

## **Programmaveranderingen op stationslocaties**

Paul van de Coevering  
Internationale Hogeschool Breda  
[Coevering.p@nhtv.nl](mailto:Coevering.p@nhtv.nl)

Anton van Hoorn  
Planbureau voor de Leefomgeving  
[Anton.vanhoorn@pbl.nl](mailto:Anton.vanhoorn@pbl.nl)

Hans Hilbers  
Planbureau voor de Leefomgeving  
[Hans.hilbers@pbl.nl](mailto:Hans.hilbers@pbl.nl)

## Samenvatting

Stationslocaties nemen een belangrijke plaats in binnen het stedelijke gebied en zijn van oudsher brandpunten van activiteiten in het hart van een dorp of stad. Door de komst van de auto raakte de aandacht voor het spoorvervoer enige tijd op de achtergrond. In de afgelopen decennia komen het spoorvervoer en de stationslocaties echter weer nadrukkelijk in beeld. Thans zet het Rijk in op intensivering van het ruimtegebruik in het bestaande stedelijke gebied en op het creëren van toplocaties voor wonen, werken en voorzieningen om de economische positie van de stedelijke regio's te versterken. Hierbij wordt de stationslocaties vaak een sleutelrol toegedicht (Ministerie van VROM 2004/2006).

Zullen de stationslocaties, gesteund door het overheidsbeleid, net als in de negentiende eeuw de nieuwe brandpunten van activiteiten worden in het stedelijk gebied? Het antwoord op deze vraag valt nog te bezien. De beleidsoriëntatie op de stationslocaties is niet geheel nieuw. Al sinds 1983 wordt er vanuit het (Rijks)beleid in meer of mindere mate ingezet op het stimuleren van de ontwikkeling van het spoorvervoer en de stationslocaties. In deze paper blikken we daarom terug op de ontwikkelingen op de stationslocaties. *Welke kenmerkende ruimtelijke veranderingen hebben verschillende stationstypen tussen 1996 en 2008 ondergaan?*

Uit de analyses blijkt dat de stationslocaties in Nederland een veelzijdige ruimtelijke dynamiek vertonen. Er is sprake van groei van zowel de woningvoorraad als van de werkgelegenheid maar deze blijft wel achter bij de landelijke ontwikkelingen. Daarnaast blijkt de ontwikkeling sterk afhankelijk te zijn van het type station en de afstand tot dit station. De voorstadstations behoren tot de snelle groeiers, met name qua werkgelegenheid. In de directe nabijheid van de Intercitystations in de 4 grote steden blijft de ontwikkeling achter. Interessant om te zien is dat er in een ruimere ring hieromheen een duidelijke groei van de werkgelegenheid heeft plaatsgevonden. Is dit een teken van een groeipotentie die ook op de stationslocaties zelf aanwezig is? Succesvol verlopen herontwikkelingsplannen zoals het Paleiskwartier in 's-Hertogenbosch wekken in ieder geval een hoge verwachting.

De economische basis van de nieuwe stationslocaties zal steeds nadrukkelijker gezocht moeten worden bij de commerciële diensten en de overheid. Er is sprake van een duidelijke afname van de oude (productie)functies die in het verleden waren gerelateerd aan de spoorondernemingen. Belangrijk hierbij is dat gemeenten zich bij herontwikkelingsopgaven richten op specifieke sectoren. Voorkomen moet worden dat alle stationslocaties straks een eenheidsworst worden of dat iedereen zich richt op dezelfde sectoren.

## 1. Inleiding

Stationslocaties nemen een belangrijke plaats in binnen het stedelijke gebied. Van oudsher zijn de stationlocaties vanwege hun bereikbaarheid een brandpunt van activiteiten geweest in het hart van een dorp of stad. Tijdens de opkomst van de spoorwegen in de negentiende eeuw was er zelfs een sterk verband tussen de spoorwegontwikkeling en de economische ontwikkeling. Gemeente die aangesloten waren op het spoorwegnet kenden aanmerkelijk hogere groeicijfers (Pels e.a. 2006).

Sinds de negentiende eeuw is de positie van de spoorwegen en van stationslocaties in het bijzonder aan verandering onderhevig. Door de opkomst van de auto en de extensivering van het ruimtegebruik nam de economische betekenis van spoorwegstations af. Toch hebben de stations altijd in zekere mate een unieke positie behouden binnen het stedelijke weefsel. In de afgelopen decennia komen de stationslocaties zelfs weer nadrukkelijker in beeld omdat de groei van de automobilititeit en de extensivering van het ruimtegebruik tegen hun grenzen aan lopen (VROM, 1983). Thans zet het Rijk zet in op intensivering van het ruimtegebruik in het bestaande stedelijke gebied en op het creëren van toplocaties voor wonen, werken en voorzieningen om de economische positie van de stedelijke regio's te versterken. Hierbij wordt de stationslocaties vaak een sleutelrol toegedicht (Ministerie van VROM 2004/2006).

Zullen de stationslocaties net als in de negentiende eeuw de nieuwe brandpunten van activiteiten worden in het stedelijk gebied? In deze paper werpen we een blik terug op het recente verleden en kijken we naar de ontwikkelingen rondom de stationslocaties tot op heden. *Welke kenmerkende ruimtelijke veranderingen hebben verschillende stationstypen in de afgelopen decennia ondergaan?* We maken hierbij onderscheid naar verschillende stationstypen en -omgevingen. Ten tijde van de afronding van dit paper waren de data-analyses nog niet afgerond. In deze paper worden de eerste voorlopige onderzoeksresultaten gepresenteerd. Bij de interpretatie van de resultaten houden we daarom een slag om de arm.

## 2. De positie van stationslocaties in een veranderd Nederland

De positie van Nederlandse spoorstations is internationaal gezien opmerkelijk. In steden in Frankrijk en Engeland vormden de spoorwegen vaak radiale verbindingen naar het stadshart en waar de spoorlijn de bestaande bebouwing raakt ontstonden grote terminals zoals Gare du Nord in Parijs en Kings Cross in Londen.

In Nederland lopen de doorgaande spoorlijnen langs de stad en bleven meestal ruim buiten de stadswallen en daarmee dus buiten de bestaande bebouwing. Hierdoor was er vaak sprake van een stadszijde en een achterzijde van de stations. De stadszijde had hierbij duidelijk de functie als poort tussen stad en vervoer (van der Spek 2003). De ontwikkeling van de achterzijde van het spoor bleef vaak achter. De spoorwegen realiseerden hier slechts rangeerterreinen en opslagplaatsen.

De ontwikkelingen aan de stadszijde zijn afhankelijk van de afstanden tot de binnenstad en de aard van de werkgelegenheid. Wanneer het station relatief dicht bij de bestaande binnenstad lag was de bebouwing, mede vanwege de goede verkeersligging, vaak

hoogwaardig met herenhuizen en kantoren. Wanneer er sprake was van een aanzienlijke afstand tussen het station en het stadscentrum ontstonden vaak complete stationswijken. Het karakter van deze wijken varieert van goedkope arbeiderswoningen tot villaparken en andere hoogwaardige ruimtelijke ontwikkelingen. De aanwezigheid van industrie speelt hierbij een belangrijke rol. Bij industriële werkgelegenheid werden vaak goedkope arbeiderswoningen gerealiseerd. De afstand tussen het station en de binnenstad blijft een belangrijke rol spelen bij de functie van het station binnen het stedelijk gebied. Verschillende steden worstelen met de opgave om het stationsgebied nadrukkelijker bij het stadshart te betrekken. De afstanden blijken echter vaak te lang om een sterke relatie met het stadshart te leggen en daarnaast zijn de verbindingen zelden aantrekkelijk (Meeuwissen, 2004).

Sinds de opkomst van de spoorwegen in de negentiende eeuw is het ruimtegebruik extensiever geworden en is de oppervlakte van het stedelijk gebied sterk toegenomen. Daarnaast trad ontmenging en schaalvergroting van functies op die de dominantie van de auto verder hebben versterkt (de automobilititeit maakte deze ontmenging en schaalvergroting overigens ook mogelijk). Deze ontwikkelingen hebben de strategische positie van de stationslocaties ondermijnd omdat de ontwikkeling van centrumgerichte verplaatsingen, waar het openbaar vervoer traditioneel een sterke rol heeft, achterbleef bij de algehele mobiliteitsontwikkeling.

In de loop van de 20<sup>e</sup> eeuw hebben de meeste steden zich uitgebeid over het spoor, vaak eerst met industriële activiteiten maar later ook met woonwijken. Het station heeft hierdoor niet meer alleen de functie van een poort tot de stad maar vormt ook een barrière tussen het gebied aan de achterzijde van het station en de binnenstad. In kleinere kernen was de barrière minder groot, omdat er geen grote spoorweg emplacementen liggen. Anderzijds is vaak de noodzaak om over het spoor te springen minder groot, waardoor toch nog een groot aantal kernen de sprong over het spoor nog niet heeft gemaakt.

De ruimtelijke ontwikkelingen staan niet op zichzelf maar worden beïnvloed door demografische en sociaal-culturele ontwikkelingen. De bevolkingsgroei heeft tot een grote toename van de behoefte aan ruimte en mobiliteit geleid. Daarnaast probeert een toenemend aantal mensen probeert diverse taken te combineren binnen een beperkt tijdsbudget. De auto is hierbij veruit favoriet (Harms, 2008). De ruimtelijke ontwikkeling heeft meebewogen op de toegenomen bewegingsvrijheid van automobilisten met een extensivering van het landgebruik tot gevolg. Het spoorvervoer heeft hier nog onvoldoende op in kunnen spelen. Toch staan op de stationslocaties de ontwikkelingen ondertussen ook niet stil. Om in te spelen op de intensivering van de tijdsbesteding worden bepaalde voorzieningen in of in de nabijheid van de stationslocatie gerealiseerd. Afhankelijk van de omvang van het station kan dit gaan om eetgelegenheden, een kleine supermarkt voor dagelijkse voorzieningen, vergaderruimtes en complete winkel- en/of leisure voorzieningenlocaties. Voornamelijk de grotere stations zijn hierdoor niet langer primair op- of overstappunten maar multifunctionele locaties waar een grote verscheidenheid aan voorzieningen is ondergebracht.

### **3. Het beleid ten aanzien van stationslocaties**

Het huidige kabinet zet sterk in op de ontwikkeling van de stationslocaties met als doel het intensiever benutten van het bestaande stedelijk gebied en het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer. Deze focus is echter niets nieuws onder de zon. Na een periode met een sterke oriëntatie op het autogebruik, kwam al in 1983 de structuurschets Stedelijke Gebieden waarin werd gestreefd naar verdichting in het bestaande stedelijke gebied en naar een toename van het gebruik van openbaar vervoer. Het concentreren van voorzieningen en kantoren nabij stations zou hieraan een belangrijke bijdrage kunnen leveren. In de VINO en de VINEX kwam er vervolgens nog meer nadruk te liggen op de ontwikkelingen rondom stationslocaties.

Een belangrijke trendbreuk met het verleden is wel de mate van prestige die met de herontwikkeling is verbonden. Het Rijk zet in op het creëren van toplocaties voor wonen, werken en voorzieningen om de (inter)nationale concurrentiepositie van de stedelijke regio's te versterken. Hierbij wordt aan verschillende stationslocaties een sleutelrol toegedicht (Ministerie van VROM 2004/2006).

De herontwikkeling van stationslocaties is vaak erg complex. Vaak is er op deze locaties sprake van extensief grondgebruik door leegstaande verouderde (bedrijfs)panden en door braakliggende en/of vervuilde gronden. Daarnaast leidt de concentratie van vervoer en voorzieningen op stationslocaties, net als op andere plekken, ook tot een concentratie van overlast en hinder zoals fijn stof, geluid en verkeersonveiligheid. Daarnaast staan de ontwikkelingen op stationslocaties op gespannen voet met het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze zorgen voor een relatief grote invloedzone waarbinnen plaatsgebonden risico's of groepsrisico's groot zijn waardoor het realiseren van veel programma's niet mogelijk is en de benuttingswaarde sterk afneemt (van der Spek, 2003).

De complexiteit van de herontwikkelingsopgaven maakt additionele investeringen vanuit Rijksweg vaak nodig om het project van de grond te krijgen. Het Rijk investeert dan ook miljarden in deze opgaven. De Nieuwe Sleutelprojecten spelen hierbij een belangrijke rol. Deze projecten omhelzen integrale stedelijk opgaven rond de nieuwe HST stationslocaties in Nederland. Dit zijn de HST-stationslocaties van Amsterdam-Zuid/WTC en de centrale stations van Rotterdam, Utrecht, Den Haag, Arnhem Centraal en Breda. Hiernaast wordt er vanuit het ministerie van VROM voor diverse spoorzones geld ter beschikking gesteld voor herstructurering aangezien hier vaak sprake is van extensief grondgebruik met braakliggende en vervuilde terreinen of leegstaande (bedrijfs)panden. Ook het ministerie van V&W heeft investeringen toegezegd om de barrièrewerking van de spoorwegen op een aantal locaties in Nederland aan te pakken. Met de financiële bijdragen kunnen gemeenten de twee stadsdelen met elkaar verbinden door infrastructurele maatregelen (tunnels, bruggen etc.) of door de herontwikkeling van de in onbruik geraakte emplacementen.

Maar hebben de stationslocaties zich, ondersteund door het rijksbeleid ten aanzien van mobiliteit en ruimte, ook opnieuw uitgevonden? Voordat we ingaan op deze vraag, beschrijven we in de volgende paragraaf eerst verschillende typen stationslocaties. Er is immers een grote verscheidenheid aan stationslocaties en dit kan een aanmerkelijke invloed hebben op de ruimtelijke ontwikkeling.

#### 4. Typering stationslocaties

Als we naar stationslocaties in grote steden kijken, zien we een duidelijk onderscheid in de functionaliteit van het station. De grote stations in de binnenstad hebben meestal een hogere gebruiksintensiteit en een grotere diversiteit aan functies dan de stations aan de randen van de stad of in de periferie en zijn vaak ontsloten door meerdere Intercity verbindingen. Ook het bereik van de functies is verschillend; de kleine (sprinter)stations zijn vaak gericht op de lokale omgeving terwijl de centrale stations in de binnenstad vaak een (boven)regionale functie hebben. Bertolini (1999) spreekt in dit kader van de zogenaamde knoop- en plaatswaarde van een knooppunt.

De NS gebruikt deze verschillen om een indeling van stations te maken naar type stations (NS commercie, 2009). Aan de ene kant onderscheidt de NS de omvang van de stad, van grote stad, naar middelgrote stad, kleine stad of dorp tot periferie. Aan de andere kant onderscheidt de NS de ontsluitingsorde van het station van HST, naar intercity, tot sprinter (zie tabel 1).

Tabel 1: Stationstypologie:

Ontsluitingskwaliteit	Plaats		
	Centrum	Stadsrand	Periferie
HST / IC stations	Type 1: centraal IC-station grote stad	-	-
(HST) / IC stations/ sprinterstations	Type 2. Centraal IC-station in middelgrote stad	Type 3: IC-Voorstadstation met knooppuntfunctie	-
Sprinterstations	Type 4: station in kleine stad/dorp	Type 5: voorstadstation met vertrekfunctie	Type 6: Station in buitengebied bij kleine stad/dorp

BRON: NS commercie, 2009.

De stationstypen 1 en 2 liggen centraal in de Nederlandse steden en worden ontsloten door hogesnelheidstreinen, intercity's en sprinters. Type 3 en type 5 zijn beide voorstadstations. Bij type 3 komen verschillende lijnen of vervoerwijzen samen, waardoor overgestapt kan worden, als Amsterdam Zuid of Schiedam Centrum. Type 5 heeft alleen een vertrek- en aankomst functie, als Amersfoort Vathorst of Breda Prinsenbeek. Type 4 is het station in een kleinere stad of dorp, zoals Holten of Alphen aan de Rijn. Type 6 ligt buiten de stad of dorp en heeft vooral een ontsluitingsfunctie voor een landelijke regio zoals Driebergen-Zeist en Deurne.

Maar wat zijn stationslocaties of stationsgebieden? Tot hoe ver gaat hun ruimtelijke werking: 100 meter, 500 meter, of 1500 meter (Lambooy, 1994)? Waar ligt de grens tussen de stationslocatie en de (vaak nabijgelegen) binnenstadlocaties? De mate waarin bedrijven bereid zijn om meer te betalen voor panden die zich in de nabijheid van een station bevinden kan dienen als graadmeter. Uit diverse prijsanalyses (zie o.a. Peek 1998; de Graaff 2007) blijkt dat er tot 500 meter een duidelijke invloed is van de

nabijheid van de stationslocatie en de daaraan gerelateerde bereikbaarheid. Na deze afstand neemt de invloed van de nabijheid sterk af en na 1000 meter is deze te verwaarlozen. Toch blijft elke poging om een stationsomgeving af te bakenen arbitrair. Gebouwen en functies in de nabijheid van het station hoeven immers niet per definitie gerelateerd te zijn aan de aanwezigheid van het station (Constandse, 2002).

Om zoveel mogelijk tegemoet te komen aan de hiervoor genoemde bezwaren gaan we in onze analyse uit van verschillende hemelsbrede loopafstanden tot het station. We kijken voor afstanden van respectievelijk 250, 500, 750 en 1000 meter tot het station welke programmaveranderingen zich hebben voorgedaan op de verschillende type stationslocaties. Dit betekent, uitgaande van een loopsnelheid van 5 km/h, een range van een kleine 5 tot 12 minuten.

## **5. De programmaveranderingen op stationslocaties**

### *5.1 Globale ontwikkelingen*

Stationlocaties liggen hoofdzakelijk binnen het stedelijk gebied. Rondom stations zijn hoogstedelijke centrum-, woon-, en kantorenmilieus dan ook sterk vertegenwoordigd. De dichtheden en de functiemening op deze locaties is aanmerkelijk hoger dan gemiddeld in het stedelijke gebied. Dit geldt in het bijzonder voor de Intercity stations waar de dichtheden ruim driemaal zo hoog zijn als gemiddeld. Om de ontwikkelingen op stationslocaties in kaart te brengen hebben we analyses uitgevoerd op de LISA bestanden voor bedrijfsvestigingen en op CBS cijfers over de ontwikkeling van de woningvoorraad.

Gedurende de onderzoeksperiode 1996-2008 zijn zowel de werkgelegenheid (aantal banen) als de woningvoorraad aanmerkelijk toegenomen (met respectievelijk 27 en 12 procent). Ondanks de hoge dichtheden in de uitgangssituatie is gemiddeld toch ongeveer 20 procent van de uitbreiding van de woningvoorraad en de werkgelegenheid binnen een straal van 1000 m van een station gerealiseerd. De overige 80 procent is op andere locaties binnen en buiten het stedelijk gebied terechtgekomen.

Door de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen is de werkgelegenheid in een straal tot 1000 meter rondom de stations met 18 procent gegroeid terwijl de woningvoorraad met ruim 10 procent toenam. Opvallend is dat de toename van de werkgelegenheid in een straal tot 500 meter van de stations duidelijk groter is dan in de schil daaromheen (500 m – 1000 m), respectievelijk 22% versus 17%. De groei van woningvoorraad is ongeveer evenredig verdeeld over deze gebieden. Buiten de invloedssfeer van de stations is zowel de procentuele groei van de werkgelegenheid als van de woningvoorraad groter dan hierbinnen. De groei van de werkgelegenheid bedroeg 30% terwijl de woningvoorraad met 12% toenam.

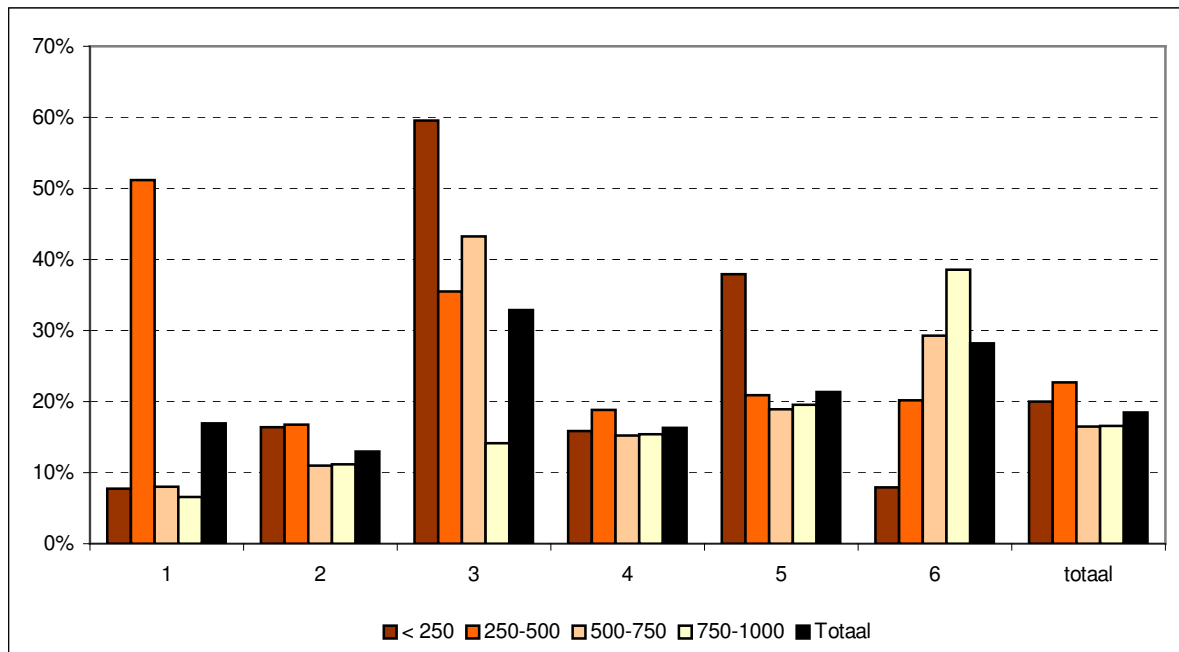
Ondanks een groei van zowel werkgelegenheid als woningvoorraad neemt het gewicht van de stationsomgeving dus af omdat op andere locaties de groei simpelweg hoger is. Daarbij lijkt de ontwikkeling van de werkgelegenheid locatiespecifieker te zijn dan die van de woningvoorraad. De relatief grotere groei van de werkgelegenheid rond de stationsomgeving (tot 500 meter) is mogelijk een effect van de beleidsinspanningen van de overheid. De herstructurering van stationslocaties vindt immers overwegend lokaal, in

de directe nabijheid van het station plaats. Het kan echter ook een weerspiegeling zijn van de aantrekkelijkheid van de stationsomgeving als vestigingsplaats. Hierover kunnen we op basis van deze analyses geen uitspraken doen.

### 5.2 Ontwikkelingen per type stationslocatie

De groei op stations is niet bij alle stationstypen even groot geweest en ook de plek van de groei verschilt (zie figuur 1).

Figuur 1: ontwikkeling werkgelegenheid per type stationslocatie 1996-2008. Bron: LISA



Rond de stations in de 4 grote steden (type 1) is de ruimte al intensief gebruikt. De ontwikkeling van werkgelegenheid op de stationslocatie (tot 250 meter) is in de afgelopen jaren beperkt geweest. Uit onderzoek van Van Eck En Farjon (2008) blijkt zelfs dat de intensiteit van het ruimtegebruik rond individuele stations als Rotterdam en Utrecht licht is afgenomen. Dit is deels terug te voeren op de omvangrijke werkzaamheden op deze stationslocaties, deze hebben op korte termijn een negatief effect op de ontwikkeling. (Van Eck ea, 2008). Toch blijkt de omgeving van deze stationslocaties aantrekkelijk voor ontwikkeling. Uit onze analyses blijkt dat er zich in de schil van 250 tot 500 meter rond deze stations een sterke groei voorgedaan.

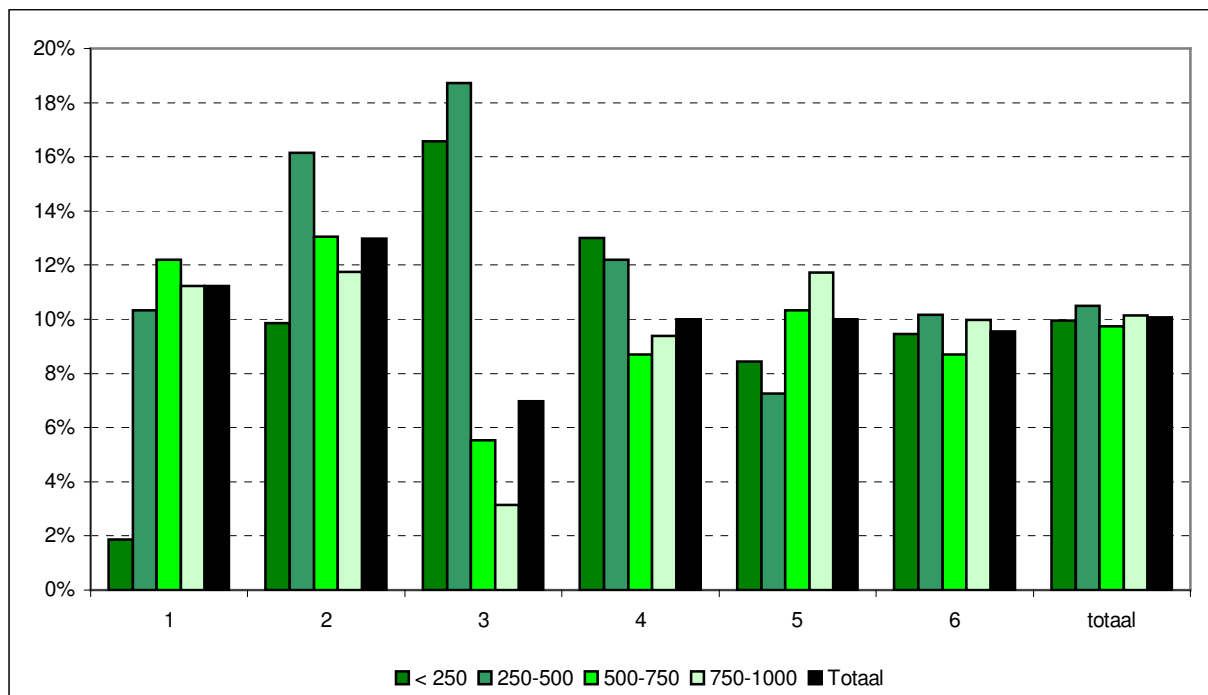
Op de centrale intercity stations van grote steden (type 2) en op de centrale sprinterstations van kleinere steden en dorpen (type 4) gebeurt relatief weinig. Er is wel sprake van enige groei maar deze blijft achter op de landelijke ontwikkeling en de differentiatie tussen de afstandsklassen tot het station is beperkt. Een duidelijke groei van de werkgelegenheid is wel te vinden bij de nieuwe knopen (type 3) en de voorstadhaltes (type 5), met name binnen de eerste 250 meter. Dit zijn relatief nieuwe stations, vaak een onderdeel van een bredere vastgoedontwikkeling. De stations in het buitengebied (type 6) kennen ook een redelijke groei. Aangezien de groei groter is naarmate de afstand tot het station toeneemt lijkt dit echter eerder gerelateerd te zijn aan de algemene ontwikkeling van de werkgelegenheid in het buitengebieden. De locatie



eigenschappen van de sprinterstations lijken hier een beperkte aantrekkingskracht op uit te oefenen.

De ontwikkeling van de woningvoorraad is duidelijk minder locatiespecifiek dan de ontwikkeling van de werkgelegenheid (figuur 2). De woningvoorraad is rond de grote stationslocaties (type 1 en 2) het meeste gegroeid. Deze groei vond met name in de bredere schil rond de stationsgebieden plaats (250-750 m). Opvallend is dat bij de voorstadhaltes met knooppuntfunctie (type 3) de woningvoorraad juist relatief sterk gegroeid is in de nabijheid van de stations (tot 500 m). Mogelijk liggen hier integrale ontwikkelingsopgaven aan ten grondslag.

Figuur 2: ontwikkeling woningvoorraad per type stationslocatie 1996-2008. Bron: CBS.



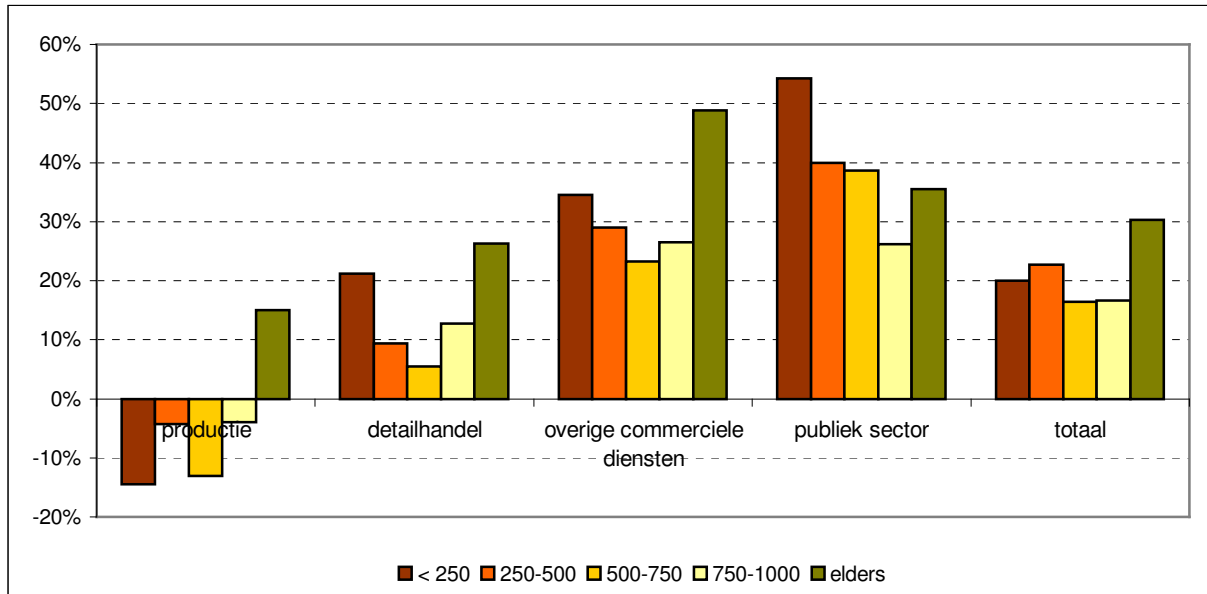
De verschillen in ontwikkeling van werkgelegenheid en woningvoorraad hebben invloed gehad op de functiemening op de stationslocaties. De effecten zijn echter relatief klein. De stationslocaties rond de grote Intercity stations (type 1) en, in mindere mate, de knooppunten aan de stadsranden (type 3) zijn en blijven sterk op de werkfunctie geënt. Bij de grote intercity stations (type 1) is de werkfunctie in de schil tussen de 250 en 500 meter zelfs nog dominanter geworden door de sterke toename van de werkgelegenheid. Ditzelfde geldt voor de directe stationsomgeving van de voorstadhaltes (type 5) en de schil tussen de 500 en 75 meter van de voorstadhaltes met knooppuntfunctie (type 3).

### 5.2 Ontwikkeling van economische sectoren

Naast verschillen tussen typen stations, zien we ook verschillen tussen de economische sectoren (zie figuur 3). De sector industrie, bouw en transportsector is in stationsomgevingen afgenomen. Dit is te verklaren door verdringing van oude industriegebieden naar meer centrumstedelijke functies. De publieke sector (overheid, onderwijs en gezondheidszorg) is sterk op stationsomgevingen georiënteerd. Deze sector is op deze locaties relatief hard gegroeid. Ook de overige commerciële dienstverlening is

in de directe stationsomgeving duidelijk gegroeid, maar niet zo sterk als buiten stationsomgevingen. Een bijzondere plek is weggelegd voor detailhandel. De detailhandel is op en in de direct nabije omgeving (binnen 250 meter) van stations flink gegroeid. Dit is te verklaren uit de toegenomen dienstverlening aan voorbijgaande reizigers.

Figuur 3: Ontwikkeling van economische sectoren rond stationslocaties. Bron: LISA.

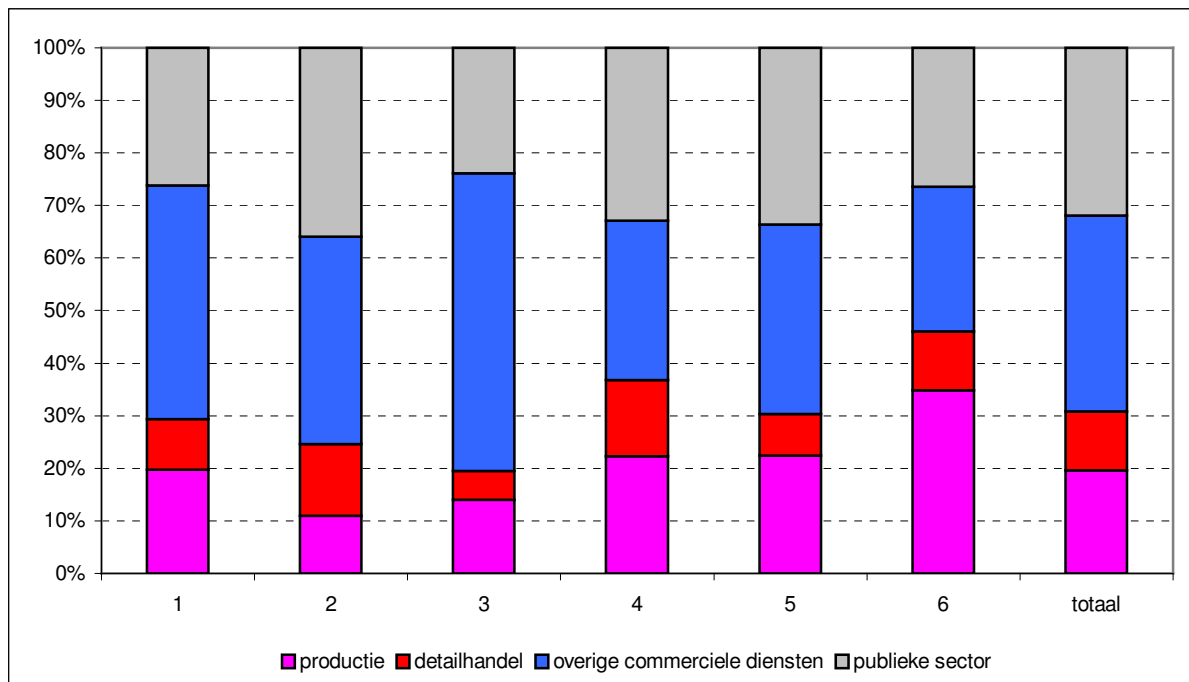


### 5.3 Specialisatie van werkgelegenheid

Bij de (her)ontwikkeling van stationsgebieden wordt soms gekozen voor een duidelijke specialisatie. Het Paleiskwartier in Den Bosch richt zich op grote en hoogwaardige instellingen, mede geïllustreerd door de komst van het gerechtshof. In Leiden is er juist een medisch specialisme dat veel banen aantrekt. Ook op ander stations zien we dat een sterk specialisme drager kan zijn voor ontwikkeling op stations: Schiphol en transport, Amsterdam en consumentendiensten, Utrecht en zakelijke diensten, Den Haag en overheid. Minder bekend is misschien dat ook onderwijs tot nadrukkelijke specialisaties van stationsomgevingen kunnen leiden, zoals Rotterdam Zuid en Marienberg. Maar hebben bedrijven uit een bepaalde economische sector ook een bijzondere voorkeur voor een bepaald type station?

In figuur 4 is voor elk stationstype de verdeling onder de economische sectoren weergegeven. Over het algemeen zijn de publieke sector en de overige commerciële diensten goed vertegenwoordigd. Op de voorstadstations met knooppuntfunctie zien we een relatief groot aandeel commerciële diensten. De detailhandel blijft daar achter, mogelijk doordat er geen stadscentrum in de directe nabijheid ligt. Op de kleine stations in het buitengebied (type 6) is de productiesector nog relatief sterk vertegenwoordigd.

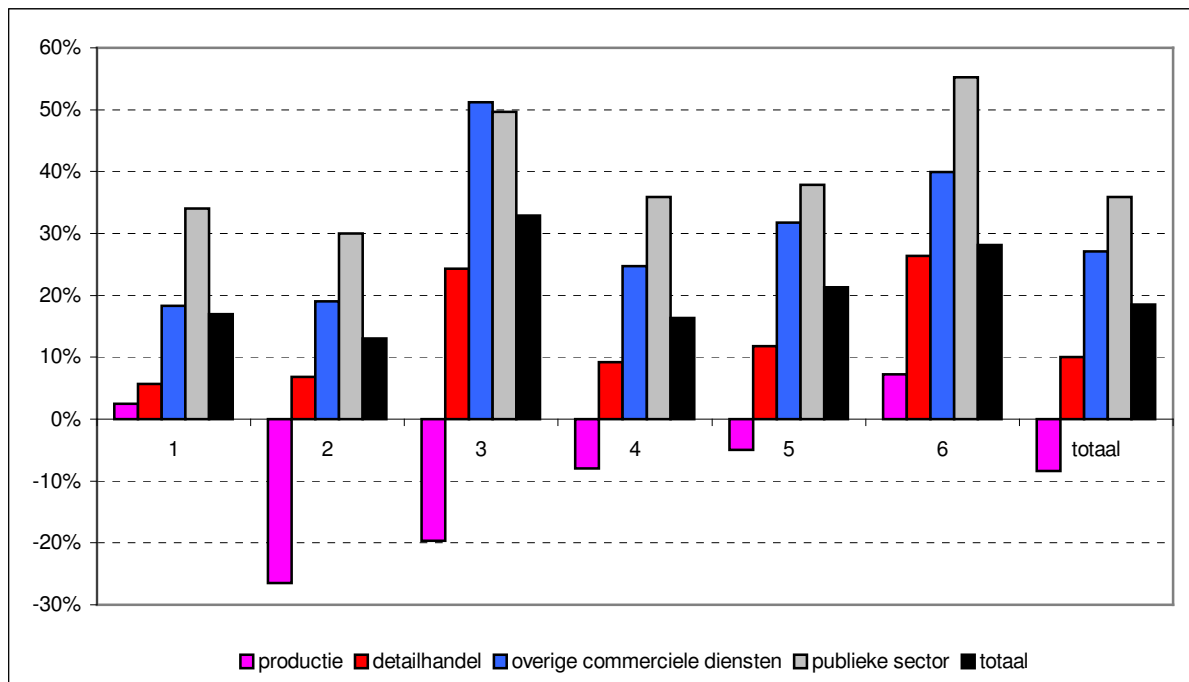
Figuur 4: economische sectoren naar type station. Bron: LISA.



In figuur 5 is de ontwikkeling van de economische sectoren weergegeven tussen 1996 en 2008. Hier is te zien dat de sterke groei van de werkgelegenheid op de voorstadstations met knooppuntfunctie (type 3) met name gedreven wordt door de commerciële diensten en de overheid. Ook de detailhandel groeit hier nog sterk ten opzichte van de andere stations maar dat heeft waarschijnlijk te maken met de bescheiden positie van deze sector op dit moment. De ontwikkeling van de werkgelegenheid op de Intercitystations in de grote en middelgrote steden (type 1 en 2) worden overwegend ingegeven door de publieke sector.

De werkgelegenheid in de productie loopt de meeste stationstypen terug, met name bij de Intercitystations in de middelgrote steden (type 2). Hier ligt een belangrijke relatie met de herstructureringsopgaven die reeds of in de nabije toekomst plaatsvinden op en rond deze locaties. De beperkte groei van de werkgelegenheid op deze locaties is een combinatie van het vertrek van de productiesector en een (vooral nog) bescheiden groei van de commerciële diensten en publieke sector. Een laatste opvallende ontwikkeling is de toename van de publieke sector bij de stations in het buitengebied. Dit is voornamelijk de concentratie van onderwijs, rond vervoerknoopen.

Figuur 5: de ontwikkeling van economische sectoren naar type station. Bron: LISA.



## 6. Samenvatting onderzoeksresultaten en conclusies

De stationslocaties in Nederland vertonen een veelzijdige ruimtelijke dynamiek. Er is in meer of mindere mate sprake van groei van de werkgelegenheid en woningvoorraad op alle typen stations. Deze ontwikkelingen blijven echter achter bij de landelijke groei waardoor het gewicht van de stationsomgeving in het totale aanbod van banen en woningen vermindert.

Er zijn duidelijke verschillen tussen de verschillende typen stations en de afstand tot het station waarbinnen de ontwikkelingen hebben plaatsgevonden. Met name de directe stationsomgeving van de voorstadstations met en zonder knoofunctie (type 3 en 5) hebben qua werkgelegenheid een sterke ontwikkeling doorgemaakt. Wellicht komt dit doordat er op deze locaties nog meer beschikbare ruimte is voor ontwikkeling. Op de centrale Intercitystations in de grote en middelgrote steden moet er vaak eerst herstructurering en sanering plaatsvinden voordat er nieuwe ontwikkelingen nodig zijn of heeft men te maken met een monumentale omgeving.

Het is daarom ook interessant om te zien dat er juist rond de intercitystations in de 4 grote steden een duidelijke groei heeft plaatsgevonden in de ring (250-500 meter) buiten de directe stationsomgeving. Is dit een teken van een groeipotentie die ook op de stationslocaties zelf aanwezig is? Uit eerdere analyses bleek reeds dat de grootscheepse (onderhavige of geplande) bouwopgaven voor een tijdelijke dip zorgden in de intensiteit van het ruimtegebruik rond de grote stations (zie: Van Eck e.a., 2008). De economische basis van de nieuwe stationslocaties zal steeds nadrukkelijker gezocht moeten worden bij de commerciële diensten en de overheid. Er is sprake van een duidelijke afname van de oude (productie)functies die in het verleden waren gerelateerd aan de spoorondernemingen.

Belangrijk hierbij is dat gemeenten bij herontwikkelingsopgaven niet allemaal hetzelfde gaan doen. Voorkomen moet worden dat alle stationsomgevingen straks een eenheidsworst worden en/of dat iedereen zich richt op dezelfde sectoren. Uit een aantal cases die wij in deze studie aangehaald blijkt dat een sterk specialisme vaak ook een drager was voor een succesvolle herstructurering. Aan de ontwikkelaars, gemeenten, architecten en andere deskundigen de moeilijke taak om de lokale groeipotenties aan te boren en de stationslocaties wederom te transformeren naar de brandpunten van de stedelijke economie.

Constandse, J.Y. (2002), *Beoordeling van stationslocaties in Amsterdam vanuit een marketing perspectief*. Amsterdam: Stichting voor Beleggings- en Vastgoedkunde (SBV).

Galle, M., F. van Dam, P. Peeters, L.Pols, A. Segeren en F. Verwest (2004), *Duizend dingen op een dag; een tijdsbeeld uitgedrukt in ruimte*. Den Haag: RPB.

De Graaff, T., Debrezion, G. & Rietveld, P. (2007), *De invloed van bereikbaarheid op vastgoedwaarden van kantoren*. Delft: TRANSUMO.

Eck, J. R. van, H. Farjon, *Monitor Nota Ruimte. De eerste vervolgmeting*. Den Haag, RPB.

Hagen, M. Van (2002), *Stations als Groeibriljanten*. Syllabus PAO cursus: Ruimtelijke Ordening en verkeer. Afdeling Productmanagement Marketing Onderzoek en Advies. NS Groep Commercie.

Harms, L (2008), *Overwegend onderweg. De leefsituatie en de mobiliteit van Nederlanders*. Den Haag: SCP.

Hoeven, van der F. (2005), *Een plat netwerk voor de Zuidvleugel*. Rooilijn nr. 8. pp. 391-396.

Lambooy, J.G. ( 1994) *Samenvatting: stationslocaties op weg naar morgen*. Bundel NSC studiedag stationslocaties, de Eenhoorn te Amersfoort.

Meijers, E., D. Drenth & A. Jansen (2000), *Naar ruimtelijke kwaliteit op de knooppunten van de netwerkstad*. In: P.M. Schrijnen red.: *Planologie in de knoop, discussiebijdragen*. Stichting Planologische Diskussiedagen.

Meuwissen, C.C.R.M. (2004), *Stationslocaties; Interessant voor bedrijven?* Heerenveen: Oranjewoud.

Ministerie van VROM (1983), *Structuurschets stedelijke gebieden*. 's-Gravenhage: ministerie van VROM/Sdu.

Ministerie van VROM (2006), *Nieuwe Sleutelprojecten op stoom. Voortgangsrapportage*. Den Haag.

Ministerie van VROM. EZ. LNV en VenW (2004), *Nota Ruimte - Ruimte voor ontwikkeling*. Deel 4. Den Haag.

Munck Mortier, E. De (1996), *Hollen en stilstaan bij het station. Onderzoek naar de beleving van de omgeving van Rotterdam CS door reizigers en passanten* Universiteit van Utrecht, Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen, Utrecht.

Peek, G.J. (1998), *Autobereikbaarheid essentieel voor stationslocaties*. Vastgoedmarkt, nr. 11, p. 39.

Pels, A.J.H., Rietveld, P., Debrezion, G., Trip, M.D., Wee, B. van, & Willigers, B.J.A. (2006), *Stationslocaties als interface tussen spoorwegontwikkeling en stedelijke dynamiek: Railway Stations and urban dynamics*. Tijdschrift Vervoerswetenschap, 42(2), 34-39.

Spek, S.C. van der, (2003), *Van station naar Connector*. In: NovaTerra 3 (1) pp. 2-6. Den Haag: NIROV.