

Corridorontwikkeling in de Zuidvleugel: parallelle ontwikkelingen langs elkaar heen

Niels Heeres
Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen, Afdeling Planologie
Rijksuniversiteit Groningen
n.heeres@rug.nl

Ir. Wendy Tan
Afdeling Geografie, Planologie en Internationale Ontwikkelingsstudies
Universiteit van Amsterdam
w.tan@uva.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
24 en 25 november 2011, Antwerpen**

Samenvatting

Corridorontwikkeling in de Zuidvleugel: parallelle ontwikkelingen langs elkaar heen

Integratie van infrastructuur en ruimtelijke ordening is momenteel een 'hot item' in de ruimtelijke inrichting van Nederland en corridorontwikkeling is hierbij een traditioneel veelgehoorde term. Met uiteenlopende doelen worden er projecten en programma's opgetuigd waarbij infrastructurele en ruimtelijke doelen worden gecombineerd. In dit paper worden twee geïntegreerde programma's – beiden te beschouwen als ontwikkelingscorridors – in ogenschouw genomen met als doel een vergelijking te maken tussen twee geïntegreerde planconcepten: de gebiedsgerichte benadering van infrastructurele opgaven en Transit-oriented Development (TOD). Er is gekozen voor twee parallelle programma's, gesitueerd in hetzelfde gebied: de integrale ontwikkeling Delft-Schiedam (IODS) en de projecten van het programma Stedenbaan langs de Delft-Schiedam corridor. Nadat de beleidsmatige en bestuurlijk-juridische context waarbinnen deze programma's ontwikkeld worden is geschetst, wordt er ten eerste een inhoudelijke en procesmatige beschrijving gegeven van deze programma's, die op bepaalde plekken binnen een straal nog geen van twee kilometer van elkaar ontwikkeld worden. Deze beschrijving dient vervolgens als input voor de vergelijking van de programma's op de volgende punten: doelen, aanpak en wederzijdse belangen. In het hierna volgende deel wordt de focus van dit paper verlegd van individuele programma's naar de bijbehorende planconcepten in het algemeen. De beschouwing van de programma's dient als basis voor een vergelijking tussen het gebiedsgericht aanpakken van infrastructurele opgaven en Transit-oriented Development. Gebaseerd op vergelijking en discussie over beide programma's en de theoretische achtergrond van beide concepten, wordt er gezocht naar mogelijkheden voor kruisbestuiving tussen beide benaderingen. Hieruit komt naar voren dat gebiedsgerichte planning en TOD beide specifieke eigenschappen bezitten waarmee ze complementair zouden kunnen zijn bij de aanpak van complexe transport vraagstukken in hun specifieke ruimtelijke context. Daarnaast kunnen uit beide aanpakken ook specifieke leerpunten voor elkaar worden gedestilleerd.

1. Introductie

1.1 *Corridor ontwikkeling in Nederland*

Op het raakvlak van planning van transportvoorzieningen en ruimtelijke inrichting in Nederland is sprake van zeer dynamische ontwikkelingen (Verroen et al., 2000; VROM Raad, 2009). Teneinde tot een verbetering in de coördinatie tussen deze twee traditioneel nagenoeg individueel opererende sectoren te komen zijn de afgelopen jaren beleidsvoornemens geformuleerd, wettelijke planningsinstrumenten aangepast (VROM, 2008) en programma's opgezet (V&W, 2007; VROM, 2004; VROM & V&W, 2009). De introductie van stedelijke netwerken in de Nota Mobiliteit heeft de aandacht voor integratie van transport infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling – vaak gespecificeerd in ontwikkelingscorridors – nog verder doen toenemen (V&W 2004). Het streven naar corridorontwikkeling is echter niet nieuw: in verschillende verschijningsvormen is deze term over de afgelopen jaren opgekomen en vaak ook weer verdwenen. Dit is deels te wijten aan de uiteenlopende opvattingen die verschillende ruimtelijke sectoren hebben met betrekking tot corridorontwikkeling. De ruimtelijke ordening ziet het zowel als een bedreiging (verrommeling land het wegennet) en als een kans (knooppuntontwikkeling), terwijl infrastructuur planners het zien als een mogelijkheid om ruimtelijke ontwikkeling te structuren naast hun eigen doelstelling van een zo goed mogelijk functionerend netwerk (Priemus & Zonneveld, 2003).

1.2 *Doel en aanpak*

Dit paper bestudeert hoe de integratie tussen de planning van transport infrastructuur en ruimtelijke ordening een rol speelt bij verschillende transportprojecten binnen een afgebakend geografisch gebied. Door een vergelijking te maken tussen ontwikkelingen op het gebied van weg- en railinfrastructuur in het gebied Delft-Schiedam (DDS) wordt geschetst in hoeverre en op welke manier er sprake is van coördinatie tussen transport en ruimtelijke ordening bij deze ontwikkelingen. Tevens wordt geanalyseerd in hoeverre en sprake is van coördinatie tussen de bestudeerde ontwikkelingen. Delft en Schiedam zijn gelegen in de Zuidvleugel van de Randstad en vallen binnen de administratieve grenzen van de respectievelijk stadsregio's Haaglanden en Rotterdam. Gezamenlijk hebben de stadsregio's ruim twee miljoen inwoners en in economisch en politiek opzicht is het gebied van groot nationaal belang. De twee bestudeerde corridorontwikkelingen programma's, zijnde de Integrale Ontwikkeling Delft-Schiedam (IODS) en Stedenbaan (gespecificeerd op knooppuntontwikkeling van Station Delft, Delft-Zuid en Schiedam) in dit gebied vormen beide een verbinding tussen de regio's Haaglanden en Rotterdam. Beide ontwikkelingen kunnen worden beschouwd als een innovatieve aanpak op het gebied van integratie tussen transport en ruimtelijke ontwikkeling.

IODS is een integraal ontwikkelingsprogramma voor het open gebied tussen de steden Delft en Schiedam. Het is geïnitieerd als een poging om het al 50 jaar durende debat over de aanleg van de van nationaal belang geachte snelweg A4 tussen beide steden een nieuwe impuls te geven. Het hier ontbrekende deel van de A4 is een belangrijke schakel in de noord-zuid-verbindingen binnen de Randstad. Door middel van een gebiedsgerichte aanpak heeft men hier de zoektocht naar een oplossing verbreed van een infrastructureel vraagstuk naar een bredere ruimtelijke discussie met als doel het gebied als geheel een impuls te geven. Door de zoekrichting naar oplossing te verbreden lijkt men er in te

slagen dit hoofdpijndossier uit de Nederlandse planologie te sluiten: in juli 2011 werd er door de Raad van State definitief goedkeuring verleend en kan de aanleg beginnen.

Het programma Stedenbaan is een poging om op regionaal niveau (Zuidvleugel) tot coördinatie van ruimtelijke ontwikkelingen rondom bestaande railinfrastructuur te komen. In het Stedenbaan gebied (van boven Leiden in het noorden, tot Dordrecht in het zuiden en Utrecht in het oosten) wordt getracht door vrijgekomen capaciteit te benutten economische groei en sociale voordelen te creëren op regionaal niveau. De projecten in het programma richten zich op coördinatie, creatie en verbetering van ruimtelijke functies rondom OV-knooppunten (spoorstations). Gebaseerd op het concept Transit Oriented Development (TOD), het programma streeft naar omgevingskwaliteit, functiemenging (wonen, werken, recreatie), veiligheid en multi-modale toegankelijkheid. De ontwikkeling in de Delft-Schiedam corridor, waaronder de stations Delft, Delft-zuid, Schiedam-Kethel en Schiedam, heeft veel aandacht gekregen in de vroege fasen van het programma dat loopt sinds 2002. Echter, momenteel zijn er nog maar weinig originele bedoelingen en toezeggingen daadwerkelijk waargemaakt. Vanwege de grote omvang van Stedenbaan, richten wij voor dit paper specifiek de aandacht op de vergelijkbare gebied rondom Delft en Schiedam.

We beginnen dit paper met een korte beschrijving van de context en beleidsontwikkeling waarbinnen de beide programma's plaatsvinden. Hierna worden de beide programma's binnen de Delft-Schiedam corridor beschreven. Door een vergelijking te maken tussen beide programma's in de Delft-Schiedam corridor worden een inzicht verworven in overeenkomsten en verschillen. Beide programma's blijken sterk overeenkomende doelen na te streven en gezien de fysieke nabijheid mag het dan ook verrassend genoemd worden dat er niet meer onderlinge coördinatie plaatsvindt. Tevens blijkt uit de vergelijking de afstand die er nog steeds bestaat tussen de verschillende sectoren van ruimtelijke planning. De programma's verschillen van elkaar in de zin dat IODS in essentie een middel is om een doel te bereiken (de voltooiing van de A4), terwijl Stedenbaan een doel op zich is (ruimtelijk-economische versterking) waarbij de middelen worden gezocht gedurende het lopende programma. Tenslotte worden de beide aanpakken (gebiedsgericht en TOD) met elkaar vergeleken. Gebiedsgerichte planning blijkt vooral te profiteren van de mogelijkheid een alomvattende focus te hebben op een relatief klein schaalniveau. De kracht van TOD blijkt aan de andere kant eer op regionaal schaalniveau te vinden te zijn door het nastreven van meer abstracte ontwikkelingsdoelen. Dit zijn twee vlakken waarop de benaderingen van elkaar zouden kunnen leren en elkaar kunnen aanvullen.

2. Context

De Delft-Schiedam corridor bevindt zich in een bijzonder gefragmenteerde beleidscontext die het gevolg is van een complex nationaal en regionaal planningssysteem. Het is nuttig om enig inzicht te kweken in de complexiteit van de situatie door een kort overzicht te schetsen van de verschillende schaalniveau's, partijen en beleid dat een rol speelt bij de ontwikkelingen in dit gebied. Daartoe volgt hieronder een korte beschrijving van de bestuurlijke en beleidsmatige context waarbinnen de ontwikkelingen plaatsvinden.

2.1 Bestuurlijke context

Het Nederlands bestuurlijk systeem is opgebouwd uit een centrale rijksoverheid, regionaal gezag (provincies en waterschappen en lokaal gezag (gemeente). Deze verschillende bestuursorganen hebben afgebakende rechtsgebieden en hun bevoegdheden en verantwoordelijkheden zijn vastgelegd in de Nederlandse grondwet. Daarnaast zijn er de zogenaamde stadsregio's¹ rondom de belangrijkste stedelijke gebieden in het land met een permanente juridische status als verplichte samenwerking tussen deze steden en hun directe periferie. Deze functioneren echter niet als extra bestuurslaag, maar eerder als een verlenging van het gemeentelijk niveau aangezien de bestuurlijke vertegenwoordiging in de stadsregio's wordt gevormd door afgevaardigden van de gemeenten die onder het bestuursgebied vallen. De gemeente die zijn vertegenwoordigd in een stadsregio werken met elkaar samen op de beleidsgebieden ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer, economische zaken, huisvesting en jeugdzaken. Daaronder valt ook het uitgeven van concessies voor openbaar vervoer en de verdeling van rijks gelden voor infrastructuur. Hierbij zijn de stadsregiobesturen wel afhankelijk van bestaande overeenkomsten. Gemeenten hebben de bevoegdheid een bindend bestemmingsplan vast te stellen voor het grondgebruik in hun grondgebied. Sinds 2008 hebben provincies de mogelijkheid een eigen Provinciaal Inpassingsplan – boven het bestemmingsplan van de gemeente staand – vast te stellen om vastgestelde regionale doelen en coördinatie te garanderen (VROM, 2008). De tabel in bijlage A geeft een kort en bondig inzicht in de verdeling van rollen en verantwoordelijkheden tussen de verschillende overheidslagen.

2.2 Zuidvleugel

De Zuidvleugel van de Randstad – in vroegere nationale RO-documenten functionerend als eenheid voor regionale ontwikkeling – werd enige jaren geleden in termen van economische ontwikkeling nog als zwakkere regio binnen de Randstad, vergeleken met de Noordvleugel en de regio Utrecht beschouwd (Bestuurlijk Platform Zuidvleugel, 2006; 2007). De Zuidvleugel valt binnen de provincie Zuid Holland. Het is echter voornamelijk een vrijwillige samenwerking tussen gemeenten en stadsregio's die zich in het gebied bevinden teneinde de economische prestaties van de regio te bevorderen en de ruimtelijke ontwikkeling te versterken. Het karakter van de besluitvorming over ruimtelijke ontwikkeling is gebaseerd op onderlinge samenwerking en overeenkomst in wisselwerking met bestaande jurisdictie van nationale, regionale en lokale planningsautoriteiten.

2.3 Randstad Urgent

Sinds 2008 bestaat vanuit de nationale overheid de behoefte aan de versterking van de internationale concurrentiepositie van de Randstad. Daartoe werden verscheidene prioritaire projecten samengevoegd in het programma Randstad Urgent teneinde financiering en implementatie te garanderen (V&W, 2007). Onderdelen van de Integrale Ontwikkeling Delft-Schiedam en het programma Stedenbaan zijn onderdeel van dit programma dat in totaal 22 projecten omvat. Voor deze strategische projecten geldt een speciale behandeling met betrekking tot bureaucratie snelheid, verplichtingen en financiële mogelijkheden. De projecten zijn geselecteerd op te verwachten bijdrage aan de economische positie van de Randstad. Ter bevordering van de implementatie zijn

¹ Momenteel zijn er acht stadsergio's: Amsterdam, Rotterdam, Haaglanden, Eindhoven, Arnhem-Nijmegen, Utrecht, Twente en Parkstad Limburg

politici en ambtenaren aangewezen als ambassadeurs voor de projecten en daarmee verantwoordelijk voor de realisatie. In meer specifieke termen wordt IODS vertegenwoordigd binnen Randstad Urgent door van de aanleg van de A4 Delft-Schiedam; namens Stedenbaan maken de Capaciteitsuitbreiding Spoor Den Haag-Rotterdam en het OV-bureau Randstad onderdeel van het programma uit.

3. Transportcorridors Delft-Schiedam

De corridor Delft-Schiedam ondergaat momenteel een ingrijpende ruimtelijke en infrastructurele transformaties. Zoals gezegd is de corridor een cruciale link in binnen de Zuidvleugel van de Randstad en op nationaal niveau. Met betrekking tot deze positie zijn er twee programma's die eruit springen als het gaat om omvang van investeringen en ruimtelijke impact. Als zodanig zijn er de afgelopen jaren verschillende ruimtelijke ontwikkelingsprogramma's en plannen gericht op de Zuidvleugel en de steden Den Haag en Rotterdam als grootste kernen in dit gebied.

3.1 Integrale ontwikkeling Delft-Schiedam (IODS)

In IODS worden de ontwikkeling van transportvoorzieningen en grondgebruik op integrale wijze aangepakt in het gebied tussen de stadsregio's Haaglanden en Rotterdam. De aanleg van een snelweg in dit gebied staat al sinds de jaren '50 van de twintigste eeuw op de agenda en 1965 werd er door de landelijke politiek tot de daadwerkelijke aanleg van de A4 besloten. Echter, veranderende politieke en maatschappelijke omstandigheden hebben er voor gezorgd dat het project altijd op losse schroeven is blijven staan en de daadwerkelijke realisatie van het traject tussen de steden Delft en Schiedam is nooit van start gegaan (Effting 2010). De bezwaren tegen aanleg hadden vooral betrekking op het milieu en de aantasting van de natuurlijke omgeving. De toegevoegde waarde van de weg voor de Zuidvleugel in ruimtelijk-economische zin heeft echter nooit echt ter discussie gestaan en onder het kabinet Balkenende IV is besloten de realisatie toch daadwerkelijk te laten plaatsvinden. In juli 2011 heeft de Raad van State het besluit om de A4 aan te leggen onherroepelijk verklaard (Schreuder 2011).

De basis van het IODS-programma, dat de daadwerkelijke aanleg van de A4 nu mogelijk maakt, is een integrale aanpak die voorziet in de aanleg van de weg zonder dat de ruimtelijke omgeving daarvan nadelige effecten ondervindt. Ten gevolge van ingrepen met betrekking tot de ruimtelijke kwaliteit in het gebied is balans voor de omgeving door de gekozen benadering neutraal (zie ook Evers, Susskind L. 2009). Het programma is georiënteerd op zes verschillende functioneel-ruimtelijke thema's (IODS 2010):

1. Weginfrastructuur: 7 km snelweg (A4)
2. Natuur: creatie van een 'groen-blauw lint'
3. Natuur: authentiek weidelandschap
4. Recreatie: verhoging aantrekkelijkheid
5. Economie: stimuleren groen ondernemerschap
6. Stedelijke ontwikkeling: een landtunnel in combinatie met parkachtige inpassing

Naast een verbreding van de functionele scope is de ruimtelijke scope voor deze ontwikkelingen ook verbreed van een lint van 7 km snelweg naar een gebied van 7 km² rondom de snelweg. De programmaorganisatie geeft echter aan dat de planning van de ontwikkelingen niet zijn gelimiteerd tot deze afbakening; in de praktijk is er sprake

van een zekere fluïde afbakening. In verband met het nationale en regionaal belang dat gemoeid is met de ontwikkeling van een snelweg in Midden Delfland worden ook maatregelen die buiten die gedefinieerde functionele en ruimtelijke scope vallen in overweging genomen indien noodzakelijk.

Zoals beschreven is de voltooiing van de A4 een van de meest besproken infrastructurele werken in Nederland. De integrale aanpak die de problemen waarmee de aanleg van deze weg omgeven is lijkt te hebben weggenomen is in 2000 door de provincie Zuid Holland geïnitieerd. Volgens de projectorganisatie houdt deze benadering in dat in aanvulling op de hierboven beschreven functioneel-ruimtelijke integratie ook in politieke en administratieve zin een brede coalitie met stake- en shareholders is gecreëerd (Evers, Susskind L. 2009). De voorwaarden voor de samenwerking tussen coalitie partijen zijn vastgelegd in een convenant (IODS 2006). De coalitie bestaat uit bijna alle relevante bestuurlijke partijen, van verschillende bestuursniveaus. Verschillende kleinere gemeenten hebben zich lang als tegenstander de aanleg van de A4 in Midden Delfland gepositioneerd. Door de combinatie van juridische ontwikkelingen in het ruimtelijk planningssysteem en de totstandkoming van een integraal plan dat de negatieve effecten van de aanleg van de snelweginfrastructuur grotendeels teniet doet door integratie met positieve aanvullende ruimtelijke ontwikkelingen hebben deze partijen nu een omslag gemaakt naar een meer welwillende positie. Naast de verschillende bestuurlijke vertegenwoordigingen in de coalitie heeft ook een breed gezelschap maatschappelijke organisaties zich aangesloten en steun en samenwerking geboden ten behoeve van de ontwikkelingen. Deze actoren vertegenwoordigen de belangen van onder meer bewoners, specifieke economische activiteiten, water, natuur en milieu. Ondanks tegenstrijdige belangen is deze groep maatschappelijke actoren, met uitzondering van de Milieufederatie Zuid Holland, gedurende het gehele proces geëngageerd gebleven aan de integrale ontwikkelingen. Dit heeft geleid tot een coalitie van 16 partijen die samen gewerkt hebben aan de voorbereiding en implementatie van integrale ontwikkeling in het plangebied, inclusief het specifieke doel van de ontwikkeling van de A4 tussen Delft en Schiedam.

De uiteindelijke beslissing over de realisatie van de planning lag in handen van het (toenmalige) Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De mogelijkheden die het ministerie had waren instemmen met het gehele programma of het programma in zijn geheel afkeuren; het 'uitkleden' van de integrale plannen geen optie. Deze voorziening, vastgelegd in het convenant dat door alle deelnemende partijen is ondertekend, had ten doel synergie tussen de programmaonderdelen en de steun van de gehele coalitie te waarborgen (IODS 2006). De kosten voor het totale ontwikkelingsprogramma zijn rond de 1 miljard euro: 90% hiervan wordt gedragen door de Rijksoverheid, 10% komt voor rekening van regionale en lokale partijen.

3.2 Stedenbaan

Met de opkomst van de hogesnelheidslijn tussen Amsterdam en Rotterdam richting België was er sprake van het vrijmaken van capaciteit op de bestaande spoorinfrastructuur, de 'oude lijn', tussen Amsterdam en Rotterdam. Combinatie van vrijgemaakte capaciteit met een regionaal ontwikkelingsprogramma resulteerde in Stedenbaan, een integraal ontwikkelingsprogramma van openbaar vervoer en ruimtelijke ontwikkelingen binnen de Zuidvleugel van de Randstad. Binnen de 3,5 miljoen inwoners

sterke Provincie Zuid-Holland, beslaat Stedenbaan het traject van Hillegom-Leiden-Den Haag-Rotterdam-Drechtsteden en Den Haag-Gouda-Rotterdam. Het programma stelt een integrale ontwikkeling visie van een metroachtig systeem op basis van bestaande spoorweg infrastructuur om de toenemende regionale vraag naar ontwikkelingsruimte rondom treinstations te concentreren.

Stedenbaan strekt zich over 47 stationsgebieden verspreid over één provincie, vijf stadsregio's en 22 gemeenten. Het programma moet samenwerking vormen tussen verschillende bestuurslagen van nationaal tot en met gemeenten en tegelijkertijd ook nog de belangen van private investeerders, ontwikkelaars, meerdere vervoerders en de infrastructuurbeheerder in balans te houden (Balz and Schrijnen, 2009). Het programma beoogt de ontwikkeling van ruimtelijke kwaliteit, commerciële, woon- en recreatieve functies langs de bestaande spoorweg infrastructuur om bij te dragen aan verbetering van de economisch en ruimtelijke structuur in combinatie met toenemende bereikbaarheid.

Stedenbaan wordt binnen Nederland beschouwd als het voornaamste voorbeeld van knooppuntontwikkeling in een regionale corridor. Ten eerste is het concept van knooppuntontwikkeling als oplossing voor economisch en verstedelijking vraagstukken uniek. Ten tweede is het gebruik van innovatieve samenwerkingsvormen en bestuurlijke overeenkomsten ondanks de bestuurlijke en administratieve complexiteit binnen dit regionale programma ongekend binnen Nederland. In 2005, werden de intentieverklaringen getekend door zowel de Bestuurlijk Platform Zuidvleugel (BPZ) en Nederlandse Spoorwegen (NS) om 40,000 woningen en 100 ha commerciële ruimte te realiseren langs de regionale corridor rondom bestaande en nieuwe knooppunten. De NS zou ook vervoersfrequentie verhogen wanneer er bepaalde ontwikkelingsniveaus voor voldoende in- en uitstappers worden bereikt in deze knooppunten. Het einddoel zou spoorboekloos reizen op het traject van Stedenbaan samen met ruimtelijke concentraties en differentiatie rondom knooppunten moeten voorstellen. In 2006 zijn zowel kwantitatieve en kwalitatieve doelen rondom het traject vastgelegd en een jaar later is dit uitgemond in een uitvoeringsovereenkomst tussen partijen binnen de Zuidvleugel, NS en ProRail (Bestuurlijk Platform Zuidvleugel, 2007). In 2010 is Stedenbaan samen met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) uitgebreid tot StedenbaanPlus waardoor de reikwijdte van Stedenbaan wordt versterkt door het onderliggende openbaar vervoernetwerk (StedenbaanPlus, 2011).

De werkwijze van Programma StedenbaanPlus is verdeeld over de volgende zes thema's (Programmabureau StedenbaanPlus, 2011):

1. Research and development: Kennis- en informatiedisseminatie, monitoren van huidige situatie.
2. Ruimtelijke ontwikkeling: Strategische ontwikkeling van commerciële, woon- en recreatieve functies rondom stations in samenwerking met regio's en gemeenten.
3. Verbindingen en knooppunten: Multi-modale openbaarvervoerknooppunten met verbeterde bereikbaarheid (fiets, P+R, veiligheid en reisinformatie)
4. Spoorweg: Coördineren van beleid en uitvoering van gerelateerde programma's, frequentie overeenkomst

5. Concept, concessies en verbindingen: Invoering van concept StedenbaanPlus binnen Zuidvleugel.
6. Communicatie: Communiceren van kennis en concept tussen en aan betrokken partijen.

Verantwoordelijkheid en financiering van projecten op Stedenbaan-knooppunten verschilt per stationsgebied. Het in dezelfde richting te krijgen en overeenkomsten smeden tussen alle betrokken partijen is een bijzonder lang proces (Programmabureau Stedenbaan, 2008).

3.3 Projecten in de Delft-Schiedam corridor

Hieronder volgt een korte beschrijving van projecten gerelateerd aan IODS en Stedenbaan in het gebied Delft-Schiedam. Een uitgebreider overzicht is te vinden in bijlage B.

3.3.1 IODS

Door middel van een integrale benadering van zowel functionele ontwikkelingen, als het proces van interactie tussen betrokken actoren, tracht IODS de realisatie van een 'missing link' in de A4 tussen Delft en Schiedam in combinatie met ruimtelijke ingrepen in het gebied te stimuleren. Deze aanvullende ruimtelijke ingrepen hebben twee hoofddoelen. Ten eerste zijn ze bedoeld ter compensatie voor de nadelige ruimtelijke en milieugevolgen van de aanleg van de A4. Ten tweede, de maatregelen hebben ook ten doel om bestaande ontwikkelingskansen in het gebied van 7 km² te benutten. In concrete zin hebben deze aanvullende projecten betrekking op stedelijke en recreatieve ontwikkeling in Schiedam en Vlaardingen, het aanleggen van eco-passages, het creëren van 100 ha nieuwe natuur, het herstel van 42 ha authentiek landschap, verhoging van de aantrekkelijkheid van het open gebied met recreatieroutes en het scheppen van voorwaarden voor duurzaam ondernemerschap.

3.3.2 Stedenbaan

Het programma Stedenbaan richt zich op het verbeteren van samenwerking tussen partijen binnen ieder knooppunt. Dit strategische programma geeft vorm aan regionale coördinatie en sturing tussen verschillende projecten binnen verschillende gemeenten. Door een regionaal overzicht kan men differentiatie van knooppunten creëren en synergie halen uit het bestaande ontwikkelingspotentieel. Zoals op Station Delft, waar een multifunctionele gebiedsontwikkeling aan de gang is onder het project Spoorzone Delft. Het maken van commerciële, woon en publieke functies rondom een multi-modaal knooppunt is typerend voor de wensen van de Stedenbaan programma. Daarnaast bevindt de spoorverbreding, opgenomen binnen het programma Randstad Urgent om de knelpunten binnen tussen Den Haag en Rotterdam te ontlasten, zich ook in de corridor Delft, Delft-Zuid en Schiedam.

In het gebied zijn grootschalige bouwwerkzaamheden aan de gang rondom de stations Delft en Schiedam en zijn plannen gemaakt voor Delft-Zuid. Het verstedelijkingsprogramma in deze gebieden zijn in kaart gebracht (zie de tabel in bijlage B). Dit betekent dat een deel van de aandacht van gemeenten Delft en Schiedam wordt getrokken richting deze ontwikkelingen en er in deze gebieden fundamentele

veranderingen zullen komen binnen de bereikbaarheid, functionele en ruimtelijke structuren in de komende jaren.

4. Vergelijking IODS en Stedenbaan

IODS en Stedenbaan zijn twee belangrijke projecten die proberen de grenzen tussen verkeer- en vervoers en ruimtelijke ordening te vervagen teneinde bepaalde beleids- en economische doelen te behalen. De geografische locaties waarin deze grootschalige programma's plaatsvinden zijn ook nog soms minder dan een paar kilometers van elkaar verwijderd. Beide projecten zijn op zichzelf bijzonder interessant binnen hun eigen denkkaders van weg- en OV-infrastructuurontwikkeling. Het gebruik van innovatieve collaboratie processen tussen belanghebbenden rondom deze beide programma's maakt een vergelijking nog interessanter. Wij maken hieronder een snelle vergelijking tussen de doelen, aanpak en belangen van beide programma's om lessen uit te trekken voor de grotere planning context.



Fig 1: IODS plangebied en projecten
(www.iods.nl)



Fig 2: StedenbaanPlus (Delft-Schiedam)
(www.stedenbaan.nl)

4.1 Doelen

Een groot verschil tussen IODS en Stedenbaan heeft betrekking op het behalen van doelen binnen beide projecten. Binnen IODS is door samenwerking binnen een brede coalitie van politieke en maatschappelijke partijen de mogelijkheid voor ruimtelijke ontwikkelingen rondom de komst van een nieuwe stuk snelweginfrastructuur gecreëerd om de aanleg van dat stuk infrastructuur mogelijk te maken. Stedenbaan gebruikt bestaande infrastructuur om samenwerking en overeenkomsten op te bouwen voor regionale verstedelijking afspraken.

Het originele zoekgebied binnen IODS bestond uit zeven vierkante kilometer rondom de snelweg A4 (zie figuur 1). Echter heeft men zich te strak willen beperken tot dit gebied en is men ontwikkeling buiten deze corridor niet uit de weg gegaan. Het doel hiervan was om ruimtelijke situaties en ontwikkelingen met invloed op de aanleg van de A4 tussen Delft en Schiedam mee te kunnen nemen. Daarnaast kan gesteld worden dat de meerderheid van de verwachte economische baten waarschijnlijk buiten deze primaire scope zullen worden verdiend. De baten die wel binnen de scope worden verdiend zijn, zo stelt de projectorganisatie, in omvang moeilijk te bepalen en terug te relateren aan de ingrepen van het project. Daarom is het om de gewenste ontwikkelingen – die vooral ten goede komen aan de gebieden die door de aanleg van de A4 met elkaar verbonden

worden, in plaats van het plangebied – van de grond te krijgen noodzakelijk door middel van integratie een verbinding te creëren tussen infrastructuur en andere ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied. Alleen op deze manier kan het benodigde bestuurlijk binnen de coalitie van lokale stakeholders draagvlak worden gecreëerd. In ruil voor ondersteuning van de A4-ontwikkeling, krijgt het plangebied een ruimtelijke kwaliteits impuls die ervoor moeten zorgen dat het totale ontwikkelingsprogramma IODS milieuneutraal is. In ogenschouw nemend dat het plangebied zelf geen economisch centrum is, zullen economische baten in het plangebied minimaal zijn.

In Stedenbaan, ruimtelijke programma's bevindt zich binnen een straal van 1200m rondom huidige stations en 800m vanuit ov-haltes (zie figuur 2). Daar is een nauwere relatie tussen te ontwikkelen gebieden en de verwachte economische en sociale baten te halen. De programma werk door uitvoeringsfase aan lokaal gemeenten en belanghebbende verantwoordelijk te laten. Er is erkenning van verwachte socio-economische baten maar is niet meegerekend aan de programma behalve als business-case voor frequentieverhoging.

4.2 Aanpak: samenwerking en consensus

Noodzakelijkerwijs staan samenwerking en consensus centraal in beide programma's. Het blijkt bijzonder interessant om te zien hoe beide programma's zich de vorm van samenwerking hebben eigen gemaakt door steeds te innoveren.

Bij IODS zijn, ondanks dat de werkwijze van het programma vanuit theoretische hoek als risicovol wordt bestempeld (Evers en Susskind, 2009), de innovatie benadering van samenwerking en het streven naar consensus de sleutel gebleken naar de oplossing van een van lastigste hoofdstukken uit de Nederlandse ruimtelijke ordening. In tegenstelling tot IODS, wordt bij Stedenbaan het proces van samenwerking en consensus gezien als succesfactor voor het programma's geheel maar heeft het tegelijkertijd ook juist bijgedragen aan de traagheid van de uitvoering en praktische implementatie (Programmabureau Stedenbaan, 2008, 2009). Op het eerste zicht lijkt de hiervoor oorzaak te vinden in de complexiteit en hoeveelheid belanghebbenden, bijhorende financiële posities en gevoeligheid voor markt bewegingen. IODS heeft in vergelijking hiermee een helderder verdeling van financiële verantwoordelijkheden, waarbij slechts enkele partijen financiële verplichtingen aangaan. Stedenbaan, aan de andere kant, functioneert puur op basis van intenties en uitvoeringsovereenkomsten waarbij veel factoren van invloedrijk belang zijn, zoals vervoersfrequentie, verwachte hoeveelheid in- en uitstappers en de regionale vraag naar woon- en commerciële ontwikkelingen. Financiële bijdragen van private ontwikkelaars zijn op deze variabele factoren gebaseerd.

4.3 Belangen: tegengesteld of aanvullend?

Gezien de grote van de geplande ingrepen, fysieke nabijheid van beide programma's ten opzichte van elkaar en de overlappende bestuurlijke gebieden, lijkt het de auteurs vanzelfsprekend dat beide programma's een relatie met elkaar hebben. In tegenstelling blijken dat er bij de betrokken organisaties bijna geen tekenen van samenwerking of afstemming tussen de projecten van beide programma's te vinden te zijn: de programma's lijken nagenoeg onafhankelijk van elkaar te opereren. Organisatie van IODS geeft wel duidelijk aan dat in de vroege strategische fasen van het programma

(plan-mer) bredere studies met betrekking tot het regionale mobiliteitssysteem hebben plaatsgevonden. De conclusie van deze studies is geweest dat de aanleg van de A4 tussen Delft en Schiedam, ondank het feit dat de plannen bijzonder gedateerd zijn, de beste oplossing voor de mobiliteitsproblemen in de regio is.

De organisatie van Stedenbaan probeert de ruimtelijke structuur en het openbaarvervoer te coördineren om de regionale economie en bereikbaarheid te verbeteren.

Pilots, uitgevoerd in 2008, geven aan dat de grootste barrières voor Stedenbaan in de uitvoering van het programma zit (Programmabureau Stedenbaan, 2008). Een van deze uitdaging voor Stedenbaan in deze specifieke regio is het overaanbod van woon- en commercieel vastgoed. Kantorenleegstand en een zwakke woningmarkt zijn verergerd door de financiële crisis en huidige marktbevingen. Gezien deze trend, vragen wij ons af of het niet verstandig zou zijn om coördinatie tussen beide programma's te verbeteren en te behalen quota van woon- en werkruimte op elkaar af te stemmen.

Beide programma's hebben echter ook complementariteit. Door de stedelijke ontwikkeling van Stedenbaanprojecten en de ruimtelijke verbetering van de IODS projecten samen te voegen zou dit substantiële bijdragen aan de ruimtelijke structuur en kwaliteit in de desbetreffende gebieden kunnen leveren.

5. Gebiedsgerichte planning en Transit-oriented development: complementair of tegenpolen?

De programma's IODS en Stedenbaan zijn representanten van twee specifieke benaderingen van transport vraagstukken. Beide benaderingen hebben de potentie om tot duurzamere oplossingen te komen voor infrastructurele opgaven dan mogelijk is bij meer traditionele benaderingen. IODS is een gebiedsgericht project dat beoogt de oplossing voor een transport opgave te vinden door de discussie te verbreden naar het ruimtelijk systeem als geheel. Stedenbaan is gebaseerd op het concept Transit-oriented Development of knooppuntontwikkeling langs een regionale corridor waarbij het uitgangspunt is de mate waarin de vraag naar mobiliteit beïnvloedt kan worden door toegankelijkheid van functies te optimaliseren. IODS en Stedenbaan verschillen van elkaar in termen van doelstelling en schaalniveau, maar lijken toch in hun aanpak van de problematiek de nodige overeenkomsten te hebben. Uit dit paper blijkt ook dat de integratie van infrastructuurplanning en ruimtelijke ordening mogelijk goede ontwikkelingskansen te bieden heeft. Dit maakt het interessant om de achterliggende planconcepten eens met elkaar te vergelijken en te zien in welke mate gebiedsgerichte planning en TOD elkaar aanvullen.

Zoals eerder genoemd is IODS een voorbeeld van de toepassing van een gebiedsgerichte aanpak. Hieronder verstaan we de integratie van transportopgaven met andere ruimtelijke ontwikkelingen in een specifiek gebied, teneinde de ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid van de ingreep te verhogen (Heeres et al, 2010). Stedenbaan is haar beurt een voorbeeld van Transit-oriented development: in de vorm van knooppuntontwikkeling wordt gebruik gemaakt van railinfrastructuur als een onmisbare onderlegger voor compacte stedelijke ontwikkelingen waar agglomeratie, bereikbaarheid en duurzaamheidsvoordelen te behalen zijn. Volgens Curtis et al, (2009) pleit het concept van TOD voor "concentrating urban development around stations in order to support

transit use and developing transit systems to connect existing and planned concentration of development". Projecten binnen Stedenbaan zijn erg dicht bij dit concept gebleven.

Binnen Stedenbaan zijn de te behalen socio-economische doelen breed gedefinieerd in termen van ruimtelijke kwaliteit, veiligheid en bereikbaarheid. Dit is minder efficiënt in een technocratische planning traditie zoals die in de praktijk toch nog vaak wordt ervaren. Huidige overeenkomsten zijn gebouwd op kwantitatieve afspraken over hoeveelheden woningen en commercieel vastgoed, waardoor de kwaliteitseisen minder zichtbaar zijn. In dit opzicht kan TOD veel van de gebiedsgerichte aanpak leren waar in het geval van IODS uiteindelijk meer specifieke doelen en criterium zijn geformuleerd. Dit heeft echter ook bij IODS de nodige procesmatige moeite gekost. De succesfactoren waarmee het uiteindelijk toch gelukt is, zijn het opstellen van een concrete uitvoeringsstrategie waarin projecten aan elkaar gekoppeld zijn in combinatie met de inbreng van benodigde financiële middelen.

Beide aanpakken hebben hun voordelen en kunnen daarmee veel van elkaar leren. Een gebiedsgerichte benadering vergroot de duidelijkheid voor betrokken actoren door zijn ruimtelijke grenzen goed te afbakenen en daarmee omliggende belangen in kaart te brengen. In TOD, waar gewoon ontwikkeling gepland wordt rondom een station zonder acht te slaan op lokale ruimtelijke structuur, kan deze helderheid duidelijke toegevoegde waarde hebben. In tegenstelling, de heldere visie die TOD uitstraalt met betrekking tot het combineren van kwaliteitsfuncties en functiemenging, ten behoeve van stedelijke en economische vitaliteit, is iets wat we missen in de gebiedsgerichte aanpak.

Beide aanpakken zijn gebouwd omtrent de coördinatie tussen meerdere bestuursniveaus en opererend binnen verschillende ruimtelijke sectoren. Beiden besteden aandacht aan multi-sector en multi-level coördinatie tussen stakeholders op het raakvlak van transport en ruimtelijke planning. Deze kenmerken lijken het antwoord te zijn op de huidige complexiteit van de planologische context in Nederland. Door projecten waar ruimtelijke ordening, mobiliteitsopgaven en infrastructuurplanning op elkaar te laten aansluiten lijkt men beter om te kunnen gaan met de ervaren complexiteit. De complexiteit vraagt een sterke procesmatige aanpak en daarin hebben beide besproken aanpakken iets te bieden. Door de sterke punten van beide benaderingen te combineren zouden deze in hun toepassing ook bijzonder goed complementair aan elkaar kunnen zijn. Wij stellen voor dat een toekomstige mogelijkheid is om de helderheid van gebiedsgerichte aanpak in het bereiken van praktische oplossingen op gebiedsniveau te combineren met het regionale overzicht van TOD op socio-economische belangen om de combinatie van zowel bereikbaarheid via de weg en openbaar vervoer te bevorderen. Het zou bijzonder interessant zijn de mogelijkheden voor kruisbestuiving en complementariteit op elkaar van gebiedsgerichte planning en TOD nader te onderzoeken.

Referenties

BALZ, V., SCHRIJNEN, J. (2009) 'From Concept to Projects: Stedenbaan, The Netherlands', in Curtis, C., Renne, J.L., Bertolini, L. (eds) *Transit Oriented Development: Making it Happen*, Ashgate, Farnham, England; Burlington, VT.

BESTUURLIJK PLATFORM ZUIDVLEUGEL (2007) 'Ruimtelijke Ambitie Stedenbaan', in Zuidvleugel, B.P. (ed), Bestuurlijk Platform Zuidvleugel, The Hague.

BESTUURLIJK PLATFORM ZUIDVLEUGEL (2006). Regionale Verkenning Stedenbaan. ZUIDVLEUGEL, B. P. The Hague, Bestuurlijk Platform Zuidvleugel. [Last Accessed on 2009].

CURTIS, C., RENNE, J.L., BERTOLINI, L. (2009) Transit oriented development : Making it happen. Ashgate, Farnham, England; Burlington, VT.

EFTING, M. (2010), A4 bij Delft definitief door.

EVERS, F. & SUSSKIND, L. (2009), Het kan wel! : bestuurlijk onderhandelen voor een duurzaam resultaat, MGMC, Haarlem.

HEERES, N., T. TILLEMA & J. ARTS (2010) From line towards area-oriented approaches in road infrastructure planning: a historical analysis and international perspective. *24th AESOP Annual Conference*. Finland, AESOP.

IODS 2010, Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam: De schop in de grond, we gaan beginnen..., Provincie Zuid Holland, Den Haag.

IODS 2006, IODS Convenant, IODS.

PROGRAMMABUREAU STEDENBAANPLUS (2011) 'Werkplan StedenbaanPlus 2011', Programmabureau StedenbaanPlus, Den Haag.

PROGRAMMABUREAU STEDENBAAN (2008) 'Stedenbaan Pilots Werkboek', Bestuurlijke Platform Zuidvleugel, Rotterdam.

PROGRAMMABUREAU STEDENBAAN (2009) 'Stedenbaanmonitor 2009', Stedenbaan Monitor, Programmabureau Stedenbaan, Den Haag.

PROGRAMMABUREAU STEDENBAANPLUS (2011) 'StedenbaanPlus', in StedenbaanPlus, P. (ed), Bestuurlijke Platform Zuidvleugel, Den Haag.

PRIEMUS, H. & ZONNEVELD, W. (2003), What are corridors and what are the issues? Introduction to special issue: the governance of corridors. *Journal of Transport Geography*, 11, 167-177.

VAN DER VALK, A. (2002), The Dutch planning experience. *Landscape and Urban Planning*, 58, 201-210.

V&W (2004). Nota mobiliteit: Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid. Den Haag: .

V&W (2007). Randstad Urgent: Sterke Randstad, Sterke Nederland: Mobiliteit en Bereikbaarheid. The Hague, Ministerie van Verkeer en Waterstaat. http://www.verkeerenwaterstaat.nl/onderwerpen/mobiliteit_en_bereikbaarheid/randstad_urgent/index.aspx, [Last Accessed on 15 Aug 2009].

VROM (2004). Nota Ruimte: Ruimte voor Ontwikkeling. MINISTERIE VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEU. The Hague, Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). [Last Accessed on 15 Aug 2009].

VROM (2008). The Spatial Planning Act: The Hague, <http://vrom.nl/pagina.html?id=37427>, [Last Accessed on 15 Aug 2009].

VROM & V&W (2009). Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport : de besluitvorming door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en M. Ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) Ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W). http://www.verkeerenwaterstaat.nl/kennisplein/3/7/379297/Spelregels_van_het_MIRT.pdf, [Last Accessed on 2010]

VROM RAAD (2009), Acupunctuur in de hoofdstructuur : naar een betere verknoping van verstedelijking en mobiliteit, Den Haag, VROM-Raad.

SCHREUDER, A. 2011, 50 jaar praten over 7 kilometer weg; Na decennia protest en doormodderen wordt A4 Midden-Delfland aangelegd.

V&W 2004, Nota Mobiliteit: Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid, Den Haag.

Bijlage A

Overzicht van hiërarchie in de Nederlandse ruimtelijke ordening met betrekking op TOD en wegenplanning (ruimtelijke ordening en vervoer). Aangepast van Van der Valk (2002)

Schaal <i>incl. voorbeelden relevante actoren m.b.t. IODS en Stedenbaan</i>	Rol	Plannen / Beleid	
		Instrumenten	
		Ruimtelijke ordening	Transport
<p><i>Nationaal: Ministeries / Uitvoeringsorganen</i></p> <p><i>Voorbeeld: Ministerie van Infrastructuur en Milieu (tot 2010: Ministerie van Ruimtelijke Ordening (VROM), Ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) Rijkswaterstaat, uitvoeringsorgaan Ministerie van infrastructuur en milieu</i></p>	<p>Nationaal ruimtelijk beleid met nadruk op locaties met een nationaal belang (High Speed Railnetwerk en stations)</p> <p>Trend van decentralisatie van bevoegdheden in de afgelopen jaren</p> <p>Financiering en procedurele rol</p> <p>Uitvoeringsorganen voor het onderhoud en de ontwikkeling nationale wegen, rails en land (RWS, ProRail, RVOB, DLG)</p>	<p>Ruimtelijk beleid (Nota Ruimte + implementatie paragraaf)</p>	<p>Vervoer beleid (Nota Mobiliteit)</p>
<p>Structuurvisie infrastructuur en ruimte (vanaf eind 2011 of later)</p>		<p>Ruimtelijke Ordening algemene maatregel van bestuur (AMvB Ruimte) Pro-actief en reactief richtlijn</p>	<p>Besluitvorming (MIT / MIRT), financiering (FES, BDU)</p>
<p><i>Regionaal: provincies</i></p> <p><i>Voorbeeld: Provincie Zuid-Holland</i></p>	<p>Provinciaal ruimtelijk beleid met de nadruk op locaties met een provinciaal belang</p> <p>Verplichte coördinatie van ruimtelijke ordening, vervoer, huisvesting, milieubeleid van de lokale autoriteiten</p>	<p>Provinciale structuurvisie</p>	<p>Provinciale verordeningen / verplicht overzicht (Wro 2008)</p> <p>Provinciaal inpassingsplan Pro-actief en reactief richtlijn</p>
<p><i>Stedelijke agglomeratie: Stadsregio's</i></p> <p><i>Voorbeeld: Stadsregio's Haaglanden (Den Haag) en Rotterdam</i></p>	<p>Gebruik van het land plannen op basis van overeenkomsten of onderhandelingen</p> <p>Agglomeratie van meerdere gemeenten - geen directe wettelijke bevoegdheid</p> <p>Recht om openbaar vervoer voorziening te regelen via concessie voor de regionale gebieden</p>	<p>Tot 2008: regionaal structuurplan</p> <p>Na 2008: geen ruimtelijk plan</p>	<p>Plus regio's - coördinatie (WGR +)</p> <p>Vervoer bepaling (WPV) en financiering</p>
<p><i>Regionaal: Waterschappen (functionele regionale bestuurslaag)</i></p> <p><i>Voorbeeld: Hoogheemraadschap Delfland</i></p>	<p>De waterstaatkundige verzorging van een bepaald gebied teneinde kwantiteit, kwaliteit en veiligheid te waarborgen</p>	<p>Waterbeheerplannen</p>	<p>Watertoets</p> <p>Waterkansenkaart</p>

<p><i>Lokaal / stedelijk: Gemeenten</i></p> <p><i>Voorbeeld:</i> <i>Delft, Schiedam</i></p>	<p>Lokaal ruimtelijk beleid, plannen en regelgeving (bindend)</p> <p>Direct contact met de plaatselijke belangen</p> <p>Soms grond eigendom</p>	<p>Lokale structuurvisie management regelgeving Bestemmingsplan (Wro 2008)</p>
---	---	--

Bijlage B

Lijst van de aangesloten projecten binnen IODS en de Stedenbaan

	IODS (2000-2015) Het programma richt zich op de realisatie van de weginfrastructuur in samenhang met een aantal andere ruimtelijke verbeteringen. De plannen zijn opgesteld door een brede actorcoalitie, met inbegrip van nationale, regionale en lokale overheden, tezamen verantwoordelijk zijn voor de uitvoering individuele elementen van het programma, en relevante maatschappelijke organisaties.		Stedenbaan (2010-2020) Het programma richt zich op verbetering van de ruimtelijke en openbaar vervoer integratie door middel van het creëren van een netwerk van belanghebbenden, de coördinatie van het bouwen van programma's op regionaal niveau en daarmee samenhangend beleid op nationaal niveau. Het programma maakt ook afspraken over de doorvoer frequenties en implementeert bijkomende voorzieningen (Park and Ride, fietsenstalling).	
Delft	Weginfrastructuur tussen Delft-Zuid en het Kethelplein	A4 Delft-Schiedam (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, MIRT-projectenboek) Residential: ..	Station Delft 1.659 eenheden Commercieel: 72.050 m ² Faciliteiten: 8.870 m ²	Spoorzone Delft (gemeente, ProRail, het consortium van de infrastructuur bouwers, een consortium van ontwikkelaars, waaronder NS) Commerciële en woningen, multimodale bereikbaarheid, kwaliteit van het openbaar groen en openbare ruimtes. Station Delft (gemeente, ProRail) Multi-modaal toegankelijkheid, park en ride-faciliteiten, fietsenberging.
			Station Delft-Zuid Residential: 919 eenheden Commercieel: 70.000 m ² Faciliteiten: 300 m ²	Station Delft-Zuid (gemeente, Haaglanden, NS, ProRail en Provincie) Tijdelijke verbetering van de stationsomgeving voorzieningen (openbaar plein rond het station, sociale veiligheid), in afwachting van toekomstige Stedenbaan plannen. TU-gebied (gemeente, universiteit, ontwikkeling van bedrijven) Het ontwikkelen van een kennis / Science Park in 2030 rond de universiteit gebieden. Programma omvat woningen, kennisinstellingen, commerciële en recreatieve objecten. Schieoevers (gemeente, universiteit, ontwikkeling bedrijven en bestaande bedrijven) Grootste industriële terrein in Delft zal worden gemoderniseerd, toegankelijk gemaakt. Lange-termijn plannen omvatten residentiële, commerciële en recreatieve onroerend goed Residential: ..
Schiedam	Road-infrastructuur	A4 Delft-Schiedam	Station Schiedam-	Station is geweigerd in een

	tussen Delft-Zuid en het Kethelplein	(Ministerie van Verkeer en Waterstaat, MIRT-projectenboek)	Kethel (nieuw) 140 eenheden	recent ministerieel besluit van november 2010.
	Stedelijke ontwikkeling in het gebied tussen Schiedam en Vlaardingen (Budget: 40 miljoen euro)	Schiedam Noord / Vlaardingen (Gemeenten Schiedam en Vlaardingen) Opportunities voor recreatieve ontwikkelingen en sport op de top van de te bouwen tunnel land.	Station Schiedam Residential: 316 eenheden Commercieel: 46.353 m ² Faciliteiten: 27.881 m ²	Schieveste (gemeenten Schiedam en Rotterdam) commerciële, residentiële en recreatieve eigenschappen. Urban Entertainment Centre zich richt op recreatie, onderwijs en horeca. Oost (gemeente) Behoud van de bestaande woonwijken.
Anderen	Wegeninfrastructuur tussen Delft-Zuid en het Kethelplein	A4 Delft-Schiedam (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, MIRT-projectenboek).	Rail-infrastructuur langs de corridor	Spoor Den Haag-Rotterdam (nationale overheid in de Randstad Urgent) Commitment (financieel en administratief) om infrastructuur te verhogen (spoor) capaciteit.
	Groen-blauw 'lint' Nieuwe natuur: 100 ha Conservatiebeleid: 250 ha	Eco-passages Om de ecologische structuur van het gebied te versterken en te verbeteren ecologie binnen de bredere regio. Ingebed in het lange termijn programma op fragmentatie.		
	Herstel van het authentieke landschap: 42 ha	Tuinbouw Verspreid glastuinbouw is verbannen uit het gebied, omdat dit niet past binnen het authentieke landschap zoals gewenst.		
	Verhoogde recreatieve aantrekkelijkheid	Recreatieve routes (Route structuurplan, onofficiële) Om de aantrekkelijkheid van het gebied te verbeteren, worden recreatieve routes gemaakt voor fietsen, wandelen, paardrijden en kanoën.		
	Het creëren van ruimte voor duurzaam ondernemen Reconstructie van landbouwgronden: 142 ha	Land instrument Ontworpen om authentieke landbouw in het gebied te reguleren / stimuleren. Is echter niet doorgezet en is daarmee een uiterst onzeker thema.		