bouwrijp maken en ontsluiten van het gebied. De gemeente heeft geïnvesteerd in de ruimtelijke kwaliteit door de ontsluiting, de wegenstructuur en de parkeergelegenheid zodanig aan te leggen dat het gebied niet alleen een station met parkeergelegenheid kan worden maar de voorwaarden aanwezig zijn voor een rechtstreekse verbinding naar de A3 en een voetgangersvriendelijk gebied voor het stationsgebouw. Gemeente en bondsland hebben bovendien geïnvesteerd in de architectuur van het station. Via de benaming Railport Park wordt aandacht besteed aan het imago van het gebied. Er hebben geen grootschalige directe investeringen door middel van imagocampagnes plaatsgevonden. Wel houdt de gemeente, ook nu de gebiedsontwikkeling langzamer loopt dan verwacht, vast aan de vestiging van hoogwaardige kantoren. Daarmee houdt ze vast aan het gekozen imago voor het gebied, wat gezien kan worden als een indirecte investering in het imago.

- 3) Of er sprake is van locatiesynergie is op dit moment nog niet te bepalen. De voorwaarden ervoor zijn slechts ten dele aanwezig. Door de ligging van het gebied op enige afstand van de stad Limburg an der Lahn is ontwikkeling tot levendig stadsdeel niet mogelijk. De gemeente onderkent dat ook en beschouwt de ontwikkeling van het station (als regionaal forensenstation) en de ontwikkeling van het gebied als twee afzonderlijke zaken, waarbij alleen het imago van de ICE van waarde is voor het gebied.

Van versnellen is slechts in beperkte mate sprake. Een ICE voldoet zonder meer aan de voorwaarde van snelheid en in de loop van de jaren is de frequentie van de treinen ook flink toegenomen. De overstap tussen verschillende modaliteiten is alleen aanwezig tussen auto en ICE. De overstap tussen regionale trein en ICE en bus en ICE is slechts door middel van een pendelbus mogelijk. Wel is er sprake van een goed toegankelijk en overzichtelijk stationsgebouw met loketten en automaten voor kaartverkoop. Van verdichten is nog weinig sprake. Er is één kantoorgebouw gerealiseerd. De plannen voorzien wel in hoge dichtheden. Ook op het gebied van veraangename zijn de voorwaarden slechts ten dele aanwezig. In het station is geen ruimte voor winkels, wel bestaan deze mogelijkheden in het gebied. Het gebied is in hoofdzaak bedoeld als kantoorlocatie, met ondersteunende winkel- en horecafuncties. Een echte ontmoetingsfunctie is noch voor het station noch voor het gebied voorzien.

4.4.3 Belangen en complexiteit proces

vragen

De theoretische behandeling van het onderwerp belangen en complexiteit van het ontwikkelingsproces in hoofdstuk 2 heeft voor het caseonderzoek de volgende vragen opgeleverd:

- 1) Welke partijen zijn betrokken bij de ontwikkeling en welke belangen hebben zij?
- 2) Welke tijdsbalk is er per case op te stellen?
- 3) Zijn er door de partijen allianties aangegaan om belangen verwezenlijkt te krijgen?
- 4) Is er sprake van 'open vensters', in de zin van het stromenmodel van Kingdon, waarvan gebruik is gemaakt om belangen te verwezenlijken?

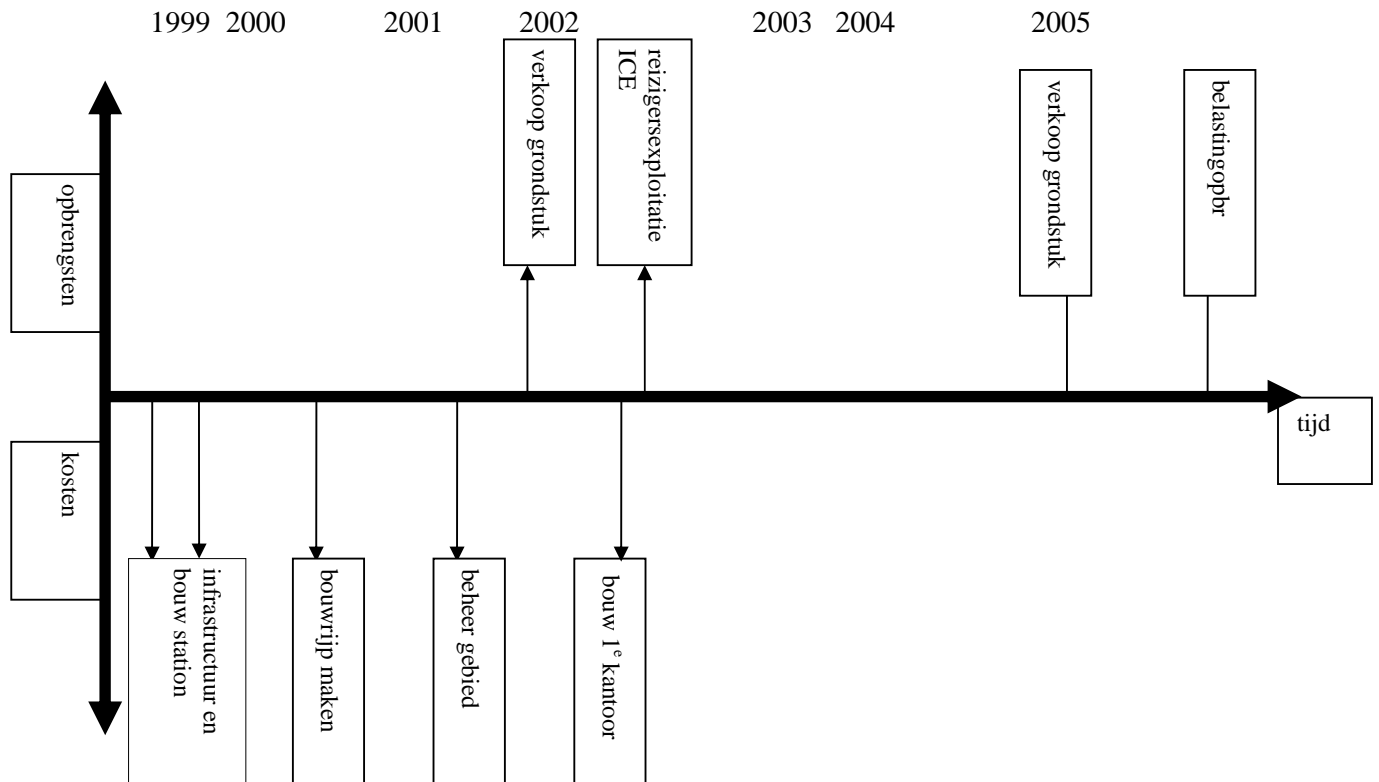
antwoorden

- 1) Figuur 32 geeft de actorenanalyse van Limburg Süd. De partijen met de grootste belangen bij station Limburg Süd zijn de gemeente en de Deutsche Bahn. De bouw van station Limburg Süd was niet in het belang van DB Netz. Deze stop betekende namelijk tijdsverlies voor reizigers tussen Keulen en Frankfurt van 5 minuten. De bouw van extra stations levert bovendien kosten op. Doordat de verschillende overheden hebben bijgedragen in de meerkosten voor de bouw van het station, is dit laatste aspect deels ondervangen. Als eenmaal tot de bouw van het station besloten is speelt het belang van Personenverkeer. Inmiddels is gebleken dat het aantal in- en uitstappers flink is toegenomen. Het belang van DB Personenverkeer wordt daarmee steeds meer verwezenlijkt. Andere onderdelen van de Deutsche Bahn hebben slechts een klein belang bij het station Limburg Süd. Een sterke toename van het regionale spoorwegverkeer door de bouw van het ICE-station is niet te verwachten, omdat er geen directe overstap mogelijk is tussen regionaal spoorvervoer en de ICE. Ook voor DB Station & Service zijn de belangen gering omdat er geen verhuurbare ruimten zijn in het station. De gemeente heeft belang om de bereikbaarheid van de stad te vergroten. Dit belang is met de komst van het station verwezenlijkt. Daarnaast heeft de gemeente belang bij de economische ontwikkeling van de stad. Of de stationslocatie daaraan bijdraagt is nog niet te zeggen, doordat de ontwikkeling langzamer loopt dan gedacht en er tot op heden slechts één kantoor gevestigd is in het gebied. De gemeente heeft met het stationsgebied wel een vestigingslocatie voor hoogwaardige kantoren beschikbaar op het moment dat de kantorenmarkt weer aantrekt. Voor de overige in de actorenanalyse opgenomen partijen zijn de belangen minder groot. De Duitse staat is wel van belang geweest bij de besluitvorming over en financiering van de aanleg van de lijn en het station. De staat heeft zelf weinig belang bij het station of de gebiedsontwikkeling. Voor het bondsland Hessen zijn de belangen niet zeer groot. In Hessen zijn meerdere ICE-stations, waarmee al in de bereikbaarheid per ICE voorzien was. Voor de economische ontwikkeling van het bondsland is de ontwikkeling rond Frankfurt van groter belang dan de ontwikkeling van de stationslocatie Limburg Süd. Busmaatschappijen hebben nauwelijks belang bij het ICE-station omdat het busstation elders is gevestigd. Het belang van de bevolking is wat betreft snelle verbindingen wel gerealiseerd. Er komen steeds meer stops en meer verbindingen vanuit Limburg Süd. Goede aansluiting van modaliteiten is echter slechts ten dele aanwezig.

Categorie	Organisatie	Rol/betrokkenheid	Fase	Specifiek onderdeel (netwerk, station, gebied)	Verwachting Resultaat
Duitse staat		politiek-bestuurlijk financieel	visie, planvorming	netwerk	nationale bereikbaarheid aansluiting verschillende modaliteiten ontwikkeling Duitsland (breed) bestuurlijke facilitering (tracébesluiten)
Bondsland Hessen		politiek-bestuurlijk wet- en regelgeving	visie, planvorming	netwerk, station, gebied	bestuurlijke facilitering, RO-procedures ontwikkeling van de het bondsland (economie, mobiliteit, milieu, enz)
Regio Limburg Weilburg		politiek-bestuurlijk	visie	netwerk, gebied	ontwikkeling van de het bondsland (economie, mobiliteit, milieu, enz)
Gemeente Limburg an der Lahn		politiek bestuurlijk wet- en regelgeving financieel	visie, planvorming, realisatie, beheer	station, gebied	internationale bereikbaarheid bestuurlijk facilitering (RO-procedures), ontwikkeling gebied ontwikkeling stad (economie, mobiliteit, milieu, enz)
Deutsche Bahn	Netz	financieel	exploitatie, beheer	netwerk, station	(inter)nationaal netwerk, snelle verbinding tussen Keulen en Frankfurt sober en doelmatig (zo laag mogelijke kosten)
	Projektbau GmbH		uitvoering	netwerk, station	aanleg binnen planning en begroting station sober en doelmatig
	Service & station	financieel	beheer	station	beheerbaar station
	Personenverkehr (Fernverkehr)	financieel	beheer/ exploitatie	ICE- netwerk	rendement op vervoerexploitatie
	Personenverkehr (Regional)	financieel	beheer/ exploitatie	regionaal netwerk	rendement op vervoerexploitatie
busmaatschappijen		financieel		regionaal netwerk bussen	rendement op vervoerexploitatie bussen, aansluiting modaliteiten
bevolking land, regio en stad				netwerk, knooppunt	aansluiting modaliteiten, snelle verbindingen, op termijn levendig stadsdeel

figuur 32 actorenanalyse Limburg Süd

- 2) Bij de case Limburg Süd is de volgende tijdbalk van kosten en opbrengsten op te stellen. De kosten van de aanleg van de lijn en de bouw van het station vinden plaats in 1999 en 2000. Pas met de ingebruikname van de lijn komen er opbrengsten voor terug in de vorm van de reizigersexploitatie. Opbrengsten in de vorm van verhuur van de winkelruimtes in het station zijn niet aanwezig. Wat betreft de gebiedsontwikkeling vinden de kosten van bouwrijp maken en ontsluiting plaats in de jaren 1998 tot 2000 en komen de eerste opbrengsten pas met de verkoop van de eerste kavel in 2002. De tweede kavel wordt verkocht in 2005. Een groot deel van het gebied is echter nog niet verkocht, zodat daar ook nog geen opbrengsten aan te geven zijn. Belastingopbrengsten volgen pas substantieel als de gebiedsontwikkeling verder voltooid is.



figuur 33 schematische weergave kosten en opbrengsten in de tijd; Limburg Süd

- 3) Publiek-publiek is er om de vestiging van het station tot stand te brengen alliantie aangegaan tussen bondsland en stad. Ze hebben onderhandeld met Deutsche Bahn over de locatie van het station en de inrichting en ontsluiting van het gebied. Dat laatste is uiteindelijk uitgemond in een contract, met grondruil, inzet van shuttlebus, aanleg parkeerplaatsen en vijfjaargarantie voor één maal per uur halteren van de ICE. Er is echter geen sprake van een alliantie tussen overheden en private partijen in de gebiedsontwikkeling. Wel heeft grondruil tussen Deutsche Bahn en gemeente plaatsgevonden. Het bouwrijp maken, de ontsluiting, de aanleg van de openbare ruimte is in handen van de gemeente. De vastgoedontwikkeling komt na verkoop van de grond in handen van private partijen.

- 4) Het feit dat er een ICE-lijn gepland werd over het grondgebied van Limburg is door de gemeente, ondersteund door het bondsland Hessen, aangegrepen om de vestiging van een station in Limburg te bewerkstelligen. Er is politieke druk uitgeoefend, de besluitvorming is beïnvloed en er is door de verschillende genoemde partijen geïnvesteerd. Men kan daarbij spreken van het benutten van de komst van de ICE als 'open venster', in de zin van Kingdon. De verwachting dat dit ook snel een gebiedsontwikkeling met zich mee zou brengen is niet direct uitgekomen. In de jaren na de tot stand koming van het station, is wel ingespeeld op ontwikkelingen die je als het benutten van een 'open venster' kunt beschouwen. De samenvoeging van enkele vestigingen van het Amt für Bodenmanagement is aangegrepen om dit instituut op het Rail Port Park te vestigen.

4.3.4 Mogelijkheden voor value capturing

vragen

De theoretische behandeling van het onderwerp mogelijkheden voor value capturing in hoofdstuk 3 heeft voor het caseonderzoek de volgende vragen opgeleverd:

- 1) Leveren de verschillende partijen een financiële bijdrage aan de ontwikkeling?
- 2) Is daarbij sprake van één van de value capture-instrumenten zoals in dit hoofdstuk beschreven?
- 3) Welke invloed heeft deze bijdrage, al dan niet via een value capture-instrument, op de totale ontwikkeling?

antwoorden

- 1) De kosten van de aanleg van de ICE-lijn, evenals de kosten voor een basisstation worden, net als in Nederland, grotendeels gedragen door de rijksoverheid. Door verschillende overheden, bondsland en gemeente, is bijgedragen, met name in de kosten voor het station. Dit betrof de kosten voor een architectuurprijsvraag en een vaste bijdrage in de bouwkosten van het stationgebouw. De kosten van de shuttlebusverbinding tussen het regionale station en het ICE-station komen voor rekening van de Deutsche Bahn. De gebiedsontwikkeling is financieel losgekoppeld van de aanleg van ICE-lijn en station. Wel heeft grondruil plaatsgevonden en is contractueel vastgelegd dat de gemeente verantwoordelijk is voor de aanleg van parkeerplaatsen op grondgebied van de Deutsche Bahn. De gebiedsontwikkeling komt, waar het bouwrijp maken, ontsluiten en gronduitgifte betreft, voor rekening van de gemeente.
- 2) De aanleg van de lijn en het station was kostengeoriënteerd. De bijdragen in de bouwkosten van het station betreffen van te voren vastgestelde vaste bedragen. De gebiedsontwikkeling is financieel losgekoppeld van de aanleg van infrastructuur en bouw van het station. Er is dan ook geen sprake van een van de valuecapturinstrumenten. Bij de gebiedsontwikkeling is uiteindelijk sprake van actief grondbeleid. De opbrengsten worden, zoals gezegd, niet ingezet voor bekostiging van de aanleg van infrastructuur of de bouw van het station. Voor de ontsluiting en het bouwrijp maken zijn ontvangen belastingen ingezet, dit was echter niet vooraf vastgelegd, noch betrof het speciaal geheven belastingen.

- 3) De bijdragen van de verschillende decentrale overheden aan het station zijn van belang geweest voor de ontwikkeling. Het station zou niet meer dan een basisstation zijn geweest indien bondsland en gemeente niet hadden bijgedragen in de kosten. De grondruil in het gebied is van belang geweest voor de inrichting en ontsluiting van het gebied, en de mogelijkheden voor gronduitgifte die er nu zijn. Zonder die grondruil was het niet meer geweest dan een station met parkeergelegenheid en daarnaast eventueel een door de gemeente te ontwikkelen gebied.

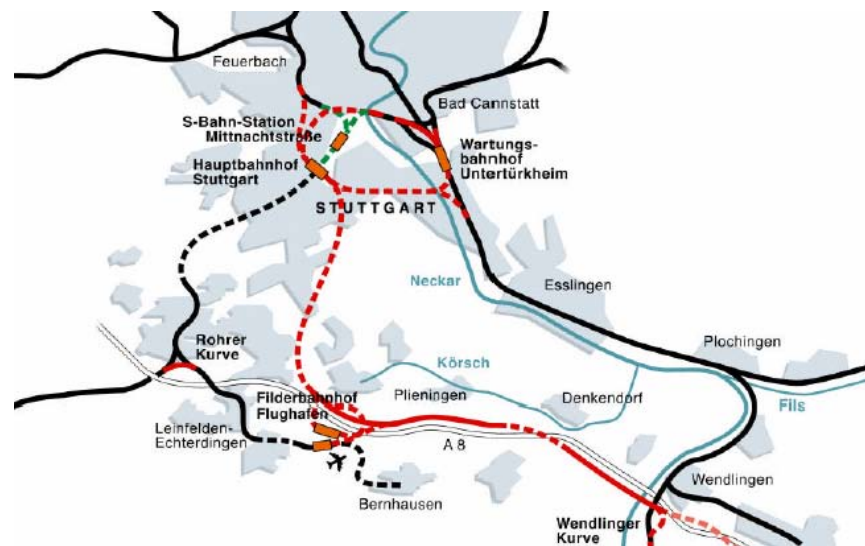
HOOFDSTUK 5 Stuttgart 21

5.1 Beschrijving

inleiding

Stuttgart is de hoofdstad van Baden-Württemberg en heeft circa 590.000 inwoners. De belangrijke industrieën zijn Daimler-Chrysler en Bosch. Stuttgart is gelegen in een dal aan de rivier de Neckar en is ontsloten via de autowegen A3 en A8, die bij Stuttgart kruisen, en via (inter)nationale, regionale spoorwegen, S-bahn en bus. Stadsvervoer in Stuttgart bestaat uit Stadtbahn, U-bahn en bus. Stuttgart is een groene stad, aan drie zijden omgeven door wijngaarden tegen de heuvels en heeft oude parken (Schloßparken) die doorlopen tot in het centrum van de stad.

In de jaren tachtig van de 20^e eeuw werd de verbetering van het spoortraject Stuttgart-Augsburg al opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan. Dit betrof nog plannen zonder grootschalige verbouwing van het station Stuttgart. De eerste plannen voor de verbetering van de lijn in combinatie met stadontwikkeling in Stuttgart dateren uit 1994. Onder de naam Stuttgart 21 hebben Deutsche Bahn, bondsland en stad toen gezamenlijk een visie ontwikkeld, die in 1995 is gevolgd door een haalbaarheidsstudie van staat, land, stad en Deutsche Bahn gezamenlijk. Daarbij heeft men antwoord gezocht op de vraag hoe de aansluiting op het internationale hogesnelheidsnet te combineren met goede bereikbaarheid van Stuttgart. Of zoals het in de publieke uitgave over de haalbaarheidsstudie staat: "Fahren die schnellen ICE-Sprinter in Zukunft an Stuttgart vorbei, oder gibt es eine Möglichkeit, sie wie bisher im Herz der City halten zu lassen? Für die Umfahrung spricht zunächst der Zeitgewinn. Dabei verlöre allerdings die heute optimale Verknüpfung des Fernverkehrs mit dem öffentlichen Nahverkehr, als Regional- und S-Bahnen, Stadtbahn und Bus einen Großteil ihrer Attraktivität und Effektivität; auch läge der Flughafen weiterhin abseits und direkte Erreichbarkeit der City ginge verloren, verbunden mit einem nicht akzeptablen Imagoverlust des Dienstleistungszentrums Stuttgart und der Region."⁹⁹



figuur 34 tracéplan Stuttgart 21, bron : Deutsche Bahn AG

⁹⁹ Projekt "Stuttgart 21"; Ergebnis der Machbarkeitsstudie, bijlage bij Amtsblatt der Landeshauptstadt Stuttgart nr 3, 19 januari 1995.

De plannen voor Stuttgart 21 bestaan uit meerdere onderdelen; wijziging van het centraal station Stuttgart van een kopstation in een doorgaand station, de verbinding centrum-luchthaven (Fildertunnel), het ICE-station luchthaven (Filderbahnhof), de aansluiting op het traject Wendlingen-Ulm, de aansluiting Feuerbach en Bad Canstatt, de aansluiting Obertürkheim en Untertürkheim en het rangeerstation Untertürkheim. Behalve de aansluiting op het ICE-net worden ook de aansluitingen van regionaal spoorverkeer verbeterd. De reistijden worden daarmee aanzienlijk bekort, enerzijds door het feit dat er minder tijdrovende rangeerbewegingen nodig zijn, anderzijds door snellere treinen en door meer directe verbindingen zonder overstap. Ook het vliegveld van Stuttgart krijgt een nieuwe hogesnelheidsverbinding. Bovendien denkt men dat het auto verkeer minder zal groeien door de goede bereikbaarheid van de binnenstad.

Het onderzoek in deze scriptie is beperkt tot het eerste onderdeel van Stuttgart 21: de wijziging van het centraal station Stuttgart en de daarbij horende gebiedsontwikkeling in de stad. Het wijzigen van het centraal station bestaat uit het wijzigen van een kopstation in een doorgaand station, waarbij de sporen ondergronds gebracht worden en 90 graden gedraaid. Door het ondergronds brengen van de sporen komt in de stad –bij het centrum- circa 100 hectare te ontwikkelen gebied beschikbaar. De stad verwacht dat de economische aantrekkelijkheid van de stad zal verbeteren. Bovendien kan binnenstedelijk woningbouw tot stand komen in een stad die aan haar grenzen zit. Over de plannen voor Stuttgart 21 is in de toren van het huidige station een voorlichtingscentrum ingericht onder de naam TurmForum Stuttgart 21 en bestaan diverse websites¹⁰⁰

voortgang en planning

In november 1995 is een raamovereenkomst getekend tussen de Deutsche Bahn, de Duitse staat, het bondsland Baden-Württemberg, de regio en de stad Stuttgart, waarin onder andere inspanningsverplichtingen op RO-gebied en intentieafspraken op financieel gebied zijn vastgelegd. In 1997 heeft de stad Stuttgart het 'Rahmenplan Stuttgart 21' vastgesteld en in 1998 het 'Bebauungsplan' voor het eerste deelgebied. In 2001 is de aanvraag voor de bouw ingediend bij het Eisenbahnbundesamt, die in februari 2005 een positief besluit heeft genomen¹⁰¹. De planning op grond van dat besluit voorziet in de start in 2005/2006 met de verbouwing van het station en opname van het traject in de dienstregeling in 2014¹⁰².

financiering

De oorspronkelijke opzet uit 1998 van de financiering Stuttgart 21 ging uit van een totaalinvestering van 2,6 miljard euro voor aanleg van de verbinding naar de luchthaven en de verbouwing van het centraal station.

¹⁰⁰ www.stuttgart21.de; www.stuttgart.de/stuttgart_21, www.turmforum.de

¹⁰¹ Planfeststellungsbeschluss "Project Stuttgart 21", Bereich Stuttgart-Wendlingen, Palanfeststellungsabschnitt 1.1 (Talquerung mit neuem Hauptbahnhof) op 15 -02-2005 afgegeven door het Eisenbahn-Bundesamt, zie ook www.eisenbahn-bundesamt.de

¹⁰² www.stuttgart21.de, *der Zeitplan steht*, bijgewerkt juni 2005.

De verdeling was daarbij als volgt:

Bondsregering:	€453 miljoen voor Fernverkehr €179 miljoen voor Nahverkehr.
GVFG ¹⁰³	€256 miljoen
Regio	€102 miljoen
Flughafengesellschaft	€51 miljoen voor D4 süd ¹⁰⁴
Stadt/Land/Bund	€10 miljoen voor D4 süd

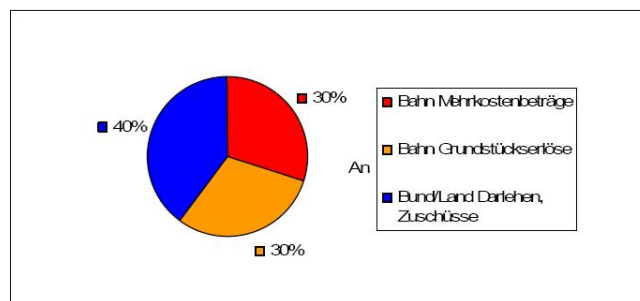
totaal overheid: €1.051 miljoen

eigen middelen DB €1.543 miljoen

totaal €2.594 miljoen = €2,6 miljard ¹⁰⁵

In de kosten die in de periode 2001 – 2004 zijn gemaakt is door de Europese Unie bijgedragen vanuit het TEN-programma.¹⁰⁶ Het bondsland Baden-Württemberg heeft toegezegd de middelen die de staat ter beschikking stelt voor te financieren tot 2011.

De financiering van het geheel gaat niet alleen uit van een kostenberekening, maar gaat uit van kosten en baten. De baten betreffen dan de verwachte opbrengsten uit verbetering van de exploitatie (reizigers en station) en de verwachte opbrengsten uit de gebiedsontwikkeling, die de Deutsche Bahn toerekent aan het project. De Deutsche Bahn rekent op 40% bijdragen van overheden en 60% bijdragen uit eigen bovengenoemde opbrengsten.



figuur 35 financiering uit: www.schips.org¹⁰⁷

Wat betreft de baten van de grondopbrengsten ging de Deutsche Bahn er oorspronkelijk van uit dat ze zelf alle deelgebieden zou ontwikkelen. (zie 'ontwikkelingsgebied') De ontwikkeling van deelgebied A1 (zie figuur 38) is inderdaad in handen van de Deutsche Bahn; van DB Immobilien, dat een onderdeel is van DB Projektbau¹⁰⁸. De stad Stuttgart heeft in dat gebied alleen de kavel voor de bouw van de bibliotheek verworven. De overige deelgebieden heeft de stad Stuttgart in 2001 gekocht van de Deutsche Bahn, voor een bedrag van 459 miljoen euro. Daarbij wetende dat de gebiedsontwikkeling nog vele jaren op zich zou laten wachten. De opbrengsten uit de grondverkoop zijn door de Deutsche Bahn bestemd voor de aanleg van het nieuwe station Stuttgart.¹⁰⁹ De grondprijzen voor de deelgebieden A2,3 B en C (zie figuur 38) werden door de Deutsche Bahn berekend op grond van de residuele waarde.

¹⁰³ Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

¹⁰⁴ Variant tracé bij luchthaven.

¹⁰⁵ Tabel gebaseerd op www.stuttgart21.de en gegevens DB, verkregen 13 mei 2005

¹⁰⁶ Trans European Network

¹⁰⁷ Tevens opgenomen in presentatie van projectleider Stuttgart 21 aan gemeente Stuttgart in 2000.

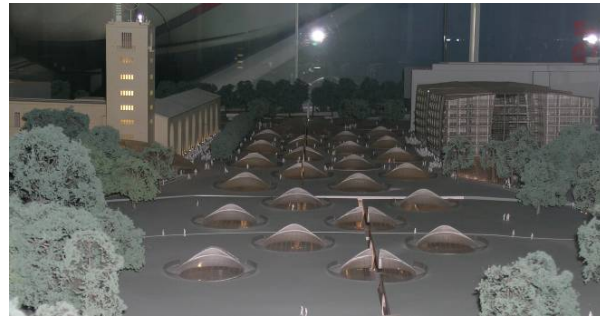
¹⁰⁸ Zie organogram hoofdstuk 2, figuur 6.

¹⁰⁹ Persbericht gemeente Stuttgart, 01-07-2001.

In 2005 is een bijgestelde berekening opgesteld. Deze is echter nog niet openbaar.¹¹⁰ De verwachting is dat de kostenstijging gering zal zijn voor dit deel van het traject en dat de kostenstijging voor het aansluitende traject Wendlingen-Ulm echter aanzienlijk is.¹¹¹

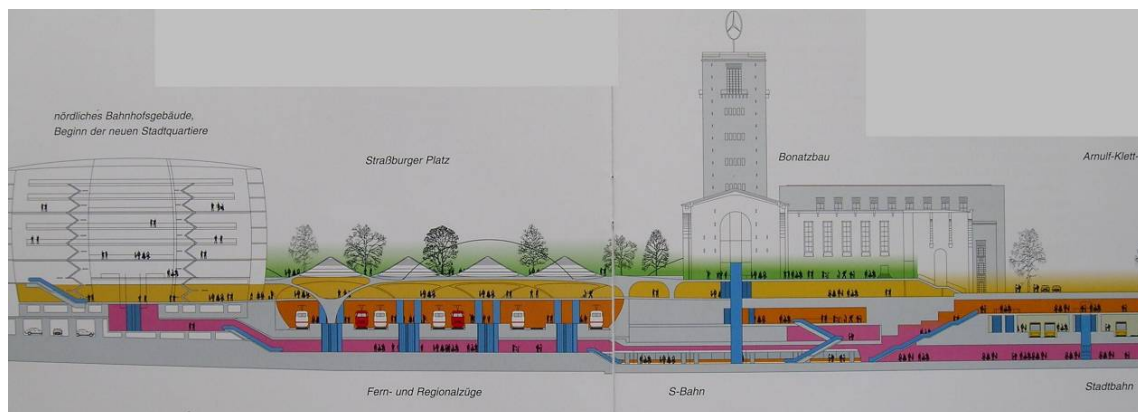
station

Voor het station is in 1997 door DB Projekt GmbH¹¹², het bondsland Baden-Württemberg en de stad Stuttgart gezamenlijk een prijsvraag voor het station uitgeschreven, die gewonnen is door bureau Ingenhoven, Overdiek & Partner uit Düsseldorf.



figuur 36 maquette Stuttgart 21, situatie begane grond

Van het oude station blijft het hoofdgebouw, dat een beschermd monument is, staan. Het nieuwe station bestaat uit drie ondergrondse verdiepingen die voor, onder en achter het bestaande hoofdgebouw liggen en op begane grondniveau een verbinding vormen tussen de bestaande stad en het nieuw te ontwikkelen gebied. Op niveau plus 1, direct achter het bestaande hoofdgebouw en aansluitend aan de bestaande stationshal van het kopstation, komt een nieuw plein met horecavoorzieningen. Vanuit dit plein zijn er grote lichtkoepels die voor daglicht in het ondergrondse station zorgen. Op de begane grondverdieping zijn de belangrijkste ingangen van het station en is de nieuwe hal met doorgang over de sporen. Aan de noordzijde komt hier een directe verbinding met een parkeergarage. Op niveau -1 bevinden zich acht sporen aan vier perrons, voor ICE en regionale spoorwegen, en het tramstation. Op niveau -2 bevindt zich het S-bahnstation. Volgens de in 2005 bijgestelde planning start de bouw in 2006 en is in 2012 het nieuwe station gereed, waarna het in 2014 in de dienstregeling kan worden opgenomen en de bovengrondse sporen worden afgebroken.¹¹³



figuur37. doorsnede nieuwbouw uit: *Die Bahn, Stuttgart 21 spezial; Der Planfeststellungsabschnitt 1.1 "Talquerung mit Hauptbahnhof"*, 2002.

ontwikkelingsgebied

¹¹⁰ De uitkomsten van de herziene 'Wirtschaftlichkeitsberechnung' zijn voorzien in 2005.

¹¹¹ Interview H. Bauer, medewerker projectbureau Stuttgart 21 van gemeente Stuttgart, d.d. 12 mei 2005.

¹¹² Toenmalige naam, nu DB Projektbau.

¹¹³ www.stuttgart21.de, *der Bau des Bahnhofs*, bijgewerkt juni 2005.

In 1997 heeft de stad Stuttgart het 'Rahmenplan Stuttgart 21' vastgesteld en in 1998 het 'Bebauungsplan' voor het eerste deelgebied. Door het ondergronds brengen en draaien van de sporen komt er in de stad Stuttgart circa 100 hectare beschikbaar als te ontwikkelen gebied. Het ontwikkelingsgebied bestaat voornamelijk uit vrijkomende spooremlacements, rangeerterreinen en aan het spoor gelieerde bedrijventerreinen. Al deze gronden zijn bij de aanleg van de spoorwegen uitgegraven en geëgaliseerd. Bij de herontwikkeling worden ze weer in het heuvel landschap ingepast. Het totale ontwikkelingsgebied is opgedeeld in deelgebieden die beschikbaar komen, al naar gelang de werkzaamheden vorderen. Er wordt gerekend op een ontwikkeling die zo'n dertig jaar zal duren.¹¹⁴ Het geheel is opgedeeld in de deelgebieden A, B en C, die ieder weer onderverdeeld zijn.



figuur 38 eigen foto van tentoonstelling in informatiecentrum Turmforum Stuttgart 21; situatie ontwikkelingsgebied.

Deelgebied A1 (16 hectare) is gelegen direct naast het bestaande emplacement, vlak bij het centrum van de stad. Het gebied is bestemd voor kantoor, cultuur en winkelontwikkeling. Dit deelgebied was in 1997 al vrij. Toen is het 'Bebauungsplan' ook al opgesteld. De gemeenteraad heeft publicatie van het 'Bebauungsplan' in 1997 echter slechts gedeeltelijk goedgekeurd, zodat ook slechts een deel ontwikkeld kon worden. Het overige deel is als onderhandelingsstuk achter de hand gehouden. Pas in 2003 is het gehele plan gepubliceerd, waarna ontwikkeling voor het overige deel pas van start kon gaan.¹¹⁵ Daarbij werd overeengekomen tussen stad en Deutsche Bahn dat het tracé voor de U12 (metro) vrij zou blijven en dat het voormalige hoofdkantoor van de Deutsche Bahn behouden zou blijven. De ontwikkeling van deelgebied A1 is in handen van de Deutsche Bahn Immobilien.



figuur 39 reeds ontwikkeld deel gebied A1

¹¹⁴ Rahmenplan Stuttgart 21, 1997, pag 9.

¹¹⁵ Persbericht van Deutsche Bahn en gemeente Stuttgart 11-09-2003

Op het in 1997 voor bebouwing vrijgegeven deel zijn anno 2005 enkele kantoren ontwikkeld. (zie figuur 39). Deelgebied A2/A3 (circa 12 hectare) komt pas vrij nadat de gehele bouw van het station gereed is.¹¹⁶ Dit gebied is voornamelijk bestemd voor wonen. Deelgebied B betreffen de huidige opstelsporen en het terrein van de voormalige Deutsche Post. Dit gebied dat in totaal circa 4 hectare bevat kan pas bebouwd worden na afronding van het stationsproject. Het gebied is bestemd voor hoogwaardig wonen, deels combinatie wonen/werken en deels als park (herstel en inpassing van het cultuurhistorisch waardevolle Schloßpark).

Deelgebied C (circa 25 hectare) is een voormalig emplacement met spoorwegloodsen, dat vanaf 2004 beschikbaar komt. Delen van het gebied moeten echter beschikbaar blijven voor aan en afvoer van bouwmaterialen tijdens de bouw van het station. Het gebied krijgt een woonbestemming en deels gemengde bestemmingen. In 2005 is door de gemeente een prijsvraag uitgeschreven voor het reeds beschikbare deel.

Voor het totaal wordt gerekend op circa 1,4 miljoen m² vloeroppervlak, waar zo'n 11.000 inwoners en 24.000 werknemers gevestigd kunnen worden. Bovendien wordt uitgegaan van een vergroting van het groenoppervlak met 30 hectare waaronder het herstel van het Schloßpark van 20 hectare¹¹⁷.

Om antwoord te kunnen geven op de vraag hoe 'Verkeer en Vervoer' en 'Ruimtelijke Ontwikkeling' elkaar kunnen vinden zijn in het theoretisch deel van dit onderzoek een drietal onderwerpen behandeld. Gesteld is dat het noodzakelijk is te onderzoeken welke visies de verschillende partijen hebben op bereikbaarheid, inzicht te hebben in de complexiteit van het proces en te bezien of financiële instrumenten ingezet kunnen worden om aanleg van infrastructuur en gebiedsontwikkeling meer met elkaar te verknopen.

In het theoretische deel is ieder onderwerp (hoofdstuk) afgesloten met een aantal vragen voor het caseonderzoek.

In de paragrafen 5.2 tot en met 5.4 zullen deze vragen beantwoord worden voor de case Stuttgart 21.

5.2 Bereikbaarheid

vragen

De theoretische behandeling van het onderwerp bereikbaarheid in hoofdstuk 1 heeft voor het caseonderzoek de volgende vragen opgeleverd:

- 1) Welke visie hebben de bij de ontwikkeling betrokken partijen op bereikbaarheid?
 - a) een vervoerstechnische visie op het netwerk
 - b) een visie op het knooppunt als overstapmachine
 - c) een visie op bereikbaarheid van de plaats als vestigingslocatie
- 2) Wordt in de ontwikkeling geïnvesteerd in de knoop, de locatie, de ruimtelijke kwaliteit en imago?
- 3) Is er sprake van locatiesynergie met aandacht voor versnellen, verdichten en veraangemen?

¹¹⁶ Volgens de in 2005 bijgestelde planning is dit 2014.

¹¹⁷ Rahmenplan Stuttgart 21, 1997, pag 26.

antwoorden

- 1) In de plannen uit de jaren tachtig speelde alleen de visie op het Europese netwerk en verbetering van de verbinding tussen Stuttgart en Augsburg een rol. In de jaren negentig hebben de bij de ontwikkeling betrokken partijen een gezamenlijke visie ontwikkeld, waarbij de bereikbaarheid van de stad Stuttgart, het belang van de vrijkomende gronden als vestigingslocatie, en de knooppuntfunctie van het centraal station Stuttgart gecombineerd zijn met de verbetering van de verbinding Stuttgart – Augsburg en opname van die verbinding in het (inter)nationale netwerk.
- 2) Er is gezamenlijk een visie opgesteld en een plan ontwikkeld waarin aan al deze aspecten aandacht wordt besteed. In Stuttgart 21 is gekozen voor snelle ICE-verbinding, verbetering van regionale verbindingen, het station als overstapmachine tussen verschillende modaliteiten, bereikbaarheid van de binnenstad van Stuttgart en ontwikkeling van de vrijkomende gebieden. Aan de ruimtelijke kwaliteit is in de ontwerpprijsvraag ruim aandacht besteed. Als bewijs daarvoor kan gelden dat het winnende ontwerp is onderscheiden.¹¹⁸ Imago speelt een grote rol, getuige de websites van Deutsche Bahn, stad en land en de inrichting van Turmforum Stuttgart 21. De investeringen hebben zich tot nu toe beperkt tot investeringen in visie- en planvorming en het uitdragen van de visie en de plannen. Investerings in uitvoerende activiteiten hebben alleen plaatsgevonden in het deelgebied A1. Dit betreffen investeringen in kantoorbouw en in de aanleg van openbare ruimte, die als voetgangersgebied is ingericht.
- 3) Hoewel de uitvoering van het project nog niet gestart is – met uitzondering van de ontwikkeling van een deel van deelgebied A1-, kan gesteld worden dat als de plannen worden uitgevoerd, zoals tot op heden voorgesteld, er sprake is van locatiesynergie. Van versnellen is sprake door de snellere ICE-verbindingen, de snellere regionale verbindingen met minder overstappen, door het vergemakkelijken van de overstap tussen de verschillende modaliteiten door ICE, regionale treinen, S-bahn, U-bahn, Stadtbahn, bus en auto in verschillende verdiepingen in één (ondergronds) gebouw onder te brengen. Van verdichten is sprake zowel door de integratie van de verschillende vervoersfuncties in één gebouw, als door de voorgestelde dichtheden in de te ontwikkelen gebieden. Het reeds tot ontwikkeling gebrachte deel is daar een voorbeeld van. Van veraangenamen is sprake door de aanwezigheid van horeca, winkels ed. in het stationsgebouw, zoals overigens nu ook al het geval is, maar ook door de aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit van het ontwerp zowel van het stationsgebouw als voor de inpassing in de stad. Boven op het ondergrondse gebouw moet een plein ontstaan met veel groen, dat de verbinding vormt tussen het centrum van de stad en het oude Schloßpark.

¹¹⁸ Mipim Architectural review Future Project Award 2005 in de categorie Big Urban Projects.

5.3 Belangen en complexiteit proces

vragen

De theoretische behandeling van het onderwerp belangen en complexiteit van het ontwikkelingsproces in hoofdstuk 2 heeft voor het caseonderzoek de volgende vragen opgeleverd:

- 1) Welke partijen zijn betrokken bij de ontwikkeling en welke belangen hebben zij?
- 2) Welke tijdsbalk is er per case op te stellen?
- 3) Zijn er door de partijen allianties aangegaan om belangen verwezenlijkt te krijgen?
- 4) Is er sprake van 'open vensters', in de zin van het stromenmodel van Kingdon, waarvan gebruik is gemaakt om belangen te verwezenlijken?

antwoorden

- 1) Figuur 40 geeft de actorenanalyse van Stuttgart 21. Door de gezamenlijke visie- en planvorming zijn belangen van overheden en diverse vervoersmaatschappijen in eerste instantie op elkaar afgestemd. Ook binnen het concern Deutsche Bahn zijn de belangen van de verschillende onderdelen op elkaar afgestemd. Ze versterken elkaar soms zelfs. Het belang van DB Netz, snelle verbindingen met snelle overstappen en opname in het (inter)nationaal netwerk, en belangen van DB Personenverkehr met betrekking tot de reizigersexploitatie van zowel (inter)nationale als het regionale spoorverkeer versterken elkaar. Door de vele overstapmogelijkheden en het feit dat er daardoor veel reizigers in het station verblijven wordt het belang van DB Station en Service, exploitatie van het gebouw, gediend. Het feit dat de infrastructuur (zie hoofdstuk 2 figuur 6 voor het organogram) deel uitmaakt van het DB concern speelt in Stuttgart een grote rol. Dit is namelijk van invloed op de financiering en daarmee weer op de planvorming. Het belang van DB Immobilen, dat weer onderdeel is van DB Projektbau, was in aanvang sterk aanwezig. Na de verkoop van de in de toekomst te ontwikkelen gronden aan de gemeente Stuttgart is het belang van DB Immobilen verminderd tot de ontwikkeling van het deelgebied A1.

Het belang van de verschillende overheidslagen waar het de bereikbaarheid van stad, regio en bondsland betreft, komen naar voren in de visie en het plan. Naderhand heeft de gemeente, in de onderhandelingen over de koop van de te ontwikkelen gronden door de gemeente, haar belangen met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkeling van de stad versterkt. Ze heeft meer zeggenschap gekregen over de landschappelijke inpassing van het te ontwikkelen gebied., het behoud van een cultuurhistorische waardevol gebouw bedongen en het metrotracé vastgelegd.

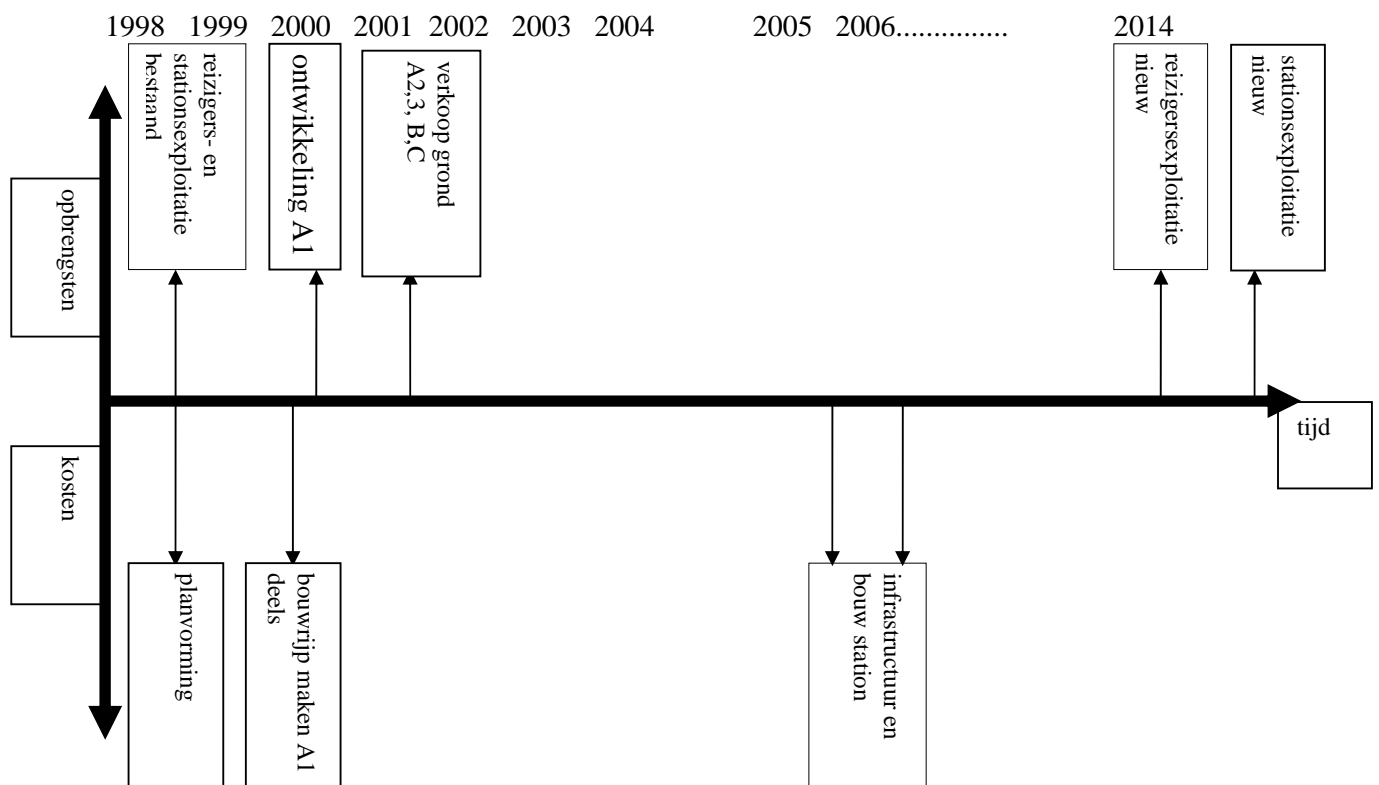
Doordat Stuttgart 21 nog in de planvormingsfase is, moet afgewacht worden in hoeverre het project volgens plan wordt uitgevoerd en of uiteindelijk de belangen verwezenlijkt worden.

Categorie	Organisatie	Rol/betrokkenheid	Fase	Specifiek onderdeel (netwerk, station, gebied)	Verwachting Resultaat
Duitse staat		politiek-bestuurlijk financieel	visie, planvorming	netwerk	nationale bereikbaarheid aansluiting verschillende modaliteiten ontwikkeling Duitsland (breed) bestuurlijke facilitering (tracébesluiten)
Bondsland Baden-Württemberg		politiek-bestuurlijk wet- en regelgeving financieel	visie, planvorming, uitvoering	netwerk, station, gebied	internationale bereikbaarheid en interne regionale bereikbaarheid bestuurlijke facilitering, RO-procedures financiering station, ontwikkeling van de het bondsland (economie, mobiliteit, milieu, enz)
Regio		verkeer, financieel	visie, planvorming, realisatie, beheer, exploitatie regionale spoor	station, gebied, netwerk bus- en regionale spoorwegen	internationale bereikbaarheid van de regio, intern regionale bereikbaarheid, vestigingslocatie, financiering, ontwikkeling van de regio
Gemeente Stuttgart		politiek bestuurlijk wet- en regelgeving financieel	visie, planvorming, realisatie, beheer	netwerk, station, gebied	internationale bereikbaarheid bestuurlijk facilitering (RO-procedures), ontwikkeling stadsdelen, financiering, ontwikkeling stad (economie, mobiliteit, milieu, enz)
Deutsche Bahn	Netz	financieel	exploitatie, beheer	netwerk, station	(inter)nationaal netwerk, snelle verbinding
	Projektbau GmbH		uitvoering	netwerk, station	aanleg binnen planning en begroting station sober en doelmatig
	Immobilien	financieel	visie, planvorming, uitvoering	gebied	rendement op ontwikkeling
	Service & station	financieel		station	beheerbaar station, verhuur winkelruimten
	Personenverkeer (Fernverkeer)	financieel		ICE- netwerk	rendement op vervoerexploitatie
	Personenverkeer (Regional)	financieel		regionaal netwerk	rendement op vervoerexploitatie
busmaatschappijen		financieel		regionaal netwerk bussen	rendement op vervoerexploitatie bussen, aansluiting modaliteiten
bevolking land, regio en stad				netwerk, knooppunt	aansluiting modaliteiten, snelle verbindingen, op termijn levendig stadsdeel

figuur 40 actorenanalyse Stuttgart 21

- 2) Bij de case Stuttgart 21 is de volgende tijdbalk van kosten en baten op te stellen. Er is reeds een station in Stuttgart met aansluitingen op het (inter)nationale netwerk. Er is nu dus reeds sprake van een stations- en een reizigersexploitatie. Doel van het project Stuttgart 21 is deze te verbeteren. Het project verkeert nu nog in de planvormingsfase, de start van de aanleg van de lijn en bouw van het station zijn gepland in 2006. De kosten daarvoor starten dan ook in 2006.

Wat betreft de gebiedsontwikkeling starten de kosten van bouwrijp maken en de eerste kantoorbouw van gebied A1 in 1999 waarna in 2000 de eerste kantoren worden opgeleverd en opbrengsten gegenereerd worden. De verkoop van de gronden van de overige deelgebieden zijn kosten voor de gemeente, maar zijn opbrengsten voor het project Stuttgart 21. Voor de gemeente zullen deze gebieden pas opbrengsten genereren na herontwikkeling van de deelgebieden, waarmee pas na 2014 gestart kan worden. Belastingopbrengsten volgen pas substantieel als de gebiedsontwikkeling verder voltooid is.



figuur 41 schematische weergave kosten en opbrengsten in de tijd; Stuttgart 21

- 3) De visie- en planvormingsfase was een proces waarin allianties zijn gevormd. Stad, land en Deutsche Bahn hebben samen een visie en een plan ontwikkeld en samen een prijsvraag uitgeschreven voor het stationsontwerp. In de raamovereenkomst zijn afspraken gemaakt over inspanningen die de overheden zouden verrichten met betrekking tot formele RO-procedures. Het feit dat de gemeente het 'Bebauungsplan' voor deelgebied A1 niet geheel heeft gepubliceerd, is echter een tegenwerking i.p.v. een alliantie. Dit is veeleer een terugvallen op beslissingsmacht van de gemeente.

De afspraken over de verkoop van de gronden van deelgebied A2, A3, B, C, en D zijn uitkomsten uit een onderhandelingsproces tussen de Deutsche Bahn en de gemeente. Hoewel het einddoel, het realiseren van Stuttgart 21, niet uit het oog is verloren, is het onderhandelingsproces zelf niet als een publiek-private alliantie aan te merken.

- 4) De vorming van het Europese netwerk is door overheden en Deutsche Bahn aangegrepen om de bereikbaarheid van Stuttgart te verbeteren. Gedurende de planvormingsfase van het project zijn verschillende momenten aan te geven die gekenmerkt kunnen worden als een 'open venster' waarop is ingespeeld. Voor de ontwikkeling van deelgebied A1 is het feit dat LBBW kantoren wilde samenvoegen en zich op die locatie wilde vestigen te beschouwen als een 'open venster' waarop door de gezamenlijke partijen is ingespeeld. Op het inzakken van de kantorenmarkt is ingespeeld door de Deutsche Bahn door de gronden op voorhand te verkopen, zodat de opbrengsten uit de gebiedsontwikkeling ten behoeve van het totaal project reeds verzekerd werden. Door de stad werd deze nieuwe (onderhandelings)situatie benut om afspraken te maken voor het metrotracé, de instandhouding van cultuurhistorisch waardevolle bebouwing (oude hoofdkantoor Deutsche Bahn) en meer zeggenschap te krijgen over de toekomstige bebouwing, met meer aandacht voor de landschappelijke inpassing.

5.4 Mogelijkheden voor value capturing

vragen

De theoretische behandeling van het onderwerp mogelijkheden voor value capturing in hoofdstuk 3 heeft voor het caseonderzoek de volgende vragen opgeleverd:

- 1) Leveren de verschillende partijen een financiële bijdrage aan de ontwikkeling?
- 2) Is daarbij sprake van één van de value capture-instrumenten zoals in dit hoofdstuk beschreven?
- 3) Welke invloed heeft deze bijdrage, al dan niet via een value capture-instrument, op de totale ontwikkeling?

antwoorden

- 1) In Stuttgart is sprake van een financiering gebaseerd op kosten en baten. 40% van de financiering komt uit overheidsmiddelen en 60% uit eigen middelen van de Deutsche Bahn. De berekening van de Deutsche Bahn gaat uit van opbrengsten uit verbetering van de exploitatie (reizigers en station) en uit de gebiedsontwikkeling. In eerste instantie was het de bedoeling dat de Deutsche Bahn (DB Immobiliën) de gebieden zelf zou ontwikkelen. In 2001 heeft ze de deelgebieden A2, A3, B, C en D echter al verkocht aan de stad. De opbrengsten uit deze verkoop zijn wel bestemd voor de financiering van Stuttgart 21.
- 2) Er is sprake van interne verevening binnen het concern Deutsche Bahn. De verwachte (hogere) opbrengsten uit stations- en reizigersexploitatie, alsmede de opbrengsten uit de ontwikkeling (later uit de verkoop) van de gronden worden meegenomen in de financiering.

Voor zover de Deutsche Bahn (DB Immobilien) ook de ontwikkeling van gronden ter hand heeft genomen, kan men spreken van een totaalontwikkelaar. De Deutsche Bahn die zowel aanleg van de spoorlijnen, bouw van het station, als de ontwikkeling van het gebied ter hand nam.

- 3) De wijze van financiering is een essentieel onderdeel van het gehele plan Stuttgart 21. Of een andere wijze van financieren, waarbij de opbrengsten niet direct meegenomen waren in de berekening, een minder haalbaar project zou opleveren is niet zonder meer te zeggen. Het is wel waarschijnlijk dat dan een groter beroep op (rijks)overheidsmiddelen zou zijn gedaan en de plannen er anders uit zouden zien.

CONCLUSIES en AANBEVELINGEN

HOOFDSTUK 6 CONCLUSIES en AANBEVELINGEN

De centrale probleemstelling voor deze scriptie was:

Hoe kunnen de gescheiden sectoren 'Verkeer en Vervoer' en 'Ruimtelijke Ontwikkeling' elkaar versterken bij de ontwikkeling van stationslocaties.

Om deze probleemstelling te kunnen beantwoorden is onderzoek gedaan langs drie lijnen. Ten eerste is onderzoek gedaan naar bereikbaarheid en de visies van de verschillende partijen daarop. Daarbij zijn de visies in beeld gebracht en is gekeken of deze visies elkaar versterken dan wel raakvlakken met elkaar hebben bij de ontwikkeling van stationslocaties. Hierbij is bekeken of praktisch in de cases overeenstemt met de theorie van P. Pol dat investeren in knoop, locatie, ruimtelijke kwaliteit en imago moeten plaatsvinden om van een stationslocatie een levendig stedelijk gebied te maken, en met de hypothesen over locatiesynergie van G.J. Peek dat netwerk en locatie gekoppeld kunnen worden via de strategieën versnellen, verdichten en veraangenamen. De onderzoeksvraag was:

Welke visies hebben de verschillende partijen en versterken deze elkaar bij de ontwikkeling van stationslocaties?

Ten tweede is onderzoek gedaan naar de belangen van de verschillende partijen en de complexiteit van het proces. Daarbij zijn de belangen in beeld gebracht en is gekeken of de theorieën van Teisman (aangaan van allianties i.p.v. alleen wettelijke besluitvorming volgen) en de stromentheorie van Kingdon ('open vensters' benutten om problemen op te lossen) aanknopingspunten bieden om belangen bij elkaar te brengen. Daarnaast is bekeken welke rol de factor tijd, gerelateerd aan kosten en opbrengsten, speelt in het proces. De onderzoeksvraag was:

Welke belangen hebben de verschillende partijen, welke rol speelt de tijd in het bij elkaar brengen van belangen en bieden bestuurs- en organisatiekundige theorieën van Teisman en Kingdon aanknopingspunten voor het bij elkaar brengen van die belangen?

Ten derde is gekeken hoe de financiering van de ontwikkeling was geregeld, welke partijen financieel bijdragen en of instrumenten van value- capturing daarbij een rol spelen. De onderzoeksvraag was:

Welke rol speelt de wijze van financieren en spelen in het bijzonder de instrumenten van 'value capturing' bij de ontwikkeling van stationslocaties?

Algemene conclusie is dat in de onderzochte cases van het 'elkaar versterken' door de sectoren 'Verkeer en Vervoer' en 'Ruimtelijke Ontwikkeling' (nog) weinig sprake is. Via de drie onderzochte lijnen zijn wel aanbevelingen te doen, die een bijdrage kunnen leveren aan het versterken van de samenwerking tussen de sectoren.

Bereikbaarheid

Conclusies

In alle cases speelt de visie van de Deutsche Bahn op het (inter)nationale netwerk een belangrijke rol. Belangrijk verschil tussen de cases langs de lijn Köln Rhein/Main en de case Stuttgart 21, is dat in de laatste case de Deutsche Bahn gezamenlijk met de overheden een visie heeft opgesteld, die ook rekening houdt met bereikbaarheid van een locatie of gebied en rekening houdt met de vestigingslocatie. In de cases langs de lijn Köln Rhein/Main waren het de verschillende overheden, te weten de verschillende bondslanden, regio's, de gemeenten Montabaur en Limburg an der Lahn, en het geval van de Airport Köln Bonn de luchthaven, die de bereikbaarheid van het gebied voor op stelden. Gebied wordt in deze breed geïnterpreteerd. Er wordt in dit geval niet alleen het ontwikkelingsgebied rond het station mee bedoeld maar ook het bondsland en de regio en in de cases Montabaur en Limburg Süd de gemeente en in de case Airport Köln Bonn de luchthaven. Er blijkt een spanningsveld tussen de ambities van de vervoerder en de ambities van bondsland, regio, gemeente en luchthaven.

De verbinding tussen netwerk en ontwikkelingsgebied worden bij *Pol* gelegd via de investeringen in *knoop*, *locatie*, *ruimtelijke kwaliteit* en *imago*. Gelijktijdig investeren in knoop, locatie, ruimtelijke kwaliteit en imago kunnen zorgen voor een levendig ontwikkelingsgebied, waarbij de eerste twee meer randvoorwaardelijk zijn en de laatste twee onderscheidend voor de mate waarin sprake is van een levendig ontwikkelingsgebied.¹¹⁹ Investeren in de *knoop* vindt in de cases van de lijn Köln Rhein/Main overal plaats. De Deutsche Bahn heeft daar een aandeel in door überhaupt te investeren in de aanleg van de lijn en de bouw van de stations. In Montabaur en Limburg Süd investeert ze ook in de *knoop* door de aanleg van parkeerplaatsen. In Montabaur investeert het bondsland in de *knoop* door de ontsluiting vanaf de A3 voor haar rekening te nemen. Regio en gemeente investeren in de *knoop* door de investeringen in parkeren en busstation. Investeren in *ruimtelijke kwaliteit* komen op het conto van de luchthaven in case Airport Köln Bonn en van de gemeenten in de cases Montabaur en Limburg Süd. Het zijn genoemde partijen die extra geïnvesteerd hebben in de architectuur van de stations en daarvoor prijsvragen hebben uitgeschreven. De investeringen in *locatie* komen in Limburg en Montabaur voor rekening van de gemeenten. In hoeverre daar uiteindelijk in de *ruimtelijke kwaliteit* geïnvesteerd wordt, kan pas bepaald worden als de ontwikkeling verder is gevorderd. *Imago* speelt in alle drie genoemde cases een rol. De Luchthaven investeert daar expliciet in, zoals mag blijken uit campagnes en website. In Montabaur is in imago expliciet geïnvesteerd door het in ReMi verzamelde bedrijfsleven. In Limburg speelt het een belangrijke rol bij het vasthouden van de strategie van het Rail Port park als vestigingslocatie voor hoogwaardige kantoorbouw. In Stuttgart is het project nog in de planvormingsfase. Daar kan hooguit geconcludeerd worden dat in de gezamenlijke visie en het gezamenlijke plan ruim aandacht is voor *knoop*, *locatie* en *ruimtelijke kwaliteit*. Tot op heden is er ruime aandacht voor het *imago*, via voorlichting, website en tentoonstellingen. Pas als het project werkelijk in de uitvoeringsfase komt, kunnen conclusies getrokken worden of de investeringen in *knoop*, *locatie* en *ruimtelijke kwaliteit* ook werkelijk plaatsvinden. Uit de ervaringen in de cases kan geconcludeerd worden dat investeringen in *knoop* en *imago* vooruitlopen op investeringen in *locatie* en –tenzij het het stationsgebouw betreft- *ruimtelijke kwaliteit*.

¹¹⁹ In de case Airport KölnBonn is geen onderzoek gedaan naar het ontwikkelingsgebied, zodat geen conclusies getrokken kunnen worden die betrekking hebben op dit gebied en/of de relatie daarvan met het netwerk.

Peek legt de verbinding tussen het netwerk en locatie via de theorie van locatiesynergie volgens welke er sprake moet zijn van *versnellen*, *verdichten* en *veraangenamen*. In alle cases is sprake van een ICE-verbinding, een hoge snelheidstrein. Een verbinding met dergelijke trein is op zich al een voorbeeld van *versnellen*. In alle cases is er ook in meer of mindere mate sprake van snelle overstapmodaliteiten tussen verschillende modaliteiten, wat een kenmerk van *versnellen* is. In Limburg Süd is dit nog het minst het geval. Daar betreft het voornamelijk de overstap tussen auto en ICE, de overstap met andere vervoersmogelijkheden is daar gering. In Stuttgart is de overstap tussen de verschillende modaliteiten in ieder geval belangrijk onderdeel van het plan. Uiteraard moet afgewacht worden of het plan ook volgens concept wordt uitgevoerd.

Van *verdichten* kan tot op heden alleen geconcludeerd worden dat bij de cases Montabaur, Limburg Süd en Stuttgart, de randvoorwaarden daarvoor in de plannen zijn opgenomen. Voor *veraangenamen* geldt min of meer hetzelfde. Alleen in de case Airport KölnBonn is sprake van investeringen in verschillende functies die het voor de reiziger aangenaam maken om te verblijven op het station (en terminal). In de case Montabaur worden kleine stappen gezet in de richting van *veraangenamen*. In Stuttgart zijn de randvoorwaarden aanwezig in de plannen. Uit de bevindingen van de cases kan geconcludeerd worden dat de investeringen in *versnellen*, vooruitgaan aan de investeringen in de andere twee strategieën, *verdichten* en *veraangenamen*.

Algemeen kan uit vergelijking van de cases langs de lijn Köln-Rhein/Main met de case Stuttgart geconcludeerd worden dat het afhankelijk is van de visie die een partij heeft op bereikbaarheid van het gebied, of ze investeert in de locatie. Vertaald in termen van Pol, betekent dit dat een partij¹²⁰ alleen investeert in de *locatie*, de *ruimtelijke kwaliteit* en het *imago* als ze aandacht heeft voor het gebied als potentiële vestigingslocatie. Vertaald in de termen van G.J. Peek betekent dit dat een partij alleen investeert in *verdichten* of *veraangenamen* als ze aandacht heeft voor het gebied als potentiële vestigingslocatie. In de cases langs de lijn Köln-Rhein/Main vindt de Deutsche Bahn dat ze geen belang heeft bij de bereikbaarheid van het ontwikkelingsgebied en dus investeert ze niet in *locatie*, *ruimtelijke kwaliteit* of *imago* (Pol) of heeft geen aandacht voor *verdichten* of *veraangenamen* (Peek). In de case Stuttgart, waar Deutsche Bahn meer gezamenlijk optrekt met de andere partijen in visie- en planvorming en ook eigen belangen onderkent in de bereikbaarheid van de locatie, wordt –althans in de planvormingsfase- gezamenlijk geïnvesteerd in de *locatie*, de *ruimtelijke kwaliteit* en het *imago* (Pol) of heeft aandacht voor *verdichten* en *veraangenamen* (Peek). Het feit dat de Deutsche Bahn een belangrijke grondpositie heeft speelt sterk mee in het belang dat ze heeft in de bereikbaarheid van het gebied.

Een tweede conclusie op het gebied van bereikbaarheid, die niet direct met beide genoemde theorieën samenhangt, maar wel uit de ervaringen in de verschillende cases langs de lijn Köln Rhein/Main naar voren komt is de volgende.

In de cases langs de lijn Köln Rhein/Main is bij geen van de partijen in de visie rekening gehouden met de schaal waarop het station zou functioneren, namelijk de regionale schaal. De Deutsche Bahn hield daar in haar berekeningen van het aantal reizigers geen rekening mee. Zij hield in eerste instantie rekening met de lange afstandreiziger. Bovendien ging ze in haar berekening uit van een veel lager aantal reizigers op de drie stations dan er in werkelijkheid van gebruik maakt.

¹²⁰ Partijen zijn: Deutsche Bahn, Duitse staat, bondsland, regio, gemeente, luchthaven.

Met name de gemeente Montabaur hield in haar visie op Montabaur als vestigingslocatie voor wonen geen rekening met de regionale schaal waarop het station functioneert. Er is in Montabaur door de verschillende overheden zorg gedragen voor een goede autobereikbaarheid van het station vanuit de regio. De regio is dan ook het vestigingsgebied geworden voor mensen en niet het ontwikkelingsgebied bij het station.

Aanbeveling

Houd rekening met de schaal waarop het station functioneert. Dit geldt zowel voor de Deutsche Bahn, in verband met de reizigersexploitatie, als voor de gemeente, in verband met de vestigingslocatie.

Daar ligt een raakvlak tussen netwerk en locatie en een aanknopingspunt om investeringen op elkaar af te stemmen en zodoende 'Verkeer en Vervoer' en 'Ruimtelijke Ontwikkeling' elkaar te laten versterken.

Belangen en Proces

Conclusies

De belangrijkste partijen betrokken bij de ontwikkelingen uit de verschillende cases zijn de Deutsche Bahn, in al haar geledingen, en de verschillende overheden van Duitse staat, via bondsland en regio tot gemeente. De belangen van de genoemde partijen in de verschillende cases zijn op zich zeer vergelijkbaar. Wel is tussen de cases aan de lijn Köln-Rhein/Main en de case Stuttgart een verschil te onderkennen in de zwaarte van het belang dat toegedicht wordt aan de verschillende onderdelen binnen de Deutsche Bahn. In de cases aan de lijn Köln-Rhein/Main speelt het belang van DB Netz, de aanleg van infrastructuur, de grootste rol. In de case Stuttgart 21 speelt het belang van DB Personenverkehr, de reizigersexploitatie, en van DB Immobiliën, vastgoedontwikkeling, een evenzo grote rol als die van DB Netz. Alleen in de case Airport KölnBonn is een private partij actief betrokken, de luchthaven. Dan betreft het echter alleen de aanleg van de lijn en de bouw van het station. (De gebiedsontwikkeling is niet in dit onderzoek betrokken).

In de andere cases spelen andere dan bovengenoemde partijen (DB en overheden) nauwelijks een rol in de ontwikkelingen. In Montabaur is het bedrijfsleven wel betrokken bij de imago-campagne, directe investeringen in het gebied doen ze echter niet. Daar waar private ontwikkelaars of investeerders betrokken waren bij de gebiedsontwikkeling hebben ze zich teruggetrokken (Montabaur) of wachten ze af. Van dit laatste is sprake in Stuttgart, waar de ontwikkeling van het winkelcentrum door een private ontwikkelaar, ook na de publicatie van het Bebauungsplan door de gemeente in 2002, nog steeds niet van de grond is gekomen en in Limburg Süd waar noch de katholieke orde die grondbezit heeft, noch DB Immobiliën, die grondstukken bezit in het gebied, tot ontwikkeling overgaan.

De theorie van Teisman gaat er van uit dat in een complexe netwerksamenleving beleid tot stand komt in ketens en netwerken en dat daarom de actoren *allianties* aan moeten gaan om werkelijk invloed te kunnen uitoefenen.

Alleen in Stuttgart is een *alliantie* aangegaan tussen Deutsche Bahn en overheden. In de cases langs de lijn Köln-Rhein/Main zijn er wel *publiek-publieke allianties* aangegaan tussen de overheden om de komst van een station te bewerkstelligen. In het geval van Montabaur kan men zich echter afvragen in hoeverre hier sprake is van een alliantie of dat er sprake is geweest van politieke druk, gezien het feit dat Rudolf Scharping uit de omgeving van Montabaur afkomstig is en in de tijd van de besluitvorming over de ICE-lijn diverse belangrijke politieke functies¹²¹ heeft bekleed. Van *publiek-private allianties* is weinig sprake. In de case Airport KölnBonn kan gesproken worden van een alliantie tussen overheden en luchthaven en in de case Montabaur van een alliantie tussen overheden en het ReMi. De theorie van Teisman biedt wel aanknopingspunten voor het bij elkaar brengen van belangen. In de onderzochte cases gaat het echter met name om publiek-publieke allianties, die niet transparant zijn omdat ze vertroebeld worden door politieke belangen, die niet direct te achterhalen zijn.

De theorie van Kingdon gaat er van uit dat een strikt rationeel model van besluitvorming niet bestaat. Mensen hebben een minder grote informatiecapaciteit dan een rationeel model veronderstelt en mensen werken niet vanuit vooraf precies bepaalde doelstellingen. Bovendien gaat Kingdon er van uit dat besluitvormingsprocessen nooit lineair in tijd verlopen. Volgens de theorie van Kingdon moeten entrepreneurs *open vensters* benutten.

¹²¹ Politieke functies zowel landelijk als regionaal binnen de SPD als binnen de regeringen van de Duitse staat en het bondsland Rheinland Pfalz.

In alle cases kan men spreken van het benutten van de aanleg van een ICE-lijn als een *open venster* om verbetering van de bereikbaarheid, de komst of verbetering van een station te bewerkstelligen. In de case Airport KölnBonn valt dit in tijd bovendien samen met het feit dat Bonn zijn status als hoofdstad verliest als gevolg van de Duitse hereniging. Deze politieke gebeurtenis wordt in combinatie met de aanleg van de ICE-lijn als *open venster* aangegrepen. In Montabaur speelt de persoon van Rudolf Scharping binnen de SPD waarschijnlijk ook zo'n rol. Deze rol is echter niet nader onderzocht in het kader van deze scriptie.

In tegenstelling tot de verwachting van de overheden, volgt de gebiedsontwikkeling echter niet vanzelfsprekend uit de komst van het station. Van het benutten van *open vensters* is in de gebiedsontwikkeling op onderdelen sprake. In Limburg Süd het feit dat het Amt für Bodenmanagement kantoren wil samenvoegen en in Stuttgart het feit dat de Landesbank Baden-Württemberg dat wilde.

De theorie van Kingdon biedt wel inzicht in de analyse achteraf of er sprake was van *open vensters*. Aangezien deze *open vensters* niet vooraf voorspelbaar zijn, biedt de theorie weinig aanknopingspunten om vooraf aan te geven hoe 'Verkeer en Vervoer' en 'Ruimtelijke Ontwikkeling' elkaar kunnen versterken in de ontwikkeling van stationslocaties. Hooguit de aanbeveling: wees allert.

Behalve de variabelen zoals in bovengenoemde theorieën genoemd blijkt ook de factor *tijd* een belangrijke rol te spelen. De gebiedsontwikkeling start over het algemeen pas nadat de lijn is aangelegd en het station is gebouwd. Dit geldt zowel voor de cases Montabaur en Limburg Süd, waar het een nieuwe lijn en nieuw station betreft, als Stuttgart waar het de ombouw van een bestaande situatie betreft. In Stuttgart kan een klein deelgebied wel al tot ontwikkeling komen, het grootste deel van de gebiedsontwikkeling kan daar pas plaatsvinden nadat de ombouw van de lijn en het station voltooid is. Ook dat deelgebied komt niet tot ontwikkeling. In alle drie de genoemde cases wordt duidelijk dat de marktontwikkelingen die zich in de tijd voordoen, van grote invloed zijn. De plannen zijn alle ontwikkeld in een tijd met goede marktperspectieven, tegen de tijd dat de gebieden tot ontwikkeling gebracht werden was de markt sterk veranderd. Het feit dat private partijen zich terugtrokken uit de ontwikkeling, dan wel dat ze afwachten, zal mede daaruit te verklaren zijn. De gemeente, als partij die het meest belang heeft bij de ontwikkeling van de stationslocatie, blijft als enige partij wel bezig met de gebiedsontwikkeling. In de case Montabaur heeft de lange duur geleid tot aanpassing van het ontwikkelingsgebied, tot aanpassing van de strategie: met de toelating van het Factory Outlet Center wordt de strategie van hoogwaardige kantoorlocatie verlaten. Iets wat gevolgen kan hebben voor het vestigingsklimaat van het gebied en voor de ruimtelijke kwaliteit. In de case Stuttgart 21 heeft de lange duur geleid tot aanpassing van de risico's in de financiering. De gemeente draagt nu het risico van de gebiedsontwikkeling. In ruil daarvoor heeft ze wel meer zeggenschap gekregen over de gebiedsontwikkeling.

Aanbeveling

Zorg er voor dat belangen transparant zijn gemaakt en helder uitgezet op een tijdsbalk. Daaruit kan afgeleid worden welke partijen op welk moment welke belangen hebben gedurende de langdurige ontwikkeling. Daarmee kan enerzijds voorkomen worden dat te veel energie gestoken wordt in partijen die te weinig bijdragen aan de totale ontwikkeling. Daaruit kunnen anderzijds raakvlakken in belangen afgeleid worden en helderder op elkaar afgestemd om zodoende allianties aan te gaan om 'Verkeer en Vervoer' en 'Ruimtelijke Ontwikkeling' elkaar te laten versterken.

Financiering

Conclusies

De instrumenten van value capturing worden nauwelijks aangetroffen in de onderzochte cases. Bijdragen van verschillende partijen spelen wel een duidelijke rol in de cases. Zeker in de cases langs de lijn Köln-Rhein/Main wordt bij de aanleg van de lijn en de bouw van de stations geredeneerd vanuit de kosten, zijn aanleg en bouw grotendeels overheidsgefinancierd en worden kostendragers gezocht voor de meerkosten. De partijen die meer willen dan de Deutsche Bahn wil, moeten daarvoor de meerkosten, in de vorm van een vooraf bepaalde vaste bijdrage in de kosten, betalen.

De gebiedsontwikkeling en de aanleg van infrastructuur en station staan los van elkaar. De mogelijke opbrengsten, op termijn, uit de gebiedsontwikkeling worden door de overheidspartijen niet direct gekoppeld aan de bijdragen in de kosten die zij steken in de stationsontwikkeling. Binnen de gemeente is geen sprake van direct herleidbare intern verevening tussen kosten van de stationsontwikkeling en opbrengsten uit de gebiedsontwikkeling.

In Stuttgart worden de mogelijke opbrengsten die op de lange termijn uit de gebiedsontwikkeling komen wel meegenomen in de berekening van de financiële haalbaarheid van het plan. Het instrument van value capturing waarvan daar in de eerste opzet sprake is, is dat van interne verevening binnen het concern Deutsche Bahn. De Deutsche Bahn kan dan gezien worden als totaalontwikkelaar. Uiteindelijk vindt de Deutsche Bahn ook daar de zekerheid over het afdekken van de kosten het belangrijkste en worden de gronden verkocht aan de gemeente. Te zijner tijd zou onderzocht kunnen worden of de gemeente instrumenten inzet om de bijdrage die de gemeente nu, via de aankoopkosten van de grond, heeft geleverd aan de aanleg van de lijn en het station, te dekken. Via het actieve grondbeleid zijn er mogelijkheden voor value capturing bij de vastgoedontwikkelaars. Uit de inkomstenbelasting van de toekomstige bewoners in het gebied verkrijgt de gemeente in de toekomst middelen. Gebruikelijk is dat die inkomsten in de algemene middelen gaan.

Door het feit dat de gemeente binnen haar financiële huishouding geen direct herleidbare verevening laat zien en door het feit dat de ontwikkeling een zeer lange tijd in beslag neemt, is nu nog niet te concluderen of er sprake is value capturing of dat er meer overheidsmiddelen (gemeentemiddelen) in de aanleg van de lijn en de bouw van het station zijn gegaan dan oorspronkelijk berekend door de Deutsche Bahn en gemeente.

Aanbeveling

Staar je niet blind op het financiële instrumentarium. Of ontwikkelingen van de grond komen is niet afhankelijk van het gekozen instrument.

Het gekozen instrument is geen voorwaarde om de sectoren 'Verkeer en Vervoer' en 'Ruimtelijke Ontwikkeling' elkaar te laten versterken in de ontwikkeling van stationslocaties. Een eerlijke verdeling in kosten, mede gebaseerd op de baten is dat wel.

BIJLAGEN

BIJLAGE 1 Literatuur en bronnen

boeken

Bertolini, L., en T. Spit, *Cities on Rails: The redevelopment of railway station areas*, Londen, E& FN Spon, 1998.

Boelens, L., e.a., *Infrastructuur als katalysator. Op weg naar een nieuwe benadering van spoor*, Utrecht: Holland RailconsultBV, 1999.

Boelens, L., e.a., *Nederland Netwerkenland. Een inventarisatie van de nieuwe condities van planologie en stedenbouw*, Rotterdam: NAI Uitgevers, 2000.

Bruil, I., F. Hobma e.a. (redactie) *Integrale gebiedsontwikkeling; het stationsgebied 's-Hertogenbosch*, Amsterdam 2004.

Daamen, T. *De kost gaat voor de baat uit*, Sun, 2005.

Gemeente Stuttgart, *Stuttgart 21; Entwürfe für die neue Stadt*, Stuttgart 1996.

Gemeente Stuttgart, *Stuttgart 21; Städtebauliches Gutachten*, Stuttgart 1997.

Natter, B. en J., Coenen, *Wereldstations; Treinreizen in de 21^e eeuw, i centraal museum Utrecht*, 2002.

Onbekend, *DBProjekt Köln-Rhein/Main; Ein Konzept von heute für den Verkehr von morgen*, uitgave DB projekt GmbH Köln Rhein/Main, maart 2000.

Onbekend, *Projekt "Stuttgart 21"; Ergebnis der Machbarkeitsstudie*, bijlage bij Amtsblatt der Landeshauptstadt Stuttgart nr. 3, 19 januari 1995.

Pol, P, *A Renaissance of Stations, Railways and Cities.*

Preuß, E., *Bahn im Umbruch; Tatsachen, Hintergründe, Konsequenzen*, Stuttgart 2004.

artikelen

Onbekend, *diverse artikelen*, Nassauische Neue Presse. 2002/2003.

Onbekend, *diverse artikelen*, Stuttgarter Zeitung, 2001- 2005.

Onbekend, *Grundstücke für Amt für Bodenmanagement werden reserviert*, persbericht stad Limburg, 02-03-2005

Onbekend, *Der ICE-Bahnhof Limburg süd*, Limburg-Lindenholzhausen –ICE-Bahnhof, 2004.

Onbekend, *ICE-Bahnhof Limburg mit Zukunft – Gewerbegebiet mit Potential*, persbericht MitteHessen, nr. 1 2005, 20—1-2005.

Onbekend, *Limburg: Warten auf den ICE-Boom*, hr-online, 15-08-2004.

Peek, G.J. en M. van Hagen, synergie op stationslocaties: Investeren in kwaliteit geeft meerwaarde, *Stedebouw en Ruimtelijke Ordening*, 82 (augustus 2001), nr. 4, pag. 48-53.

Peek G.J., Autobereikbaarheid essentieel voor stationslocaties, *Vastgoedmarkt*, 25 (november 1998), pag. 39.

Peek, G.J., De mythe van bijdragen van vastgoed opbrengsten aan investeringen in infrastructuur bij integrale gebiedsontwikkeling, *publicatie TU-Delft*, pag. 23-25.

Schaay, J.P., Infra deels betalen uit gebiedsontwikkeling, *Cobouw*, 17-11-2004

Schaay, J.P. en N. Middleton, Benefit sharing in PFI and PPP, *D3648*, (april 2001), pag. 1-6

Seitz, H. en G. Licht, the impact of public infrastructure capital on regional manufacturing production cost, *Regional Studies*, 29 (1995), nr.3, pag. 231-240.

Teisman G., E-H. Klijn, 'Partnership Arrangements: Governmental Rhetoric or Governance Scheme?', *Public Administration Review*, nr. 62, 2002, pag. 197-205.

Teisman, G., *Stedelijke Netwerken in Europees Perspectief*,

Wigmans G., Tools om opbrengsten rond infrastructuur te genereren

Wigmans, G. en D. Kooijman, Ambitieuze poging stuit op grenzen, *Rooilijn*, nr. 4 (april 2002), pag. 197-202.

Scripties, beleidsnota's, adviezen en brochures

Demuth, N., *Der ICE als Pendler- und Vorortzug; die ICE-Bahnhöfe Montabaur und Limburg Impulse für wohnstandortwahl, Wohnsiedlungsentwicklung und berufliche Mobilität*, Trier, 2004.

die Bahn, *Flughafenanbindung Köln/Bonn; die neue StartBahn; mit ICE, RE und S-Bahn direkt zum Airport*, 2004

die Bahn, *Neubaustrecke Köln-Rhein/Main; Bauabschnitt Mitte Los B: Selters-Brechen*, 1999

die Bahn, *Neubaustrecke Köln-Rhein/Main; Ein Konzept von heute für den Verkehr von morgen*, 2000.

die Bahn, *Neubaustrecke Köln-Rhein/Main; Bereich Rheinland-Pfalz Planfeststellungsabschnitt Montabaur/Bahnhof*, 1996

die Bahn, *Neubaustrecke Köln-Rhein/Main; inbetriebname in zwei Stufen, ein neues Wahrzeichen für Montabaur*, 2002.

die Bahn, *Region West; Bauen für die beste Bahn; Projekte in Nordrhein-Westfalen*, 2003
 Baugrund Treuhänderischer Entwicklungsträger der Stadt Montabaur, *ICE-park Montabaur; Ihr Standort für Visionen*, 2002.

die Bahn, *Stuttgart 21 spezial; Der Planfeststellungsabschnitt 1.1 "Talquerung mit Hauptbahnhof"*, 2002.

die Bahn, *Stuttgart 21 ; das Projektmagazin*, voorjaar 1999

die Bahn, *DB Projekte Süd;* *das Projektmagazin*, voorjaar 2002.

Gemeente Montabaur, *ICE-park Montabaur; Ihr Standort für Visionen*, 2003.

Gemeente Stuttgart, *Projekt Stuttgart 21; Ergebnis der Machbarkeitsstudie*, 1995.

Gemeente Stuttgart, *Stuttgart 21; Eine Information der Landeshauptstadt Stuttgart*, 2005.

Gemeente Stuttgart, *Stadtentwicklungskonzept*, ontwerp 2004.

Gemeente Stuttgart, *Rahmenplan Stuttgart 21*, 1997.

Gemeente Stuttgart, *Bebauungsplan A1*, 1997.

Guttke, D. E., Huber e.a., *Bahnhöfe der Zukunft; an den neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken (Railway stations of the future; along the new high-speed lines, Des gares du future; de long des nouvelles lignes à grande vitesse)*, Keulen zonder datum.

Offermans, R., *Gains for Trains: Capitalizing on Transit Investments+ Possible Value Capture Funding Methods for Dutch Cities*, Rotterdam, november 2003.

Ministerie Verkeer en Waterstaat, *Nota Mobiliteit*, vastgesteld 30 september 2004.

Ministerie Verkeer en Waterstaat, *Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport*, juni 2004

Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, *brief M338, grondbeleid in relatie tot uitvoering van de Nota Ruimte* aan Twee Kamer, november 2004

Ministerie VROM, *Nota Ruimte*, vastgesteld in Ministerraad 23 april 2004, behandeld in Tweede Kamer 28 juni 2004, 17 januari en 21 februari 2005, behandeling in Eerste Kamer na het zomerreces 2005

Provincie Zuid-Holland, *Knopen leggen; van visie naar beleid*, Den Haag 2003

Raad voor Verkeer en Waterstaat, *Ieder zijn deel; Locatiebereikbaarheid anders aanpakken*, juni 2004.

ReMi, *Mittelrhein-Westerwald; die neue Mitte für gute Geschäfte; Bahnhof Montabaur/Koblenz*, zonder datum

Schoffer, C., *Die Möglichkeiten der Umlegung im niederländischen Städtebau; Flurbereinigung im Städtebau, eine Lösung für niederländische Probleme?*, Delft, München, augustus 2000.

Schönberger, L., *der ICE-Bahnhof Montabaur als Standortfaktor für die Region Montabaur*, Vallendar, 2004.

Studie van universiteit Keulen en IHK Keulen en Bonn/Rhein-Sieg “*Low-Cost-Geschäft für Region ein Segen*”, Keulen 2004.

VROMraad, *Gereedschap voor Ruimtelijke Ontwikkelingspolitiek; advies 039*, 15 april 2004

websites

www.bahnaktuell.net

www.bahn.de

www.eisenbahn/bundesamt.de

www.ice-park-montabaur.de

www.koeln-bonn-airport.de

www.limburg.de

www.montabaur.de

www.raadvenw.nl

www.railport.de

www.remi-ice-bahnhof-montabaur-koblenz.de

www.stuttgart.de

www.stuttgart21.de,

www.turmforum.de

www.verkeerenwaterstaat.nl

www.vrom.nl

BIJLAGE 2; Gespreksverslagen

Deutsche Bahn; Projektbau, dhr U. Kampschulte –öffentlichkeitsarbeit- en mw D. Wilke –projectleider Flughafen KölnBonn- .

10 juni 2005

Bereikbaarheid.

Vraag:

Verbetering van de bereikbaarheid is een belangrijke reden voor aanleg of verbetering van spoorlijnen. Ook is het een belangrijke reden voor de verbetering of nieuwbouw van stations. Veel gemeentes zien het als een kans om de stad te verbeteren.

- Hoe staat de Deutsche Bahn daartegenover met betrekking tot de lijn Köln-Rhein/Main?
- Was (inter)nationale bereikbaarheid de belangrijkste reden?
- Welk belang heeft de Deutsche Bahn bij de ontwikkeling van de verschillende stations langs de lijn?

Antwoord:

Wat de DB betreft gaat het om de verbinding tussen het Rhein-Ruhrgebied en het Rhein-Main gebied; tussenstops zijn niet in het belang van de DB. Het gaat om het netwerk en het aan elkaar verbinden van twee economisch concentratiegebieden, niet om de bereikbaarheid vanuit afzonderlijke plaatsen met de rest van Duitsland of Europa.

DB is van mening dat de bondslanden Rheinland Pfalz en Hessen overeenstemming hadden moeten bereiken over één station. Nu zijn er twee stations, één in Montabaur en één in Limburg., dat is niet in het belang van de DB.

Ook voor het station Köln-Bonn Lufthafen geldt dat de DB dit liever niet had gehad. Het is een omweg van ca. 15 minuten voor reizigers van het Ruhrgebied naar Frankfurt en vise versa. Inmiddels (2005) is gebleken dat de luchthaven zo sterk gegroeid is en zoveel reizigers aantrekt dat de spoorverbinding met de S-bahn een positieve exploitatie laat zien. Voor de ICE-verbinding geldt nog steeds dat de DB daar geen belang in ziet.

Proces, Organisatie

Veel partijen hebben belang bij de bouw van een spoorlijn. Niet alleen overheden maar ook de Deutsche Bahn bestaat uit meerdere onderdelen, zoals Infrastructuur, Immobielien enz.

- Hebben de overheden partij in de bouw van de lijn, of speelden ze voornamelijk een rol bij de onderhandelingen over het tracé, de stations, en de financiering.
- Was er een Raamovereenkomst?
- Voor de gehele lijn of per deel, per station?

Antwoord:

De contacten met de overheid betroffen de onderhandelingen over het tracé, en over de stations. en vervolgens de ruimtelijke ordeningsprocedures. De Länder zijn verantwoordelijk voor het Raumordnungsverfahren. Vervolgens moet het Planfeststellungsverfahren doorlopen worden.

Er bestaat een Eisenbahnbundesamt dat de uiteindelijke vergunning voor de bouw, tracé enz. moet geven. (Baurechtgenehmigung).

Er was een Rahmenvertrag voor het gehele tracé tussen DB en Bund. Op rijksniveau bestaat het Bundesverkehrswegeplan. Dit was bedoeld voor wegen en spoorwegen, maar er werden eigenlijk alleen maar wegen aangelegd. Dus is er een Bundesschienenwegeausbaugesetz gekomen.

Vraag:

Voor de aanleg van de lijn bestond een projectorganisatie.

- Wie was daarin vertegenwoordigd?
- Hoe lagen de verantwoordelijkheden? Was Projektbau verantwoordelijk voor de aanleg van de lijn, of ook voor de stations of gebiedsontwikkelingen?

Antwoord:

Projektbau is begonnen als een projectorganisatie van DB Netz, die vervolgens verzelfstandigd is. Inmiddels is Projektbau een GmbH die ook voor andere opdrachtgevers (internationaal) kan werken. Projektbau krijgt opdrachten van met name DB Station & Service, DB Energie en DB Netz.

Projektbau is te vergelijken met ProRail in Nederland. Projektbau bouwt de infrastructuur inclusief de basisonderdelen van het station, zoals perrons enz.

Voor het station (bouwopdracht, beheer, verhuur van winkels) is DB Station und Service verantwoordelijk, net als in Nederland.

Voor de gebiedsontwikkeling rond de stations is de DB niet verantwoordelijk, dat is een zaak van de steden en Länder.

Vraag:

In Nederland is Infrastructuur ondergebracht in een overheidsdienst. In Duitsland is Infrastructuur een onderdeel van de DB AG..

- Is dat een voordeel of een nadeel bij de aanleg van de lijn?

Antwoord:

DB Projektbau heeft als belangrijkste opdrachtgevers DB Netz, DB Stations & Services en DB Energie. Als Infrastructuur (Netz) naar de staat zou gaan, zou Projektbau ook naar de staat gaan. Projektbau is te vergelijken met ProRail in Nederland.

Voor het toezicht op de toelating tot het net is inmiddels een onafhankelijke commissie in het leven geroepen, die moet toezien dat DB Netz de DB exploitanten niet bevoordeeld. Er zijn zo'n 250 ondernemingen die gebruik maken van het spoornet.

Financiering

Vraag:

Aanleg van de lijn heeft €6 Mrd gekost.

- Hoe was de verdeling?
- Was dat over de hele lijn hetzelfde of waren er bijdrages voor bepaalde delen of bepaalde stations?
- Hoe was de risicoverdeling?

De bouw heeft langer geduurd dan oorspronkelijk gepland.

- Hebben er nog tussentijdse onderhandelingen plaatsgevonden?

- Veranderingen in de financiële afspraken?
- Veranderingen in de risicoverdeling?

Antwoord:

Voor het totaal heeft DB ongeveer 3,5 tot 4 mrd euro van de staat gekregen. Dat was voor het tracé en de basisstations. Ze moeten kiezen voor het economisch meest voordelige variant. Voor alle extra's w.b. stations moesten andere geldschieters worden gevonden of dat moest de DB AG zelf betalen. zo is voor Montabaur de Kreis, het Land en de stad bijgedragen aan het station. In Limburg het land, en bij Köln Bonn flughafen, het land, en de luchthavengesellschaft.

tussenonderhandelingen zijn er geweest, nadat de voorschriften voor tunnelbouw werden verscherpt, na het ongeluk in de Alpen. Daar heeft de staat toen nog extra middelen voor gegeven.

Het risico voor meerkosten lag bij de DB. (bij station DB Flughafen, bij het land)

Vraag:

Naar ik heb begrepen was de luchthaven financieel betrokken bij de aanleg van het station.

- Hebben zij risicodragend geïnvesteerd of ging het om een van te voren vastgesteld bedrag?
- Of hebben ze voor een bepaald onderdeel van het station betaald?

Antwoord:

De DB was niet geïnteresseerd in een verbinding met de Lufthafen Köln Bonn. Het land Nordrhein Westfalen heeft bij de verplaatsing van de hoofdstad van Bonn naar Berlijn compensatiemiddelen gekregen van de staat. Het land was de eigenaar (en oorspronkelijk ook exploitant) van de luchthaven en wilde deze in stand houden. Het land heeft zo'n 500 miljoen DM (250 milj euro) in de verbinding naar en de bouw van het station op de luchthaven gestoken; 45% van de kosten

Ook de staat heeft daar nog ongeveer 500 miljoen DM ingestoken; 45 % van de kosten

De luchthaven heeft nog 10 % van de kosten betaald en heeft het station gebouwd.

De DB had in de berekening alleen de kosten voor een basisstation opgenomen, dat zou van de middelen van Bund en Land bekostigd kunnen worden. De luchthaven wilde echter een station dat zowel w.b. de bouw als ook w.b. architectuur aansloot op de nieuwe terminal die gebouwd werd. Het is dan ook een geïntegreerd gebouw geworden; ondergronds het station met erboven de terminal. Het geheel van architect Jahn. Ten behoeve van deze extra's heeft de luchthaven dus meebetaald aan het station.

De luchthaven heeft een van te voren vastgesteld bedrag betaald, het risico van meerkosten ging geheel naar het land Nordrhein Westfalen.

In Köln Bonn Lufthafen is het zo dat de grond van de staat is en dat er Erfpacht op rust. Het verdrag over de exacte eigendomsverdeling van het station wordt momenteel opgesteld. En zorgt voor discussies; wat is van wie, wat moet bereikbaar blijven aan kabels enz. voor de ene of voor de andere partij. Hoe zit het met kabels en leidingen.

Vraag:

In Nederland probeert men PPS toe te passen bij stationsontwikkeling. Heeft men daar hier ook over gedacht?

Antwoord:

PPP staat in Duitsland nog echt in de kinderschoenen. De overeenkomst voor de KBFlughafenbahnhof kan als een eerste stap gezien worden.

Vraag:

Is de DB AG ook (financieel) betrokken bij de bouw van de kleinere stations, als Montabaur, Limburg? Of in de gebiedsontwikkeling?

- Heeft de DB bijvoorbeeld grond in bezit, die ze ontwikkeld of verkoopt (verkocht heeft)?
- Gaan inkomsten daaruit nog in de kosten van de aanleg van de lijn?

Antwoord:

De stations Montabaur en Limburg zijn bezit van Station & Services. In Montabaur zijn winkelruimtes aanwezig. Station & Services is er verantwoordelijk voor dat die verhuurt worden. Dit loopt nauwelijks. Er is een ruimte verhuurt aan een regionaal marketingbureau, aan de Bundesgrenzschutzpolizei, aan ReMi, en als etalage van een meubelfirma. Sinds kort is er een tijdschriften/broodjeswinkel.

DB heeft ook nooit verwacht dat de winkels goed zouden lopen. Met inkomsten is dan ook niet gerekend. De reizigers die in Montabaur in- en uitstappen gaan daarna direct verder.

Montabaur is geen overstapstation waar mensen even moeten verblijven als ze overstappen. Als de winkels in het station al gaan lopen dat zal dat moeten komen vanuit de ontwikkeling in de omgeving, en de mensen die daar op af komen. Dat is nu nog niet het geval.

DB heeft geen grondbezit in Montabaur en Limburg. Voor de ontwikkeling zijn de steden zelf verantwoordelijk. Wat DB aan grond heeft behoort niet tot het ontwikkelingsgebied.

In Siegburg Bonn heeft de stad meebetaald aan het station. De stad is daar verantwoordelijk voor de verhuur van de winkels in het station.

NB verhaal in Montabaur was iets anders.

winkelverhuur: mee eens dat dat moeilijk is en dat Montabaur niet zo'n type station is. Wel vindt de Kreis dat Station & Service wel erg weinig inspanningen verricht. De Kreis heeft de uitbater van de huidige broodjeszaak gevonden.

Wel is het zo dat de huurprijzen zijn aangepast.

Wat betreft de omgeving: DB heeft wel gronden, die zijn als parkeerplaats ingericht. Niet door DB, maar door de Kreis. Er is een overeenkomst met de DB dat de parkeerplaatsen gratis zijn tot 2020 (of 2025).

NB Op internet staat dat DB het kantoor in Limburg heeft ontwikkeld op haar grond.

Vraag:

Hoe belangrijk is het aantal reizigers?

- Gaan inkomsten uit de exploitatie nog in de aanleg van de lijn?

Antwoord:

DB wilde de tussenstations in Montabaur en Limburg enz. niet. Het belang van de DB was een snelle verbinding tussen Rhein-Ruhrgebied en RheinMaingebied. Tussenstations betekenen extra reistijd voor de reizigers op lange afstand.

De stations Montabaur en Limburg zijn in feite forenzenstations. Voor de steden en regio's daar van belang, maar strijdig met het belang van de DB. Nu de stations er zijn, probeert de DB verschillende dienstregelingen uit, waarbij 1 maal per uur een trein stopt.

Er zijn inmiddels zo'n 2000 in- en uitstappers per dag zowel in Montabaur als in Limburg. Maar in feite moet per trein worden gekeken, hoeveel reizigers in/ en uitstappen en hoeveel langtrajectreizigers daar ophoud van hebben. Als er 800 langtrajectreizigers ophoud hebben voor 5 in/ uitstappers, is dat niet rendabel.

Het uiteindelijke minimum voor de DB is alleen in de spits treinen laten reizen.

NB het verhaal in Montabaur was iets anders:

Inmiddels 2000 in- en uitstappers per dag. De DB is nu ook bereid met Montabaur en de Kreis te onderhandelen over de stops van de treinen; welke wensen zijn er voor welke treinen. De 200 in- en uitstappers zijn voornamelijk forenzen (merendeel richting Frankfurt). Inmiddels zijn er echter ook toeristentreinen. Er is een reisorganisatie die reizen met de ICE organiseert, waar DB voor stopt. en er komen ook toeristen naar Montabaur.

Je kunt vanuit Montabaur inmiddels niet meer alleen rechtstreeks naar Frankfurt of Köln reizen, er stoppen nu ook treinen naar München, Nürnberg, Düsseldorf enz.

Montabaur: gesprekken met mw L. Berressem, projectleider ICE-gebied Montabaur, gemeente Montabaur en met dhr W. Noll, Geschäftsführer Wirtschaftsförderungsgesellschaft Kreis Westerwald/voorzitter ReMi en J. Braun beleidsmedewerker öffentlicher Personenverkehr Kreis Westerwald

9 juni 2005

Bereikbaarheid

Vraag:

Verbetering van de bereikbaarheid is een belangrijke reden voor aanleg of verbetering van spoorlijnen. Ook is het een belangrijke reden voor de verbetering of nieuwbouw van stations. Veel gemeentes zien het als een kans om de stad te verbeteren.

- Hoe was dat in Montabaur?

Antwoord:

Zowel voor het Land Rheinland Pfalz als voor de Kreis, als voor de Stad was dat zeker de reden om een station te willen.

Het station functioneert inmiddels ook. Het is een geïntegreerd station, niet alleen ICE-station maar ook het station voor de Regionalbahn. De Regionalbahn is verplaatst naar de nieuwe plek. Ook het busstation is verplaatst naar deze plek. Alle bussen die langs Montabaur komen hebben en stop op het station. De bereikbaarheid van het station is ook heel goed voor autoverkeer.

De ontwikkeling van het station w.b. winkerverhuur loopt niet zoals verwacht. Daar hadden Kreis en Stad meer van verwacht. Er is 700 m² bvo te verhuren. Het is hen duidelijk geworden dat het station her anders functioneert dan een station in een grote stad, waar veel reizigers overstappen en daarbij langere tijd in het station verblijven. Hier in Montabaur komt de reiziger per bus of auto, stapt in, en is weg. En andersom.

Vraag: Vraag:

Ik heb begrepen dat de Deutsche Bahn in eerste instantie geen station wilde bouwen in Montabaur. De Deutsche Bahn zou er de voorkeur aan hebben gegeven als u het eens was geworden met Limburg.

- Hoe heeft de stad onderhandeld om het station te krijgen?
- Welke rol heeft bondsland Rheinland Pfalz gespeeld?
- Intussen ligt het aantal reizigers rond de 2000. Daarmee is het openblijven van het station verzekerd?

Antwoord:

Grote trekkers waren de burgemeester van Montabaur en de Landrat van Rheinland Pfalz. Door Land, Kreis en Stad is een bijdrage in de kosten van het station geleverd. De DB wilde slechts een basisstation. Land, Kreis en stad wilden meer. Daarvoor is betaald.

Door het land is onderhandeld: als het station er komt, zullen we de hele ruimtelijke ordeningprocedure welwillend begeleiden, anders gaan we procedures voeren ter voorkoming van het tracé. Daarmee zou het niet te verhinderen zijn geweest, maar zou wel ernstig vertragen.

Ook de stad heeft kritisch welwillend begeleid. De stad en Kreis hebben er nog heel wat uitgesleept. Zoals geluidswallen bij gebieden die in de toekomst wellicht ontwikkeld worden, sowieso geluidswallen van de aarde die uit de tunnels kwam.

De Kreis heeft ook zo onderhandeld dat veel regionale bedrijven mee hebben gewerkt, als onderaannemer, bij de aanleg van de lijn. Wat dat betreft is veel is op werkniveau geregeld. Niet in grote overkoepelende verdragen vastgelegd.

Vraag:

Montabaur hoopte dat het ICE-station ervoor zou zorgen dat nieuwe inwoners naar de stad zouden komen.

- Is dat ook gebeurd?
- En heeft Montabaur zich economisch verbeterd door de komst van de ICE?
- En de regio of het bondsland?

Antwoord:

Kreis: Het is zeker zo dat er extra inwoners naar de regio zijn gekomen. Het station functioneert als forenzenstation voor forenzen m.n. naar Frankfurt. (zie scriptie Nina Demuth). De regio kent een positief migratiesaldo, terwijl dat elders in Duitsland nauwelijks nog voorkomt.

De nieuwe bewoners, die op de ICE afkomen, zijn met name de beterverdienenden.

Aangezien de inkomstenbelastingen naar de gemeenten gaan, hebben die daar voordeel van.

Stad: De nieuwe bewoners komen echter niet in de stad Montabaur zelf wonen, maar meer in de regio. De grondprijzen in de stad zijn veel hoger dan in de regio. Voorbeeld: grondprijs Montabaur 170 per m², in de omgeving max 120 per m² en op 10 km afstand 60 per m². Ook op 10 km afstand heb je nog steeds het voordeel van de aanwezigheid van het ICE-station. De verbindingen over wegen naar het station zijn heel goed en er is veel parkeerplaats. Er worden nog weet parkeerplaatsen bij aangelegd.

Vraag:

De ontwikkeling van het gebied loopt langzamer dan gepland.

- Heeft dat consequenties voor de grondprijzen?
- Heeft dat consequenties voor het soort bedrijvigheid dat men toelaat?
- andere consequenties?

Kreis: De oorzaak is met name de conjunctuur. Er zijn twee kantoorgebouwen met gezamenlijk zo'n 9000 m² bvo ontwikkeld. Deze zijn voor 90% verhuurd.

De investeerder is de eigenaar van United Internet, die dit als privé-investering doet. Deze eigenaar komt uit de regio.

In het station heeft de Kreis er voor gezorgd dat de winkels verhuurd worden. Montabaur kreeg langzaam het imago van Geisterbahnhof. Dat mocht niet gebeuren. In het station nu bureau van regionale marketing en van ReMi en de Kreis heeft er voor gezorgd dat de broodjes/krantenzaak er kwam. De uitbater heeft eenzelfde soort zaak bij het benzinstation langs de autobaan. De huurprijs is ook aangepast.

Stad: Lydia Berressem staat er nog steeds achter dat er winkelruimtes zijn in het station. Uiteindelijk, als ook het gebied ontwikkeld is, zal dat de levendigheid ten goede komen.

In procedure is de vestiging van een factory outlet (gevraagd 10.000 m², wordt wrs 7-8.000 m²). Dat is geen kantoor zoals in de oorspronkelijke plannen stond, maar zal wel aantrekkingskracht hebben voor het gebied. Levert ook veel discussie op. (zie onder)

Vraag:

Hoe staat het met de concurrentie met Limburg?

Antwoord:

Kreis: officieel zullen we nooit zeggen dat er concurrentie is. We zullen altijd volhouden dat we elkaar aanvullen. Maar in feite is er natuurlijk wel sprake van concurrentie. Het was voldoende geweest als we overeenstemming hadden kunnen bereiken over één station ergens in het midden. Het betreft echter twee verschillende Bondslanden, dus dat heeft er nooit ingezet. Beide landen wilden een eigen station. zo is het uiteindelijk ook gebeurd.

Vraag:

Wat is volgens u belangrijker, de bereikbaarheid met de ICE, of de bereikbaarheid via de autoweg?

Antwoord:

Kreis: Het is de combinatie. De (inter)nationale bereikbaarheid van en uit Montabaur is enorm gestegen. Het station Montabaur functioneert als een station voor de hele regio. De combinatie van regionalbahnstation, ICE-station, busstation en de goede bereikbaarheid direct vanaf de autobaan en de nationale wegen zorgen daarvoor. Dat is te zien aan het aantal parkeer plaatsen. Oorspronkelijk had de DB er 350 aangelegd. Daar zijn er inmiddels door stad en Kreis zo'n 700 bijgekomen. Er worden binnenkort weer nieuwe aangelegd.

De parkeerplaatsen zijn, behalve in de kelder, gratis. Daarover heeft de Kreis een overeenkomst gesloten met de DB. Tot 2025 zijn de parkeerplaatsen gratis. De parkeerplaatsen zijn nl. aangelegd op grond van de DB, en die wilde daar geld uithalen. Ze zijn aangelegd door de Kreis en de stad, en daarom hebben ze DB ook kunnen overreden tot de overeenkomst.

Uit onderzoek blijkt dat 90% van de parkeerplaatsen gebruikt wordt voor reizigers met de ICE.

Stad: De parkeerplaatsen blijven voorlopig gratis. Tot dat de mensen er zo aan gewend zijn om te komen, dat daarvoor ook geld gevraagd kan worden.

Mochten de grondstukken ontwikkelde worden, dan kan daar niet meer geparkeerd worden. De parkeerplaatsen die aangelegd zijn, zijn op grond van de DB, tussen station en autobaan. De kantoren hebben eigen parkeerplaatsen aangelegd. Daarvoor bestaat de verplichting parkeergarages te bouwen als het parkeren op eigen grond op maaiveld niet meer voldoende is.

Vraag:

- Is dat voornamelijk belangrijk voor het aantal reizigers of is dat ook belangrijk voor de ontwikkeling van het gebied?

Antwoord:

Voor de stad is belangrijk dat het gebied zo dicht bij de stad ligt. Daardoor kan het echt een gebied voor de stad worden. Daarom is ook de voetgangersbrug gebouwd. at nog moet is de directe verbinding over het oude emplacement, nu moet je dar nog omlopen.

Proces, Organisatie van de ontwikkeling

Vraag:

- In Montabaur is het niet alleen de overheid geweest die zich sterk gemaakt heeft voor de komst van het station en de gebiedsontwikkeling. Wat is ReMi?

Antwoord:

1999 opgericht met het oog op de ontwikkeling van het station. 4 Landkreise, stad Koblenz waren er in vertegenwoordigd. ReMi heeft onderhandeld met de DB. Die gezamenlijkheid heeft ervoor gezorgd dat het station er is gekomen.

Nu is het op een wat lager pitje, stad Koblenz doet ook niet meer mee. Wel is er in het station een kantoor.

Vraag:

- Wat hield het 'Investorenwettbewerb' uit 1996 in?

Antwoord:

Stad:

Dat was een wedstrijd onder investeerders om te bezien of de stad werkelijk het beste plan had gemaakt. Dat bleek zo te zijn, volgens de investeerders.

In 1997 heeft de stad een verdrag met investeerder HochTief Projektentwicklung gesloten. die zou het gebied ontwikkelen. Toen in 1999 bleek dat het toch niet zo liep heeft HochTief zich teruggetrokken. De plannen voor kantoorontwikkeling in vijf lagen stammen nog uit de tijd van deze investeerder. Dat was zijn wens.

Hierna is de Deutsche Bau und Grundstücks AG door de stad aangetrokken om de ontwikkeling te doen. Tot 2002 is die er geweest, maar alleen de twee kantoorgebouwen zijn in die tijd ontwikkeld. Dat was niet het werk van de Deutsche Bau und Grundstücks AG, maar van de Kreis. En er heeft zich een investeerder gemeld voor de bioscoop (3 zalen, nu wordt een vierde gebouwd) Inmiddels had ook de Factory outlet zich gemeld. Die kreeg een stuk aangewezen tussen het stationsgebied en de binnenstad, bij de oude stationsemplacement. In 2002 heeft de stad een interne functie in het leven geroepen om de ontwikkeling op zich te nemen. (Lydia Berressem).

Zij heeft workshops georganiseerd over 'hoe nu verder', zowel met ICE gebied, als met binnenstad, als met kazerneterrein. Daar kwam uit naar voren dat de Factory outlet in het ICE-gebied gevestigd zou moeten worden. Dat zou het gebied verlevendigen, zorgen voor mensen die ook gebruik konden maken van de winkels in het station enz. Bovendien komt het dan dicht bij de afrit van de autobaan en zal dus voor minder verkeersoverlast zorgen. En het ICE-gebied is al helemaal ontsloten, het gebied bij het oude station moet nog ontsloten worden, wat weer extra kosten voor de gemeente met zich meebrengt.

Het gebied rond het oude station wordt een mischgebied, gemengd bestemmingen. (overal wonen kan niet vanwege geluid)

Vraag:

De ontwikkeling van het gebied loopt langzamer dan gepland.

- Heeft dat consequenties voor de grondprijzen?
- Heeft dat consequenties voor het soort bedrijvigheid dat men toelaat?
- andere consequenties?

Antwoord:

Het loopt langzamer. (voor ontwikkeling zie ook hiervoor). Dat heeft zeker gevolgen gehad voor de grondprijzen. Die worden nu lager berekend dan ten tijde van de plannen. Toch zijn ze nog altijd hoger dan elders in de regio.

Oorspronkelijk richtte men zich volledig op kantorenmarkt. Inmiddels zijn de plannen zo aangepast dat het factory outlet centre hier ook geplaatst wordt.

Eigenaar United internet komt uit de regio. via de regionale contacten (Kreis) is hij aangetrokken.

Factory outlet paste niet in oorspronkelijke opzet. (zie elders)

Vraag:

In 2004 is het ontwikkelingsgebied verkleind. Waarom?

Antwoord:

Stad: De plannen voor het woongebied zijn helemaal losgelaten. Hierop was voorkeursrecht gevestigd. In Duitsland werkt dat zo dat er dan een prijs wordt bepaald door een onafhankelijke commissie. En het is niet alleen zo dat de stad met voorrang kan kopen. Op een gegeven moment moet ze dat dan ook. De prijs voor het gebied lag op 4 miljoen euro. Dat kon de stad niet betalen. Toen is besloten dat gebied helemaal los te koppelen en voorlopig niet te ontwikkelen.

Vraag:

Relatie met de DB

- Is de DB nog betrokken bij de gebiedsontwikkeling?
- Hoe is de relatie met de DB?
- Hebben stad en DB verschillende belangen?

Antwoord:

Soms goed, soms minder.

Bijv. de verhuur van de winkels. Formeel is Station & Service daarvoor verantwoordelijk. De Kreis heeft echter flink aangetrokken en heeft uiteindelijk de uitbater gevonden voor het station. Bovendien, ook al is station & service verantwoordelijk, je krijgt met alle afdelingen te maken; voor wateraansluiting, voor elektriciteit enz.

Vraag:

De DB en stad hebben verschillende belangen?

Antwoord:

Ja duidelijk.

Inmiddels denkt de DB wel wat anders over forenzen. Het station heeft zich wel bewezen. vorig jaar rond 2000 in- en uitstappers. Dat is inmiddels al weer gegroeid. De DB luistert inmiddels ook naar de wensen van de stad met betrekking tot de dienstregeling.

Oorspronkelijk was er alleen shuttle naar Frankfurt en naar Köln. Nu kun je ook rechtstreeks naar andere ebstemmingen. Er stoppen nu 43 treinen per dag. 50% van de reizigers in forenzen. Een reisonderneming uit Montabaur heeft met de DB afspraken voor speciale stops voor reisaanbiedingen naar Brussel enz. (10.000 Fahrgäste)

Financieel

Vraag:

Heeft de stad financieel bijgedragen aan de stationsbouw? Zo ja, hoeveel en waarom?
 Heeft het bondsland bijgedragen aan de stationsbouw? zo ja waarom en hoeveel?

Antwoord:

Land, stad en Kreis hebben betaald aan het station.
 Bovendien heeft de Bund ervoor gezorgd dat gelijktijdig met de bouw van het station, ook de afrit vanaf de A3 werd verlegd naar het stationsgebied.

Het busstation is door de Kreis gefinancierd (300.000 DM, 150.000 Euro) en is door de stad gebouwd. De busmaatschappijen zijn zelfstandige maatschappijen. Het autoaandeel in de regio is hoog 0,6 auto per inwoner (jong/oud/alles)

Vraag:

Heeft ReMi ook deelgenomen aan de bouw van het station?
 Hebben ReMi of haar deelnemers bijgedragen?

- Doet ReMi alleen aan marketing of bezit ze ook grondstukken die ze uitgeeft?

Antwoord:

zie boven over ReMi.

Vraag:

Hoe zijn de eigendomsverhoudingen in het gebied?
 Wie is verantwoordelijk voor de exploitatie?
 Wie draagt het risico?

Antwoord:

De grondexploitatie is in handen van de gemeente. De gemeente koopt de grond, maakt bouwrijp en verkoopt. Er is voorkeursrecht gevestigd. (zie boven)

Vraag:

Hoe heeft men de grondprijzen berekend? Zijn die hoger of lager dan elders in de stad of de regio, omdat het een ICE-stationslocatie betreft?
 Er is een parkeergarage, een voetgangersbrug. Wie heeft dat betaald?

Antwoord:

Brug is van de stad. Is ook het belang van de stad, wil het gebied een onderdeel van de stad uit gaan maken.
 Garage van de DB? Daar moet betaald worden voor parkeren.

In Nederland probeert men stationsontwikkeling veel in PPS te doen. Hoe denkt men daar hier over?

Antwoord:

Is niet ter sprake geweest. Bouw van het station en gebiedsontwikkeling zijn losgekoppeld.
 Wel bijdragen van Land, Kreis en Stad in het station. Betrokkenheid van stad en Kreis bij

parkeerplaatsen (overeenkomst), bij verhuur van winkels in het station (bemiddeling).
Betrokkenheid bij onderhandelingen over dienstregeling, speciale stops voor reisbureau.

slotopmerking

Zowel stad als Kreis zijn nog steeds erg positief. Het gaat langzamer dan verwacht. Bedenk wel dat er ten tijde van de plannen hoogconjunctuur was.

Het gaat stap voor stap, maar het wordt wel wat, er blijven ontwikkelingen.

Wat is al gerealiseerd:

- 9.000 m² bvo kantoorruimte (90% verhuurd); 500 arbeitsplätze
- bioscoop met drie zalen, vierde in aanbouw
- factory outlet komt
- eerste winkel in het station
- grote bekendheid en goed imago voor Montabaur

- vele forenzen voor de ICE, nog steeds groeiend,
- groeiende diversiteit aan bestemmingen

Limburg Süd; gesprek met dhr W. Bekker, hoofd Wirtschaftsförderung gemeente Limburg an der Lahn

21 juni 2005

Bereikbaarheid

Vraag:

Verbetering van de bereikbaarheid is een belangrijke reden voor aanleg of verbetering van spoorlijnen. Ook is het een belangrijke reden voor de verbetering of nieuwbouw van stations. Veel gemeentes zien het als een kans om de stad te verbeteren.

- Hoe was dat in Limburg?
-

Antwoord:

In Limburg waren de verwachtingen niet zo hoog gespannen. Het ICE-station ligt tamelijk ver van de oude stad en tussen de oude stad en de ICE-lijn loopt de A3. Een nieuw stadsdeel zou het daarom nooit kunnen worden. Het station is een station voor forenzen uit de regio. De stad Limburg had wel verwachtingen over de ontwikkeling van het gebied als hoogwaardig kantoor gebied. Op dit moment is er weinig relatie tussen de ontwikkeling van het gebied, de redenen die de firma's aangeven om zich daar te willen vestigen en het feit dat er een station is.

Vraag:

Ik heb begrepen dat de Deutsche Bahn in eerste instantie geen station wilde bouwen in Limburg. De Deutsche Bahn zou er de voorkeur aan hebben gegeven als u het eens was geworden met Montabaur.

- Hoe heeft de stad onderhandeld om het station te krijgen?
- Welke rol heeft bondsland Hessen gespeeld?
- Intussen ligt het aantal reizigers rond de 2000. Daarmee is het openblijven van het station verzekerd?

Antwoord:

In Limburg zou wel een station komen. Anders dan in Montabaur, waar dat het enige ICE-station van het bondsland -Rheinland Pfalz- is, is Limburg niet het enige ICE-station in het bondsland Hessen. Het land Hessen heeft geen politieke druk uitgeoefend. De burgemeester van Limburg vond het basisstation zoals dat door de DB werd voorgesteld niet aanspreken genoeg. Er destijds een architectuurprijsvraag uitgeschreven voor een station. Het winnende ontwerp is uiteindelijk wel versoberd. Aan het station hebben stad en land wel beide meebetaald. De DB betaalde nl. alleen de kosten voor het basisstation.

Over het voortbestaan van het station bestaat inmiddels geen discussie meer. 2000 reizigers is voldoende. Het zijn meest forenzen naar Frankfurt, maar ook de relatie met Keulen neemt toe. Die was er vroeger helemaal niet en begint nu te komen. De gemeente doet overigens wel aan marketing samen met de DB. Ze sturen met brieven folders mee met de reistijden. En dan wordt de nadruk gelegd op vanuit Limburg, zo en zo snel in Hamburg of zo. Geen abstracte

verhalen over beter, sneller bereikbaar. concreet zo veel uur, minuten van Limburg naar een andere gemeente.

De stations Montabaur en Limburg zijn twee zelfstandige stations, elk voor hun eigen regio. Het is niet zo dat sluiting van één van de stations zou betekenen dat het andere station die functie dan volledig zou overnemen. Mensen die nu met de auto naar Montabaur komen en daar in de ICE stappen zouden dan veeleer met de auto naar Frankfurt doorrijden, en niet naar Limburg om daar in de ICE te stappen. Als ze eenmaal in de auto zitten (20km) dan rijden ze door en gaan niet meer overstappen.

Vraag:

Limburg hoopte dat het ICE-station ervoor zou zorgen dat nieuwe inwoners naar de stad zouden komen.

- Is dat ook gebeurd?
- En heeft Limburg zich economisch verbeterd door de komst van de ICE?
- En de regio of het bondsland?

Antwoord:

Het station is een station voor reizigers uit de regio. Die komen per auto daar heen en stappen dan in de ICE. Limburg heeft, anders dan Montabaur, nooit een nieuwe woonwijk gepland, gebaseerd op de verwachting dat het station inwoners zou trekken. Economisch gaat het wat minder, maar dat is een algemene trend.

Vraag:

In Limburg zijn er twee stations; één voor het regionale spoorwegverkeer en een voor de ICE.

- Is dat een nadeel voor reizigersaantallen?
- Of voor de ontwikkeling van het gebied?
- Is er sprake van concurrentie met Montabaur, waar de situatie anders is?

Antwoord:

Voor het aantal reizigers maakt het niet zo veel uit. Die komen per auto uit de regio naar het station. Station Limburg is geen overstapstation. Het gebouw is ook niet als zodanig uitgevoerd. Er zijn geen ruimtes voor winkels en dergelijke.

Voor de ontwikkeling van het gebied maakt het ook niet uit. De firma's die zich melden, geven als reden veel meer de directe bereikbaarheid vanaf de autoweg aan, dan de aanwezigheid van het ICE-station. Wat dat betreft is het gebied een te ontwikkelen kantorengedebied en doet de aanwezigheid van het station er niet zo toe.

Doordat in Montabaur de regionalbahn verlegd is naar het ICE-station, en dat is eerder gebeurd dan het ICE-station openging, is daar de ontwikkeling een jaar eerder gestart. Van concurrentie met Montabaur is niet echt sprake. De firma's die zich melden geven dat in ieder geval niet aan.

Vraag:

In Limburg ligt het station tamelijk ver van de stad af.

- Is dat een nadeel voor reizigersaantallen?
- Of voor de ontwikkeling van het gebied?

- Is er sprake van concurrentie met Montabaur, waar de situatie anders is?

Antwoord:

Voor het aantal reizigers lijkt het niet. Die komen per auto uit de regio. Bij het station is nu één parkeerplaats ingericht. Verder staan de auto's overal langs de aangelegde straten. Met de DB zal wel discussie ontstaan over de inrichting van een tweede parkeerplaats. (zie onder) Voor het gebied maakt het wel verschil uit. Zeker doordat de A3 tussen de oude stad en het gebied loopt, zal het gebied nooit een werkelijk stadsdeel worden. De opzet is dat het een hoogwaardig kantoorgebied wordt.

Organisatie van de ontwikkeling en verloop van het proces

Vraag:

De gebiedsontwikkeling.

- Hoe is de exploitatie geregeld? Is dat een gemeentelijke aangelegenheid of zijn er projectontwikkelaars betrokken?
- Waarop richt men zich, welke soort bedrijvigheid?
- Van waar komen de firma's?

Antwoord:

Het betreft een gebied van 200.000 m² netto, daarvan zijn 10.000 m² in handen van de gemeente en 100.000 is van een private partijen, een katholieke orde. De inzet voor het gebied is om er een hoogwaardige kantoorlocatie van te maken. Dat houdt de gemeente tot op heden ook vol, ook al loopt de ontwikkeling niet zo. Vraag is hoe lang de politiek dat volhoudt. Het is echt een lange termijn perspectief. De verwachting is dat de ICE meer en meer imago zal krijgen en dat daar hoogwaardige kantoren bij passen. Er melden zich allerlei bedrijven, daarvoor heeft de gemeente alternatieve bedrijventerreinen. Sinds kort zijn er drie serieuze gegadigden, waarmee de onderhandelingen in een vergevorderd stadium zijn. Het Amt für Bodenmanagement komt op perceel vlak tegenover station. Dan zijn er nog twee grondstukken zo goed als verkocht. Het kan zijn dat dit als katalysator gaat werken en dat de firma's die tot nu toe een paar keer per jaar bellen om te vragen hoe het er mee staat, nu serieuzer worden en ook werkelijk belangstelling voor de koop van grond gaan krijgen. Op dit moment heeft de ontwikkeling als kantoorlocatie weinig relatie met het feit dat er een ICE-station is. Het is een normale ontwikkeling.

Overigens heeft de DB ook nog twee grondstukken in bezit. Net naast het stationsgebouw kunnen ze 6 of 8 hoog bouwen. De aangrenzende grondstukken zijn ook van de DB, maar bestemd voor parkeerplaatsen. (zie onder)

Vraag:

De ontwikkeling van het gebied loopt langzamer dan gepland.

- Heeft dat consequenties voor de grondprijzen?
- Heeft dat consequenties voor het soort bedrijvigheid dat men toelaat?
- andere consequenties?

Antwoord:

Voorbeeld over de snelheid/traagheid in ontwikkeling. Bedrijven terreinen in het noorden van Limburg hebben zijn in 10, resp. 6 en 3 jaar vol gekomen in de jaren negentig. Dus iets sneller was wel de verwachting. Maar het ligt voornamelijk aan het instorten van de kantorenmarkt. De ontwikkeling is een normale ontwikkeling. Heeft weinig te maken met de aanwezigheid van een ICE-station.

De grondprijzen zijn vastgesteld op basis van de kosten die gemaakt zijn. Het gebied is geheel ontsloten, de openbare ruimte is ingericht, die kosten zijn in de grondprijs verwerkt. Nu ligt het gebied gewoon te wachten. De gemeente had destijds het geld, er zijn geen leningen aangegaan speciaal voor dit gebied, er wordt dus ook geen rente betaald. Inzet is om kostendekkend te zijn. Er hoeft geen winst te worden gemaakt op dit gebied. De grondprijs is ook nog nooit een discussiepunt geweest met de bedrijven die belangstelling toonden. Geen van hen heeft ooit aangegeven dat ze daarom niet kwamen. De grondprijzen zijn in het gebied overigens wel wat hoger dan in de omgeving. So wie so liggen die in Hessen wat hoger dan in Rheinland Pfalz.

Vraag;

Relatie met de DB

- Is de DB nog betrokken bij de gebiedsontwikkeling?
- Hoe is de relatie met de DB?
- Hebben stad en DB verschillende belangen?

Antwoord:

De DB heeft twee grondstukken in bezit aan weerszijden van het stationsgebouw. Daar kan 6 of 8 hoog gebouwd worden. Daar gebeurt niks op dit moment. Parallel aan de spoorlijn heeft de DB ook grondstukken, die zijn bestemd voor parkeerplaatsen. Bij het station is nu één parkeerplaats ingericht. Verder staan de auto's overal langs de aangelegde straten. Met de DB zal wel discussie ontstaan over de inrichting van een tweede parkeerplaats. (zie onder) De DB zal dat wel willen. In verdrag is overeengekomen dat de gemeente de parkeerplaats moet aanleggen, op terrein van de DB. Dat is het gevolg van de contract dat gemeente en DB hebben gesloten over de ontsluiting van het gebied. De DB had namelijk een andere inrichting voor ogen, met parkeerplaats voor het station en een ontsluiting recht voor het station. De gemeente heeft een ander Bebauungsplan gemaakt. De DB heeft de gecalculeerde kosten voor haar plan betaald aan de gemeente, die vervolgens wel het Bebauungsplan met andere inrichting en ontsluiting op andere plek heeft gerealiseerd. En bovendien contractueel heeft vastgelegd dat de gemeente de parkeerplaatsen moet inrichten op haar kosten, op het grondgebied van de DB parallel aan het spoor.

Financieel**Vraag:**

Heeft de stad financieel bijgedragen aan de stationsbouw? Zo ja, hoeveel en waarom?

Heeft het bondsland bijgedragen aan de stationsbouw? zo ja waarom en hoeveel?

Antwoord:

Ja de stad heeft 1,6 miljoen DM betaald en het bondsland 8,5 miljoen. Dit vanwege de architectuur van het station. De burgemeester vond het basisstation van de DB niet voldoende. Er heeft een architectuurprijsvraag plaatsgevonden. Het winnende ontwerp is uiteindelijk sterk versoberd uitgevoerd. (NB hij vindt er niks aan)

Vraag:

Wie doet de grondexploitatie en het bouwrijp maken enz.?

Antwoord:

stad

Vraag:

Wie draagt het risico van de gebiedsontwikkeling?

Antwoord:

stad. Destijds was er geld voor de grond en de ontsluiting en inrichting van het gebied. Er zijn geen leningen voor afgesloten dus er hoeft geen rente te worden betaald.

Vraag:

Hoe zijn de eigendomsverhoudingen in het gebied?

Antwoord:

100.00 m2 gemeente, 100.000 m2 katholieke orde, en twee grondstukken van de DB. openbare ruimte van gemeente.

Vraag:

Hoe heeft men de grondprijzen berekend? Zijn die hoger of lager dan elders in de stad of de regio, omdat het een ICE-stationslocatie betreft?

Antwoord:

De grondprijzen zijn vastgesteld op basis van de kosten die gemaakt zijn. Het gebied is geheel ontsloten, de openbare ruimte is ingericht, die kosten zijn in de grondprijs verwerkt. Nu ligt het gebied gewoon te wachten. De gemeente had destijds het geld, er zijn geen leningen aangegaan speciaal voor dit gebied, er wordt dus ook geen rente betaald. Inzet is om kostendekkend te zijn. Er hoeft geen winst te worden gemaakt op dit gebied. De grondprijs is ook nog nooit een discussiepunt geweest met de bedrijven die belangstelling toonden. Geen van hen heeft ooit aangegeven dat ze daarom niet kwamen. De grondprijzen zijn in het gebied overigens wel wat hoger dan in de omgeving. So wie so liggen die in Hessen wat hoger dan in Rheinland Pfalz.

Vraag:

In Nederland probeert men stationsontwikkeling veel in PPS te doen. Hoe denkt men daar hier over?

Antwoord:

Ziet hij niets in , maar zal er hier ook wel aankomen. De overheid is failliet. En dan is PPP de nieuwe heilige koe. Dit is een manier van de markt om van de failliete overheid nog geld los te krijgen.

Stuttgart, gesprek met dhr Bauer, projectmedewerker Stuttgart 21, afdeling Städtebau gemeente Stuttgart.

12 mei 2005

Bereikbaarheid

Vraag:

Verbetering van de bereikbaarheid is een belangrijke reden voor aanleg of verbetering van spoorlijnen. Ook is het een belangrijke reden voor de verbetering of nieuwbouw van stations. Veel gemeentes zien het als een kans om de stad te verbeteren.

- Hoe was dat in Stuttgart?
-

Antwoord:

In Stuttgart was dat zeker het geval. Zowel voor de DB als de stad is dat een belangrijke reden om te starten met het project. Stuttgart 21 is gestart als een, zoals men het noemde 'synergieproject'; de ontwikkeling van een nieuw station met nieuw tracé en gebiedsontwikkeling in de stad Stuttgart. Voor de ontwikkeling is een raamovereenkomst getekend tussen DB AG, de stad, het land, de regio en de staat. De stad heeft zich verplicht om voor vastgestelde data een 'Rahmenplan' en een 'Bebauungsplan' voor deelgebied A1 op te stellen. Het 'Rahmenplan' is 27 juli 1997 vastgesteld en van kracht geworden. Daarmee was de stad ca. 1 maand later dan oorspronkelijk vastgelegd.

Het 'Bebauungsplan' is in 1999 vastgesteld. Gepubliceerd is echter slechts het deel tot en met de Pariserplatz. De LBBW kon daarmee ontwikkeld worden. Het politieke spel hierachter was: als we het Bebauungsplan geheel publiceren kan gebied A1 door de DB AG ontwikkeld worden en kunnen wij als stad wel fluiten naar onze voorwaarden. De LBBW is voor de stad van dusdanig belang dat deze per sé voor de stad behouden moest blijven. Derhalve heeft de gemeenteraad de publicatie van het Bebauungsplan slechts voor een deel goedgevonden (LBBW) en voor het andere deel als onderhandelingsstuk achter de hand gehouden. In oktober 2003 is uiteindelijk wel het gehele Bebauungsplan A1 gepubliceerd. Sindsdien is er echter nog steeds niets meer ontwikkeld dan de LBBW. De markt is niet meer dusdanig dat het voor de prijzen die DB AG wil dat de grond opbrengt, aan de man te brengen is. Ook het winkelcentrum, dat reeds de gronden heeft gekocht van DB AG is nog niet tot ontwikkeling overgegaan.

Organisatie van de ontwikkeling en verloop van het proces

Vraag:

De gebiedsontwikkeling.

- Hoe is de exploitatie geregeld? Is dat een gemeentelijke aangelegenheid of zijn er projectontwikkelaars betrokken?
- Waarop richt men zich, welke soort bedrijvigheid?
- Van waar komen de firma's?

Antwoord:

Door de nieuwbouw van het station met het ondergrondsbrengen en draaien van de sporen, komen er in de stad diverse grondstukken vrij, die in gebruik waren bij de DB.

De gebieden hebben de namen : A1, A2, A3, B en C.

A1 is een voormalig emplacementsgedeelte dat al enige tijd buiten gebruik is.

A2 betreffen de huidige sporen richting kopstation

A3 is het huidige stationsemplacement met perrons

B is een emplacement van opstelsporen dat in gebruik blijft zolang als het kopstation als zodanig in gebruik is.

C betreft het emplacement van de Nordbahnhof die niet meer in gebruik is. Een deel van dit gebied is echter benodigd als tracé voor de afvoer en overslag van grond (aarde) die uit de aan te leggen tunnels komt.

In oppervlaktes gaat het om:

A1:

A2: 10,5 ha

A3 1,4 ha

B: 43,1 ha

C: 25,0 ha

Wat betreft de grondopbrengsten ging DB AG er oorspronkelijk van uit dat ze zelf de gronden tot ontwikkeling zouden brengen.

Het gebied A1 is wel door de DB zelf in ontwikkeling gebracht. Hiervan is anno 2005 een klein deel gerealiseerd; nl de nieuwbouw van de Landesbank Baden Württemberg, tot aan de Pariserplatz.

Voor het gebied heeft zich wel al een ontwikkelaar van een winkelcentrum gemeld. Tot op heden heeft deze echter nog geen bouwaanvraag gedaan. Waarschijnlijk omdat in de loop der jaren de markt is veranderd. Zowel in zijn algemeenheid als de markt voor winkelcentra in Stuttgart. In het bestaande centrum hebben zich in de afgelopen 5 jaar nl enkele concerns als P&C gevestigd.

In de loop der jaren, toen er vertraging optrad en de DB sneller middelen nodig had heeft de stad Stuttgart echter in 2000 (NAZOEKEN) de grondstukken A2,A3, B en C gekocht van de DB. Hiervoor heeft de stad 424,4 miljoen €(ex. renteverlies) betaald.

De grondstukken A2, A3 en B zijn pas tot ontwikkeling te brengen op het moment dat het nieuwe station in werking is, het kopstation niet meer als zodanig functioneert.

Deelgebied C zou voor een deel wel ontwikkeld kunnen worden. De volledige ontwikkeling kan ook pas tot stand komen, nadat Stuttgart 21 is gerealiseerd. Dit in verband met de afspraken over het tracé voor het vervoer en overslag van grond uit de tunnelaanleg.

Voor dit deelgebied C heeft wel een prijsvraag plaatsgevonden in 2005. De winnaar heeft zich echter niet geheel aan het vastgelegde tracé gehouden, zodat herontwikkeling van het plan noodzakelijk is.

Een tweede zaak die speelt op dit terrein is dat de bestaande bebouwing (grote loodsen) tijdelijk verhuurd zijn aan kunstenaars. In de stad bestaat inmiddels een beweging die wil dat de kunstenaars daar ook in de toekomst kunnen blijven. Volgens het winnende plan, zou dat plantechnisch mogelijk zijn. Hierover moet de gemeenteraad zich nog buigen.

Wat als Stuttgart 21 onverhoopt toch niet door zou gaan:

In het koopcontract voor de gronden is opgenomen dat DB AG de gronden die niet ontwikkeld kunnen worden door de stad in dat geval weer terugneemt.

Voordelen en nadelen voor beide partijen van deze grondtransactie

DB AG heeft eerder de middelen binnen en daarmee een deel van de financiering zeker gesteld.

Stad vond de afspraken over de bebouwingsdichtheid zoals die in het oorspronkelijke contract waren vastgelegd eigenlijk te hoog. door de aankoop van de gronden heft de stad de ontwikkeling nu in eigen hand. Ze kan een bebouwingsdichtheid realiseren die ze zelf gepast vindt voor dit gebied. Ook de landschappelijk noodzakelijke inpassing heeft ze nu meer zelf in de hand.

De stad wil graag binnenstedelijke ontwikkeling i.p.v. ontwikkeling in de waardevolle landschappen rond de stad.

Het financiële risico is nu echter voor een groot deel bij de gemeente terechtgekomen. Hoewel er in het contract staat dat de gronden teruggekocht zullen worden door DB AG mocht Stuttgart 21 niet doorgaan.

Vraag:

Relatie met de DB

- Is de DB nog betrokken bij de gebiedsontwikkeling?
- Hoe is de relatie met de DB?
- Hebben stad en DB verschillende belangen?

Antwoord:

zie boven en onder

Financieel

Vraag;

Heeft de stad financieel bijgedragen aan de stationsbouw? Zo ja, hoeveel en waarom?
Heeft het bondsland bijgedragen aan de stationsbouw? zo ja waarom en hoeveel?

Antwoord:

De oorspronkelijke opzet van de financiering Stuttgart 21 ging uit van een totaal van een investering 2,6 miljard €(4,9 miljard DM), voor 1/3 deel door overheid, 1/3 deel uit grondopbrengsten van DB en 1/3 deel uit bedrijfskundige voordelen van de verbouwing van het station Stuttgart Hauptbahnhof.

bijdragen van overheid en derden bestonden uit:

Bondsregering:	453 miljoen €voor Fernverkehr
	179 miljoen €voor Nahverkehr.
GVFG	256 miljoen €
Regio	102 miljoen €
Flughafengesellschaft	51miljoen €voor D4 süd
Stadt/Land/Bund (D4süd)	10 miljoen €

totaal overheid: 1.051 miljoen €

bedrijfkundige voordelen werden geschat op 71 – 90 miljoen € per jaar; over periode van 5-7 jaar 460 miljoen €

grondopbrengsten werden geschat op 1,1 miljard €

totaal DB middelen 1.594 miljoen €

totaal 2.594 miljoen € = 2,6 miljard €

Vraag:

Wie doet de grondexploitatie en het bouwrijp maken enz.?

Antwoord:

gebied A1 de DB immobielien, overige de stad.

Vraag:

Wie draagt het risico van de gebiedsontwikkeling?

Antwoord:

idem

Hoe zijn de eigendomsverhoudingen in het gebied?

Antwoord:

zie boven

Vraag:

Hoe heeft men de grondprijzen berekend? Zijn die hoger of lager dan elders in de stad of de regio, omdat het een ICE-stationslocatie betreft?

Antwoord:

De DB rekent met marktprijzen op grond van residuele waarde. De prijs die de stad heeft betaald voor de gronden is d.m.v. vergelijkingen tot stand gekomen.

Vraag:

In Nederland probeert men stationsontwikkeling veel in PPS te doen. Hoe denkt men daar hier over?

Antwoord:

Er is geen gezamenlijke uitvoeringorganisatie opgericht. In de visiefase heeft men samen opgetrokken en ook financiering afgesproken. Uitvoering en risico voor de aanleg van de lijn en verbouwing van het station zijn in handen van de DB. De gebiedsontwikkeling A1 ook, Voor de overige gebieden is dat de stad. Staat, land en regio dragen wel financieel bij in het geheel. De bijdragen van het land is deels ook voorfinanciering.

BIJLAGE 3; Lijst van afkortingen

AG	Aktien Gesellschaft
BDU	Brede Doel Uitkering
DB	Deutsche Bahn
EU	Europese Unie
FOC	Factory Outlet Center
GmbH	Geschäft mit beschränkter Haftung
HSL	Hoge Snelheids Lijn
HST	Hoge snelheidsTrein
ICE	Inter City Extra
KLM	Koninklijke Luchtvaart Maatschappij Meerjarenprogramma Infrastructuur en
MIT	Transport
NS	Nederlandse Spoorwegen
NSP	Nieuwe sleutel Projecten
ReMi	Regional Marketing Initiatieve ICE
RO	Ruimtelijke Ontwikkeling
TEN	Trans European Network
V&V	Verkeer en Vervoer
V&W	Verkeer en Waterstaat
VROM	Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu
Wgr	Wet gemeenschappelijke regeling