



Ministerie van Volkshuisvesting en
Ruimtelijke Ordening

Thema #1

De complexiteit van (binnenstedelijke) stationsgebieden

Datum: 22 april 2024

Community of Practice Grootschalige woningbouwgebieden

Voorwoord	2
Samenvatting en vervolgacties	3
Introductie op Thema 1: De Complexiteit van Stationsgebieden	8
Vier leervragen over de Complexiteit van Stationslocaties	12
● Leervraag 1	13
● Leervraag 2	16
● Leervraag 3	19
● Leervraag 4	21
Bijlage	
A. Publicaties en inspiratie	26
B. Community of Practice: Wat is dat?	28
Colofon	30

Voorwoord



We, gemeenten, ministeries, marktpartijen, woningcorporaties, staan samen voor een enorme opgave om het woningtekort terug te dringen. Het bouwen in de **Grootchalige Woningbouwgebieden** is een veelomvattende opgave. We willen die gebieden zodanig ontwikkelen dat ze over veertig en zelfs honderd jaar ook nog succesvol functioneren. We bouwen daarom niet alleen huizen, we werken aan **nieuwe gemeenschappen in complete en duurzame wijken van de toekomst**.

We hebben dan ook een historische kans om een enorme impuls te geven aan binnenstedelijke gebieden door heel Nederland. Het zijn mooie uitdagingen, veelal in de bestaande stad, waarbij zich ook nieuwe vragen aandienen en er veel maatschappelijke onderwerpen samenkomen. Hiervoor moeten we een passende oplossing vinden, naast de realisatie van woningen. Hoe houden we daarbij toch het tempo en bewaken we de kwaliteit bij deze integrale aanpak?

We werken met veel inzet en overtuiging en hebben veel te leren. Geen gebied is hetzelfde, maar vaak gaat het wel om dezelfde knelpunten. Het is daarom interessant om bij de burens te gluren, om van elkaar te leren en elkaar te helpen: **hoe hebben anderen het aangepakt en welke van de oplossingen zijn voor mijn ontwikkeling toepasbaar?** Alle inzichten die we halen uit de 17 Grootchalige Woningbouwgebieden dragen uiteindelijk bij aan het **versnellen van de grootchalige woningbouwopgave**. De best practices uit de interdepartementale

gebiedsontwikkeling willen we graag delen via de Community of Practice. Ter leer en inspiratie, zodat wij de goede voorbeelden kunnen gebruiken om onze eigen praktijk te verbeteren.

Met deze **Community of Practice organiseren we de komende twee jaar tien inspirerende bijeenkomsten**. Iedere keer nemen we een ander **vernieuwingsvraagstuk**. Steeds weer om de snelheid en kwaliteit te borgen van de grootchalige gebiedsontwikkelingen. De serie van bijeenkomsten is bedoeld voor alle professionals die werken in een van deze 17 grootchalige woningbouwgebieden.

Op 22 april 2024 traptten we af in Nijmegen bij de eerste Community of Practice Grootchalige Woningbouwgebieden. Zij hebben een grote opgave rondom het station en dit was dan ook het thema van de eerste bijeenkomst. Het was een geslaagde en inspirerende ontmoeting. Iedereen was overduidelijk heel blij kennis te kunnen uitwisselen en elkaar in een informele setting te kunnen ontmoeten. Ik wil de gemeente Nijmegen heel hartelijk danken voor hun gastvrijheid en de inbreng van de thematiek. Deze publicatie is een uitgebreid verslag van de dag en gaat dieper in op de materie. Ik denk dat ook de betrokkenen bij de andere deze gebieden er veel inspiratie uit kunnen halen.

Hettie Politiek
Programmadirecteur Grootchalige Woningbouwgebieden



De complexiteit van (binnenstedelijke) stationsgebieden

Dit is de rapportage van de eerste bijeenkomst van de Community of Practice (CoP) Grootschalige Woningbouwgebieden, over de complexiteit van (binnenstedelijke) stationslocaties.

Waarom stationslocaties als thema?

Waar we in de 19e eeuw onze steden rondom kerken bouwden, ontwikkelen we ze nu rondom stations. Deze stedelijke openbaar vervoersknooppunten zijn belangrijke (entree)gebieden voor de stad, waarbij de verbinding met de binnenstad nú vaak nog niet klopt. Veel gemeenten zijn hun stationsgebieden sterk aan het verdichten. Het worden belangrijke ontmoetingsplaatsen, gewilde woonplekken, vestigingslocaties voor bedrijven en een aantrekkelijke poort voor gebruikers van bijvoorbeeld de culturele centra. Maar er komen ook veel ruimteclaims bij elkaar: voor de steeds intensievere vervoersstromen van en naar het station, voor de verdichting met wonen en werken, en voor het functioneren van de stations zelf. De stationsgebieden zijn daarmee bij uitstek een voorbeeld van de grotere complexiteit van binnenstedelijke ontwikkeling.

Vier leervragen

Vier leervragen staan in deze publicatie centraal:

1. Hoe organiseer je de samenwerking op gebiedsniveau met ProRail en NS, die meer vanuit de opgelegde landelijke regelgeving en taken denken, en niet per se vanuit het specifieke gebied?
2. Alle financiële regelingen waar geld mee vrijgespeeld wordt, zijn zeer welkom

om de ontwikkeling mogelijk te maken, maar hebben allemaal wel een eigen dynamiek en deadlines en die kloppen vaak niet met de volgordelijkheid van het gebied. Hoe zorgen we voor synchronisatie op de planning van het gebied?

3. We zijn enorm aan het verdichten. Rondom liggen woonwijken met lage dichtheid, en die zien de effecten van verdichting op zich afkomen. Hoe betrek je de omliggende wijken op een goede manier? Want het draagvlak binnen de wijken is cruciaal om snel vooruit te komen.
4. We hebben de neiging om met elkaar de binnenstedelijke opgave vooral te bespreken als duur, complex en met veel stakeholders. Dit kan botsen op een politieke realiteit die dan wellicht zegt: laten we dan maar niet zoveel voorrang geven aan de binnenstedelijke locaties. De vraag is: moeten we dit niet reframe en nadenken hoe we juist een ander verhaal kunnen vertellen over de binnenstedelijke opgave. Wat wordt de 'why' die we gaan overbrengen?

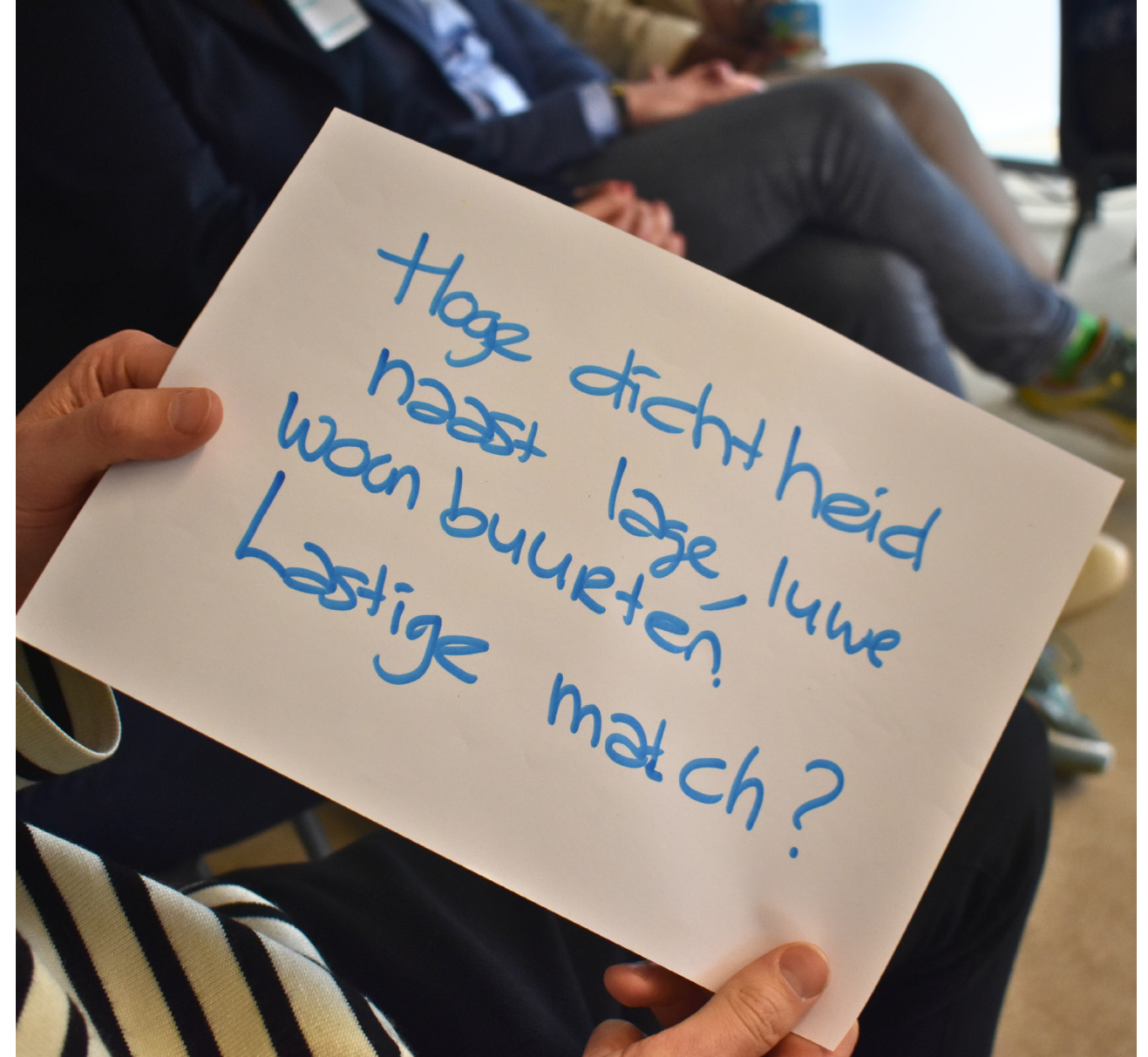
Vervolgacties

Leervraag 1:

1. Gebiedsontwikkelaars werken vaak met een discussiemodel. Het kan helpend zijn om de werkende principes van het discussiemodel, ook bij het nieuwe Team Ruimte van ProRail onder de aandacht te brengen.

Gewenste actie: verbinding leggen met ProRail door ministeries van VRO en I&W om samenwerking, en ook het discussiemodel, onder de aandacht te brengen.

2. Een gesprek over gebiedsontwikkeling rond de stations is helpend bij de opgaven.



Doel van een dergelijk gesprek is elkaars belangen beter te begrijpen, en stappen te zetten om die belangen per locatie met een gezamenlijke aanpak beter bij elkaar te brengen.

Gewenste actie: door ministeries VRO en I&W.

Leervraag 2:

1. In de Community of Practice delen:

- a. Een landelijk gesprek over gebiedsontwikkeling rond de stations zou helpend zijn aan de opgaven. Doel van een dergelijk gesprek is elkaars belangen beter te begrijpen, en stappen te zetten om die belangen per locatie met een gezamenlijke aanpak beter bij elkaar te brengen. Gewenste actie: door ministeries VRO en I&W.
- b. De vervolgstappen voor de toekomstige regeling ten behoeve van de grootschalige woningbouw.
- c. De Subsidiemonitor Haarlemmermeer als mogelijk model voor gemeenten om aan hun zijde meer vanuit 1 overzicht te sturen.

Gewenste actie: VRO binnen de CoP oppakken.

2. Zorgen dat de afspraken die in de regeling I&W - ProRail - NS Vastgoed worden aangegaan, ook in de relatie tussen ProRail en I&W in de BO-MIRT afspraken komt te staan, zodat ProRail ook van daaruit de urgentie gaat ervaren.

Gewenste actie: gemeenten samen met I&W.

Leervraag 3 & 4:

1. Het zou goed zijn als op rijksniveau bijgedragen wordt aan betere beeldvorming en ondersteunend materiaal, zodat gemeenten daar naar kunnen verwijzen en hun argumenten kunnen onderbouwen. Een gezamenlijk opgesteld verhaal maken over de waarden van binnenstedelijke verdichting voor de langere termijn.

Gewenste actie: ministeries van I&W en VRO.

2. Start een verkenning naar de mogelijkheden voor marktpartijen, corporaties in samenwerking met gemeenten en OV-aanbieders (gratis/goedkope) mobiliteits-abonnementen kunnen aanbieden voor bewoners rond de nieuwe stationslocaties (te bekostigen uit de uitsparing van een dure parkeerplek).

Gewenste actie: meenemen naar de CoP over mobiliteit.

3. Geef extra aandacht aan de combinatie van het gevaarlijke stoffen vervoer over het spoor en het ophanden zijnde Programma Woningbouw & Spoor en de 17 Groot-schalige Woningbouwgebieden.

Gewenste actie: ministerie VRO.



Introductie op Thema 1

De Complexiteit van Stationsgebieden

De 17 Grootschalige Woningbouwgebieden zijn unieke plekken waar wonen, werken en stedelijke voorzieningen samenkomen, veelal op binnenstedelijke locaties in plaats van aan de randen, zoals met VINEX-wijken veelal het geval was.

Veel gemeenten verdichten hun stationsgebieden om het woningtekort op te lossen. Deze stedelijke openbaar vervoersknooppunten zijn belangrijke (entree)gebieden voor de stad, waarbij de verbinding met de binnenstad nú vaak nog niet klopt. Waar we in de 19e eeuw onze steden rondom kerken bouwden, ontwikkelen we ze nu rondom stations. Veel gemeenten zijn hun stationsgebieden daarom sterk aan het verdichten. Waar die stationsgebieden ooit aan de rand van de binnenstad lagen, ontwikkelen we ze nu als gemengd hoogstedelijk hart. De stationsgebieden worden belangrijke ontmoetingsplaatsen, gewilde woonplekken, vestigingslocaties voor bedrijven en een aantrekkelijke poort voor gebruikers van bijvoorbeeld de culturele centra.

Duurzame verstedelijking

De stationsgebieden spelen een cruciale rol in de duurzame verstedelijking van Nederland. Ze zijn essentieel bij de aanpak van vele urgente opgaven, zoals de mobiliteitstransitie en de integratie van mobiliteitsnetwerken, de immense woningbouwopgave en bij grote opgaven op het gebied van klimaatadaptatie, leefbaarheid en de overgang naar een circulaire economie.¹ Hoe meer mensen rondom het station wonen en werken, hoe meer ze van het openbaar vervoer gebruik zullen maken.

De '15-minute city' is een concept dat ernaar streeft dat de stedelingen de belangrijkste dagelijkse voorzieningen binnen 15 minuten lopen of fietsen in de directe omgeving hebben, en ze zo minder afhankelijk zijn van grote afstanden per auto, minder filestress oplopen, dagelijks tijd besparen en een comfortabeler leven leiden. Als we dit concept volgen dan is het stationsgebied groter dan alleen de

¹ Handreiking Stedelijke knooppunten, een breder perspectief, 6 februari 2024 8

directe omgeving van het station. We houden rekening met een gebied van 4 km² rondom het station (ca. een straal van 1,13 km rondom het station).. Binnen dit gebied kunnen verschillende functies gestapeld worden en allemaal bereikbaar zijn op 15 minuten lopen of fietsen vanaf het station. Binnen dit gebied ontstaan gemengde, complete buurten met hogere dichtheid.

Complexe opgave

Deze nieuwe stapeling van functies, hogere dichtheid, met hun centraliteit en toenemende mobiliteitsstromen van en naar het station maakt de ontwikkeling van het stationsgebied een uitdagende opgave. Onderdeel van de opgave zijn de verdichting van het gebied, de toevoeging van werkplekken, extra stedelijke voorzieningen, veilige en comfortabele openbare ruimte, het creëren van mobiliteitshubs om het parkeren op straat te beperken, een hogere vraag naar energie en een grotere druk natuur-, bodem- en waterbeheer. De voetganger moet de

voorkeur krijgen in deze gebieden, wat betekent dat parkeren aan de randen van het stationsgebied moet worden gerealiseerd, in mobiliteitshubs. Zo wordt het OV-knooppunt verbonden aan het wegennet, en kunnen parkeerplaatsen op straat gebruikt worden voor andere doeleinden.

Stationsgebieden kunnen door de verdichting en het toevoegen van voorzieningen meer en meer verstenen, terwijl de warmere en nattere tijden juist om meer groen en zachte oppervlaktes vragen. Goede natuur, water en bodembeheer zijn cruciaal, en ook voor de gebruikers van het gebied moet groen goed bereikbaar zijn. De combinatie van hoge dichtheid en bereikbare natuur maakt dat er ook slim met de beschikbare vierkante meters om moet worden gegaan. Meervoudig ruimtegebruik in de stationsgebieden is daarvoor een oplossing.

Dan zijn er nog de uitdagingen van netcongestie en de stikstofproblematiek. De aanwezigheid van een station en





een hoog verdicht gebied maakt het gebruik van het stroomnet tot een grote uitdaging. Bij de stikstofproblematiek speelt dat sommige grote, ruimte-extensieve functies die niet meer op de plek passen waar ze nu zitten een andere locatie moeten krijgen en daar moeten ze vervolgens weer op voorzieningen en diensten aangesloten worden. Dat is een prijzige en lastige opgave. Sommige stations hebben in de komende jaren te maken met intensiever gebruik voor goederen van het spoor. Als het bijvoorbeeld gaat om meer goederenvervoer van chemische stoffen, dan moet er rekening worden gehouden met een grotere hinderzone, die weer de mogelijkheid voor toevoegen van wonen kan beperken.

Bij deze veelzijdige gebieden horen ook de vele *stakeholders*, allemaal met hun eigen belangen en opgaven. In het stationsgebied tekent zich daarmee het grote verschil tussen VINEX en de Grootschalige Woningbouwgebieden heel duidelijk af. Daar waar in het eerste geval de wijk in weilanden werd gebouwd en

‘gewoon’ ingetekend kon worden, moet er nu ook rekening worden gehouden met een bestaande omgeving, en de relatie met de daar al gevestigde stakeholders en gebruikers. Omwonenden willen de impact op hun bestaande wijk begrijpen en niet voor verrassingen komen te staan, NS en ProRail werken vanuit hun landelijke regelgeving en marktpartijen moeten meegenomen worden in de ontwikkeling en gemeenten kijken scherp naar de verbetering van de brede welvaart van hun inwoners, het eigendom is meestal meer versnipperd.

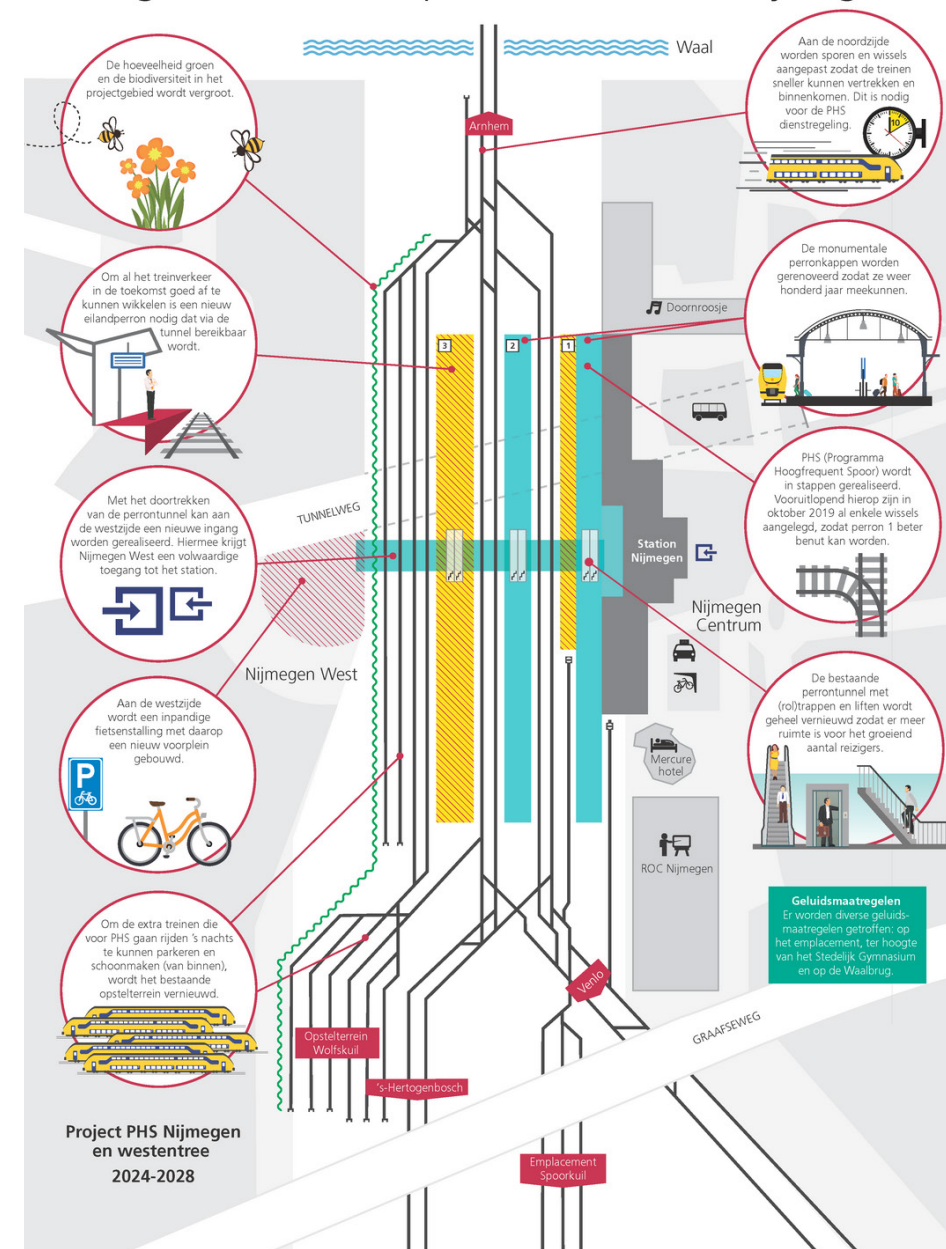
Stationsgebied Nijmegen

Een logische plek voor de eerste community of practice is het stationsgebied van Nijmegen. Het is het drukste station van Oost Nederland en die drukte neemt in de komende decennia nog fors toe. Als één van de 17 Grootschalige Woningbouwgebieden wordt in het Stationsdistrict Nijmegen en directe omgeving naast een woningbouwprogramma van 4.000

woningen, ook kantoren, commerciële functies, maatschappelijke voorzieningen, nieuwe infrastructuur en openbare ruimte gerealiseerd, in de periode tot en met 2032. Alle deelprojecten voor verstedelijking en voor infrastructuur bij elkaar opgeteld kennen een totale omvang van maar liefst € 1,4 miljard aan investeringen. Hiervan is € 240 miljoen afkomstig van de gemeente Nijmegen. Het Rijk investeert mee in de upgradering van het station zelf door het Programma Hoogfrequent Spoor Schiphol – Nijmegen. Hoewel ieder stationsgebied met Grootchalige Woningbouw unieke opgaven kent, is Nijmegen met deze complexiteit en omvang een geschikte gastheer voor de CoP. De opgaven die hier spelen, spelen ook bij veel van de andere stationslocaties.

In Nijmegen komt er een extra perron, een opstelrelin, een nieuwe perrontunnel en een nieuwe toegang aan de westzijde. Deze aanpassingen komen er omdat Nijmegen onderdeel uitmaakt van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS).

Wat gaan we doen op en rond station Nijmegen



Vier leervragen over de Complexiteit van Stationslocaties

De eerste stap van de ‘creatieve diamant’ (zie het proces dat we hanteren voor elke CoP in bijlage B) is om de opgaven beter in kaart te brengen. Wat zijn de leervragen waar de direct betrokkenen bij de stationsgebieden mee te kampen hebben? Voorafgaand aan de live bijeenkomst is er een analyse gemaakt naar aanleiding van intakegesprekken met projectleiders van een aantal van de belangrijkste Grootschalige Woningbouwgebieden in de nabijheid van een stationslocatie: Nijmegen als gastheer, Amersfoort, Zwolle, Arnhem, Dordrecht, Den Haag en Rotterdam. De projectleiders ervaren in hun dagelijkse praktijk de volgende vier leervragen als het meest prangend.

De CoP startte met een rondleiding door het stationsgebied van Nijmegen.



Leervraag 1

Hoe organiseer je de samenwerking op gebiedsniveau met ProRail en NS, die meer vanuit de opgelegde landelijke regelgeving en taken denken, en niet per se vanuit het specifieke gebied?

Enkele voorbeelden van verschillen tussen landelijke belangen en gebieds belangen zijn:

- Vanuit een landelijke overweging kan het van belang zijn een P&R terrein onbebouwd te laten als een reservering voor de toekomst open te laten, ook als het vaak grotendeels leegstaat. Vanuit het gebied ligt daar juist een grote kans om op korte termijn te verdichten.
- Spooremlacements kunnen veel ruimte opleveren, maar hun verplaatsing is vanuit de gebiedsontwikkeling alleen niet te bekostigen en kost veel tijd, terwijl hier vanuit de landelijke spoorbelangen

gezien misschien niet de eerste prioriteit ligt.

- Het aanbrengen van poortjes maakt het station beter te controleren, maar kan botsen op de wens om de aanliggende stadsdelen beter met elkaar te verbinden en toegankelijk te houden. gemakkelijk voor elkaar openbaar toegankelijk te houden. En
- Er kan discussie zijn over de wenselijkheid om in de omgeving te mengen met commerciële voorzieningen, die het station graag tot het stationsgebouw zelf wil beperken om daarmee inkomsten te genereren. Dit zijn enkele voorbeelden van

verschillen tussen landelijke belangen en gebiedsbelangen.

Gesignaleerde knelpunten

Voor de betrokken lokale partijen (gemeente, ontwikkelaars, woningbouwcorporaties, onderwijsinstellingen, private partijen etc.) is de integrale gebiedsontwikkeling van het stationsgebied de primaire opgave, terwijl voor de partners NS en ProRail vaak een landelijke manier van denken geldt. Deze confrontatie van lokale en landelijke logica levert voor veel van de stationslocaties uitdagingen op.

Verschillende overleggen gaan moeizaam. Dat begint met lange doorlooptijden van de overleggen en de gevraagde antwoorden. Het gaat bijvoorbeeld ook over van wie de grond is en de bijbehorende kosten om op die grond te ontwikkelen, wie de risico's draagt en wie verantwoordelijk wordt voor het beheer. Het levert extra uitdagingen op om overeenstemming te verkrijgen

over het ontwerp en de kwaliteit van het spoorgebied. Het veroorzaakt ook vertraging voor de projecten als geheel, en dus een belangrijk deel van de opgave in de Grootschalige Woningbouwgebieden, waarin het juist urgent is om snel tot uitvoering te komen.

Positieve ervaringen

Er zijn in de groep echter ook positieve ervaringen over de samenwerking. In Leiden is er een gezamenlijke projectorganisatie met een gezamenlijke projectleider. Dat is een belangrijke voorwaarde om sneller tussen partijen te kunnen schakelen om tot oplossingen te komen. In eerste instantie wilde ProRail niet aan tafel, maar door een opschaling naar directie van I&W is dat toch gebeurd en loopt het nu beter. Over die opschaling, en daarmee het passeren van de vertegenwoordiger van ProRail, heeft de projectleider transparant gecommuniceerd. Ook dit hielp mee in het soepeler laten verlopen van het traject. Het was belangrijk om aan de voorkant

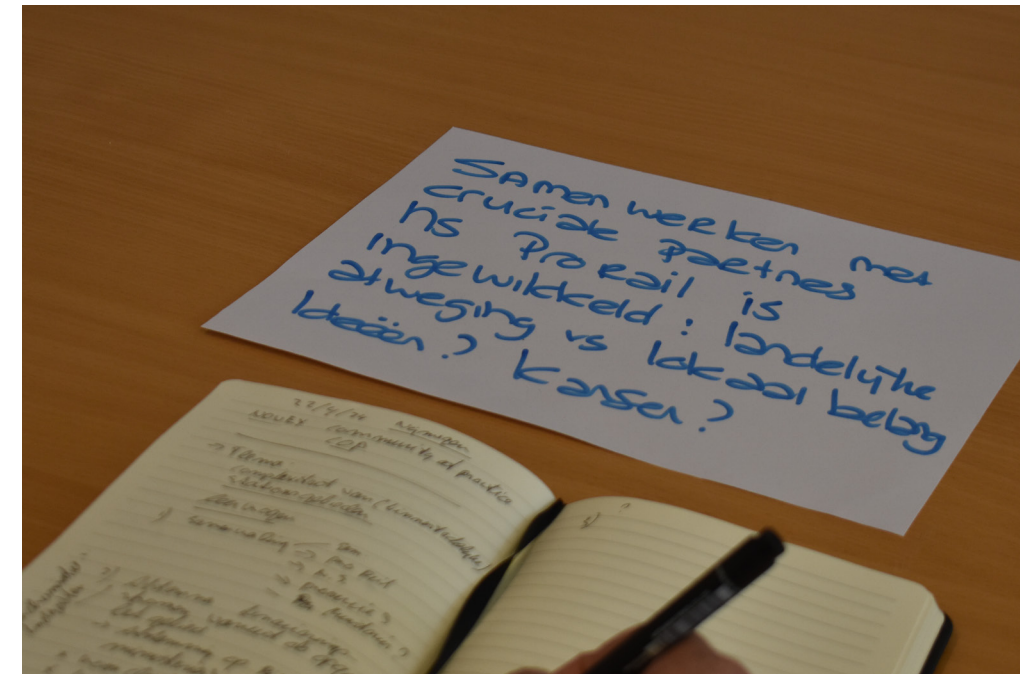
strengere spelregels op te stellen en een duidelijke risicoverdeling in percentages. Dat heeft veel commitment gegeven. Er wordt geconstateerd dat Leiden nog in een eerdere fase zit dan Zwolle en Nijmegen, waardoor er misschien later ook nog knelpunten kunnen ontstaan als het er echt om gaat spannen.

Andere belangen

NS en ProRail hebben primair het belang dat de treinen veilig en op tijd rijden, en worden niet afgerekend op een doelstelling om meer reizigers met de trein te laten reizen, wat nu juist centraal staat in de aanpak van de verdichting rond de stationsgebieden. Die belangen kunnen op gespannen voet staan met het primaire belang van de ontwikkeling van een stationsgebied. ProRail heeft een grote opgave en 40% van stations zijn renovatie. Beide organisaties staan onder druk.

Het is van belang om meer inzicht te krijgen in elkaars situatie en knelpunten, om van hieruit naar oplossingen te

zoeken en betere spelregels af te spreken over bijvoorbeeld risico's die kunnen optreden. Mogelijk is ook een escalatiemodel op nationaal niveau nuttig om doorzettingskracht te organiseren.



Conclusies leervraag 1

Het antwoord begint met de erkenning dat elke gemeente, NS en Prorail hun eigen werk- en besluitvormingsprocessen hebben. Onderling zijn Prorail en NS ook heel verschillend. Dat betekent dat de samenwerking en wijze van omgang met deze partijen ook verschillend is. Heb daar oog voor.

Ook moet erkend worden dat gebiedsontwikkeling een stuk complexer is, met een veelvoud aan stakeholders en dat dit een andere werkwijze vereist dan een reguliere projectaanpak.

Prorail is een team 'Ruimte' aan het opstellen. Dat biedt kansen.

Vervolgacties

- 1 **Gebiedsontwikkelaars werken vaak met een discussiemodel. Het kan helpend zijn om de werkende principes van het discussiemodel, ook bij het nieuwe Team Ruimte van ProRail onder de aandacht te brengen. Gewenste actie: verbinding leggen met ProRail door ministeries van VRO en I&W om samenwerking, en ook het discussiemodel, onder de aandacht te brengen.**
 - **Gewenste actie: ministeries van I&W en VRO**
- 2 **Een landelijk gesprek over gebiedsontwikkeling rond de stations zou helpend zijn aan de opgaven. Doel van een dergelijk gesprek is elkaars belangen beter te begrijpen, en stappen te zetten om die belangen per locatie met een gezamenlijke aanpak beter bij elkaar te brengen.**
 - **Gewenste actie: door ministeries VRO en I&W.**

Leervraag 2

Alle financiële regelingen waar geld mee vrijgespeeld wordt, zijn zeer welkom om de ontwikkeling mogelijk te maken, maar hebben allemaal wel een eigen dynamiek en deadlines en die kloppen vaak niet met de volgorde van het gebied. Hoe zorgen we voor synchronisatie op de planning van het gebied?

Sommige stationsgebieden hebben te maken met 5 of 6 verschillende financiële regelingen, die elk hun eigen regels kennen. Soms is financiering bijvoorbeeld gekoppeld aan de voorwaarde om voor een bepaalde tijd woningen te realiseren, terwijl de investering alleen gaat naar het creëren van de randvoorwaarde en het wegnemen van barrières voor woningbouw. De daadwerkelijke bouw is vervolgens echter afhankelijk van de marktomstandigheden en de investeringen van particuliere ontwikkelaars.

Soms vragen de financiële regelingen voor woningbouw om een snellere oplevering dan mogelijk is vanuit de investeringen in infrastructuur, die randvoorwaardelijk zijn om woningbouw te realiseren.

De regelingen liggen vaak jaren vooruit vast, terwijl intussen marktomstandigheden kunnen veranderen en om aanpassingen kunnen vragen. De leervraag is daarom hoe het mogelijk is dit allemaal beter met elkaar te synchroniseren, en

aan te laten sluiten op de daadwerkelijke logica van de gebiedsontwikkeling rondom stations in de praktijk.

Het gesprek hierover leverde tien nieuwe inzichten op:

1.

De huidige subsidieregelingen zijn vaak niet voldoende geënt op de realiteit van binnenstedelijke gebiedsontwikkeling, waarin eerst investeringen nodig zijn voordat er woningen kunnen worden gebouwd, en het bouwen van die woningen zelf vervolgens sterk afhankelijk is van markttempo en inzet van ontwikkelaars, en dus buiten de directe invloed van de subsidie-ontvanger ligt. Het doel moet dus zijn de subsidieregeling zodanig te ontwikkelen dat die kan omgaan met wat er echt in de gebiedsontwikkeling nodig is.

2.

Er is bij het ministerie VRO een “Regeling Grootschalige Gebiedsontwikkeling in oprichting”. Dit wordt nu eerst in een casus verkend en toegepast. De gedachte is dat de helft van het publieke tekort

vooraf wordt toegezegd. Bij toekenning zou er dan geen maatregel zijn. Vervolgens zou er een meer flexibel systeem zijn van jaarlijkse verantwoording over het publieke tekort en worden ook per jaar de plussen en minnen bijgesteld. Het ministerie VRO toetst dan niet achteraf, maar loopt onderweg mee met hoe het gebied zich ontwikkelt. Dit leidt dan uiteindelijk tot een plus of min op de maatregelen. Binnen de middelen voor de Grootschalige Woningbouwgebieden kan dit onderling worden verevend.

3.

Het ministerie werkt eraan om dit via samen met de controle-ambtenaren van zowel de ministeries als de gemeenten in de beschikking te krijgen, omdat zij veel kennis hebben, maar nu vooral gewend zijn op de huidige manier te controleren. Het is ook belangrijk hun paradigma goed te begrijpen: controleurs willen de risico-voorziening graag zo laag mogelijk houden. Het wordt dan een soort SPUK (“specifieke uitkering”) op wonen, maar het geld gaat naar de randvoorwaarden om die te realiseren, niet naar het realiseren

van aantallen woningen zelf.

4.

Dit kan op termijn ook een interdepartementale regeling worden.

5.

I&W en VRO hebben daarnaast samen het initiatief genomen om meer inzicht te krijgen in alle knelpunten op het vlak van volgorde van de regelingen. Deze actie loopt nu vanuit het Rijk. Er is behoefte aan meer inzicht over hoe alle regelingen zich tot elkaar verhouden.

6.

Er is ook een actie ingezet om de te bespreken of de bereikbaarheidsprogramma's in te zetten zijn voor de ontwikkeling als geheel, inclusief de regelingen. Hier zitten gemeenten en ministeries al met elkaar aan tafel.

7.

Deze acties kunnen leiden tot het herorganiseren in 1 beschikkings- en 1 verantwoordingssystematiek. Het is gezien de juridische status het beste om niet te veel aan al gedane beschikkingen

te komen; dit zou vooral voor nieuwe beschikkingen vanaf nu kunnen gaan gelden.

8.

Vervolgens zouden de ministeries ook graag naar 1 moment van voeding per jaar toe gaan op alle regelingen tegelijk.

9.

Waar de pilot aan ministeriezijde interessante nieuwe antwoorden en inzichten oplevert, is de Gemeente Haarlemmermeer aan gemeentezijde met een waardevol nieuw instrument bezig. De gemeente bouwt nu aan een subsidiemonitor voor alle regelingen, omdat de gemeente zelf ook het overzicht niet meer voldoende kon aanbrengen. De gemeente kijkt nog naar het juiste tempo van verantwoorden: 1, 2 of 4x per jaar? De gemeente deelt dit model graag met andere gemeenten.

10.

Het risico op terugbetalen heeft gezamenlijke oplossingen nodig tussen ministeries en gemeenten. Maak er een gezamenlijk pad van dat ook gezamenlijk doorlopen

wordt, en kijk meer naar de intentie in plaats van alleen sec naar de aantallen, laat 10-20% marge om met de werkelijke praktijk van de binnenstedelijke gebiedsontwikkeling om te kunnen gaan. Verleg de subsidiecriteria van output naar de gewenste effecten, zoals in de ‘beter benutten’ regeling.



Conclusies leervraag 2

Er is onderling herkenning dat je op woningaantallen wordt afgerekend, terwijl er eerst investeringen in mobiliteit aan vooraf gaan. Dit wringt. Tegelijkertijd is er realisme bij de projectleiders over de kansrijkheid om bestaande regelingen aan te passen. Een grote stap vooruit zou al een versoepeling van de wijze van verantwoording zijn: idealiter wil je niet over de losse resultaten maar de totale effecten verantwoording afleggen. De wens om de verantwoording te versimpelen speelt ook bij de 'WoMO gedeelte 2' regelingen, waar meer eenvoud het monitoren zou verbeteren. Een heel praktisch punt dat hierbij speelt is de data verantwoording, hoe ga je daar als gemeente mee om. De gemeente Haarlemmermeer geldt als voorbeeld gemeente om te leren hoe je dit doet.

Er zijn investeringen in nieuwe mobiliteit, zoals fietsen, nodig. Het helpt als IenW dat ook elders in samenspraak met ProRail en NS Vastgoed hoger op de lijstjes zet, zoals in de BO Mirt. En er heerst onzekerheid over wat het nieuwe kabinet gaat doen met de SPUK's: die worden wellicht naar het gemeentefonds overgeheveld. Op dat moment ontstaat er een nieuwe situatie.

Vervolgacties

- 3 In de Community of Practice delen:**
 - a VRO en I&W spannen zich in om de verschillende lopende regelingen zo goed mogelijk te synchroniseren en redeneren daarbij ook vooral vanuit de opgave**
 - b De vervolgstappen voor de toekomstige regeling ten behoeve van de grootschalige woningbouw.**
 - c de Subsidiemonitor Haarlemmermeer als mogelijk model voor gemeenten om aan hun zijde meer vanuit 1 overzicht te sturen.**

→ **Gewenste actie: VRO binnen de CoP oppakken.**
- 4 Gemeenten hebben de wens geuit om ervoor te zorgen de afspraken volgend uit de regelingen van I&W en VRO (bijvoorbeeld Woningbouw op Korte Termijn en WBI), ook structureel worden afgestemd met spoorse partijen (ProRail/NS) daar waar deze het spoorstelsel raken, zodat er meer betrokkenheid, draagvlak, sturing en urgentie vanuit alle betrokken partijen kan ontstaan.**

→ **Concrete actie die hieruit voortkomt is dat I&W en VRO samen met ProRail, vanuit het Programma Wonen & Spoor, in overleg treden over een passende governance.**

Leervraag 3

We zijn enorm aan het verdichten. Rondom liggen woonwijken met lage dichtheid, en die zien de effecten van verdichting op zich afkomen. Hoe betrek je de omliggende wijken op een goede manier? Want het draagvlak binnen de wijken is cruciaal om snel vooruit te komen.

Als de omwonenden de verdichting en de toenemende verkeersstromen door hun wijken vooral als verlies beschouwen dan is dat een voedingsbodem voor onvrede, en voor langere procedures. Hoe kunnen de stationsgebieden ook voorzien in de behoeften van de gebruikers van die omringende wijken? Hoe kunnen we het proces zo inrichten dat we die stemmen ook vroegtijdig en regelmatig goed horen en een plaats geven in het proces, temidden van de stemmen van grote, landelijke spelers met veel invloed? En kan de verdichting van de stationsgebieden omgekeerd ook meer iets betekenen voor

(bestaande) voorzieningen in de omringende wijken die daar onder druk staan, zoals winkels en basisscholen?

Hoofdpijnen uit het gesprek

- Er is een goed, consequent, robuust verhaal nodig, dat wordt gecommuniceerd met de omliggende wijken en buurten;
 - Waarom ontwikkelen we dit gebied?
 - Waarom profiteer je daar als omwonende ook van?

- Dat betekent dat we actief moeten luisteren naar de gebruikers van het omliggende gebied.
- Er is een icoon nodig dat symbool staat voor de positieve kant van de ontwikkeling. Dat kan een brug zijn, maar ook iets kleins als een bankje of tafeltennistafel.
- Blijven informeren: de verschillende stakeholders moeten met elkaar blijven praten. (Nieuwe) bewoners met elkaar. Bewoners met ondernemers. Ondernemers met ondernemers.

Participatie en onderzoek

Om angsten als 'hoogtevrees', te hoge dichtheid (parkeerproblematiek) en nieuwe doelgroepen in de wijk bespreekbaar te maken is er tijdig goede intensieve participatie nodig. De gemeente zou al vanaf de start rond moeten lopen door de wijken, luisteren en observeren. Ga actief op zoek naar de stille stemmen. Verbind verschillende groepen in het gebied. En vooral, wees zichtbaar in de wijk. Maak vervolgens de vertaling: hoe kan het nieuwe gebied ook een oplossing

bieden voor de problemen van de huidige gebruikers van het (omliggende) gebied? Wat kan het nieuwe gebied bijdragen aan de behoeften van de omliggende wijken, in plaats van dat de verdichting alleen maar als verlies wordt ervaren?

Blijf in gesprek

Organiseer een café / club, zoals in Zwolle met het Spoorcafé, waarbij stakeholders in het gebied eens per zes weken samenkomen om geïnformeerd te worden en met elkaar in gesprek te gaan met een borrel. Vergelijkbaar met Club Rhijnhuizen in Nieuwegein, waar er een gebiedscoöperatie is opgericht om tijdens de planfase en de ontwikkelfase met bewoners, omwonenden, vastgoedeigenaren, ontwikkelaars, initiatiefnemers en gemeente samen te werken. De Club eet vier keer per jaar op een onverwachte plek in het gebied, er ontstaan informele gesprekken tussen de verschillende groepen, en aansluitend wordt elke keer een ander thema besproken. De Club is ook de motor om quick wins op te pakken, aan matchmaking te doen, tijdelijk gebruik

en placemaking te organiseren en samen te werken aan de kwaliteit van het gebied.

Door dit soort structuren zijn nieuwe bewoners niet anoniem voor de oude bewoners: doe actief aan community building, onderhoud de relaties niet eenmalig maar op een reguliere basis, en zorg ervoor dat de ideeën die morgen kunnen worden opgepakt ook snel naar resultaat worden geleid. Dat schept het vertrouwen dat mee praten ook echt zin heeft en zet de deur open naar ambitieuzere plannen.

Een goed, consequent, robuust verhaal

Wat is het verhaal wat we vertellen bij de ontwikkeling van een gebied. In het mobiliteitsbeeld 2023 staat dat de maatschappelijke kosten die het gevolg zijn van files en vertragingen op het Nederlandse hoofdwegennet geraamd zijn op 2,7 à 3,5 miljard euro per jaar (2022). Dat is een reden om te investeren in stationsgebieden. Bespreek met de huidige bewoners/gebruikers van het gebied hoe ook zij kunnen profiteren van de ontwikkeling. Welke

voordelen hebben zij door het nieuwe gebied? (Dat betekent dat bekend moet zijn wat er speelt onder de bewoners/gebruikers). Maar het betekent ook dat het moet worden bewezen met een investering in het huidige gebied. “Investeer in de bestaande stad, om de nieuwe stad te ontwikkelen.”

Zorg voor een symbool of icoon

Visualisatie van het nieuwe gebied helpt bij dat verhaal, bijvoorbeeld met een grote maquette op een centrale plek in het gebied. Dan begrijpen bewoners hoe het gebied gaat werken en hoe bepaalde ingrepen invloed hebben op hun directe leefomgeving.

Maar misschien werkt een in het gebied tastbaar icoon van de vernieuwing nog beter, zoals de brug ‘De Oversteek’ in Nijmegen die symbool staat voor de nieuwe ontwikkelingen in Nijmegen. Of een klein huisje dat al jaren geleden gesloopt had moeten worden, dat de gemeente en bewoners samen aanpakken, en nu eindelijk een startpunt is voor de

nieuwe ontwikkeling (Club Rhijnhuizen). Wat daar begon met het samen slopen van een huisje en het plaatsen van een picknickbank, ging daarna door in het zoeken naar betere openbare ruimte, het activeren van Fort Jutphaas als parkgebied en leidt er nu toe dat er (wat niet in de plannen stond) een heel Park Rijnhuizen wordt ontwikkeld. Begin klein, bouw vertrouwen, leer en test wat werkt, genereer gezamenlijke energie en krijg daarmee deuren open voor grotere interventies.

Leervraag 4

We hebben de neiging om met elkaar de binnenstedelijke opgave vooral te bespreken als duur, complex en met veel stakeholders. Dit kan botsen op een politieke realiteit die dan wellicht zegt: laten we dan maar niet zoveel voorrang geven aan de binnenstedelijke locaties. De vraag is: moeten we dit niet reframen en nadenken hoe we juist een ander verhaal kunnen vertellen over de binnenstedelijke opgave. Wat wordt de ‘why’ die we gaan overbrengen?

Binnenstedelijke ontwikkeling, die van de stationslocaties in het bijzonder, gaat op korte termijn misschien gepaard met meer complexiteit. Maar tegelijkertijd ligt er een unieke kans om duurzaam functionerende gebieden op gewilde locaties voor de langere termijn te ontwikkelen. Omdat we de binnenstedelijke gebieden nu zo aan het

aanpakken zijn, komen daarvan als eerste de complexiteit en kosten in beeld. Maken we wel genoeg duidelijk wat de lange termijn baten zijn, zoals het gebruik maken van bestaande infrastructuur, en hoe die zich verhouden tot de investeringen die in buitenstedelijke gebieden nodig zijn, waar die infrastructuur vaak nog moet

worden aangelegd (om een voorbeeld te noemen)?

Uit de eerste rondgang langs de deelnemers wordt duidelijk dat de behoefte van een ander frame wordt gedeeld. Politiek, bewoners, investeerders vragen ieder een ander verhaal. En binnen die groepen zijn ook weer verschillende verhalen nodig. Sommige bewoners kunnen niet wachten tot er eindelijk iets gebeurt, zodat hun buurt verbetert. Andere bewoners zien op tegen de verandering en vrezen verlies van kwaliteit of drukte. Het is niet anders voor de andere partijen.

Een spoorzone levert veel waarde op heel veel terreinen voor heel diverse groepen: meer gebruikers kunnen met openbaar vervoer reizen en ervaren minder filestress, het gebied zelf wordt levendiger en veiliger, er komen woningen en werkplekken beschikbaar op gewilde plekken, waaronder ook veel broodnodige betaalbare woningen, het draagvlak van voorzieningen in omringende wijken neemt toe, de stad als geheel wordt beter bereikbaar, etc. Er zijn dus ook veel verhalen te vertellen. Uiteindelijk werken we

aan een gelukkige stad. Echter, dat is niet wat mensen nu denken. Er zijn misvattingen over de spoorzone ontwikkelingen:

- Misvatting: “De rijksinvestering levert te weinig op.” De investering van 7,5 mrd in de spoorgebieden is gekoppeld aan woningbouw en wordt naar eenheden van woningen omgezet. Dit is een veel te nauwe benadering. Het is wellicht behulpzaam om het programma op gang te krijgen, maar doet de impact op de hele stad te kort. De investering rendert veel breder.
- Misvatting: “Dit is een project waar alleen de elite profijt van heeft. Stedelijke dichtheden rondom het station, parkeernorm 0,2, dat is alleen voor de rijken.” Dit staat haaks op de focus op de hoeveelheid sociale woningen die in de spoorzones staan gepland. Dit kan politiek tot stagnatie leiden, zo laat de ontwikkeling in Eindhoven zien.

Jakkes, Autoluw

Er ligt in veel steden een smet op het

woord autoluw. Het levert moeilijke gesprekken op in buurten met bewoners, ondernemers en kiezers. Mensen geloven er niet in, hebben het gevoel dat hun vrijheid wordt ingeperkt en hebben weinig of slechte openbaar vervoer-ervaringen. Soms is er ook terechte angst: de ov-bereikbaarheid van veel bedrijventerreinen is slecht, veel woonwijken zijn ingesteld op de auto en de kosten van openbaar vervoer zijn voor veel bewoners te hoog. 17 In de voorgesprekken kwam ook het ongemak over de mobiliteitshub naar boven: voor wie is het en hoe werkt het, hoe werkt de organisatie, de financiering, en hoe werkt het in de fysieke ruimte in de wijk.

We begeven ons op onbekend terrein

Het type wijken dat we gaan realiseren is volstrekt nieuw. We hebben hier (hoge dichtheid, veel voorzieningen, ov knooppunt, en nadruk op sociale woningbouw) nog niet eerder ervaring mee opgedaan. Dit betekent dat we op veel terreinen aan het pionieren zijn, en dus ook geen

doorleefd beeld van de toekomstige buurt uit kunnen dragen. Het ontbreekt aan inspirerende voorbeelden die vertrouwen bieden, en mensen helpt om zich een beeld te vormen van deze nieuwe woongebieden.

Van boven neergedaald

De spoorzone-ontwikkelingen komen voort uit een grote planontwikkeling. Het zijn geen organische ontwikkelingen, dicht op de huid van de vraagstukken die in de diverse wijken rond het station leven of breder spelen in de stad. Ze zijn ook niet het gevolg van een vraag uit de bewoners of de wijken. Het is ook de vraag in hoeverre het mogelijk is adaptief te zijn, door de wijze van planontwikkeling. Deze snelle analyse-ronde met elkaar, biedt veel aanknopingspunten om op andere manieren met het frame rond de spoorgebieden om te gaan. Het is belangrijk dat we andere verhalen gaan vertellen, die gaan over de brede maatschappelijke waarde die gecreëerd wordt voor bewoners en ondernemers. Die verhalen starten met de vraag: wat levert deze ontwikkeling

deze bewoners, de ondernemers, deze.... werknemers, deze....jongeren op? Het is belangrijk die verhalen ook samen met hen te maken. Dit zijn lokale verhalen, die lokaal gemaakt moeten worden. Daarnaast is er behoefte aan gedeelde grotere verhalen, rond autoluw, rond de radicaal andere wijk die we willen realiseren, over de sociale woningbouw die daarin centraal staat. Het huidige verhaal is wellicht gefragmenteerd, op basis van data, vermeden kosten, hoger geluk en gezondheid, samen leven. Het totale verhaal moeten we nog bouwen.

Goederenvervoer

De discussie in de spoorgebieden moet in de komende tijd naar een hoger niveau getild worden, want goederenvervoer rijdt ook over het spoor en om die bijvoorbeeld veilig ammoniak te laten vervoeren moet de hinderzone enorm uitgebreid worden. Ook moeten we ons bewust zijn van ons economisch en energetisch model. Alles heeft effect op de lange termijn en met de veranderingen in een gebied moeten we rekening houden.

Conclusies leervraag 3 & 4

Er bestaat vaak de gedachte dat we pas naar buiten kunnen als we alles weten. Dat is niet nodig en ook niet goed. Sterker nog: wees niet bang, heb nog niet alle antwoorden paraat, maar neem de omgevingsparticipatie als uitgangspunt en start van je planvorming. Zo neem je mensen aan de voorkant mee en kun je goed hun zorgen, wensen, ideeën en energie een plek geven in de ontwikkeling. Die wensen en zorgen worden daarmee onderdeel van het verhaal, van de why en leiden tot herkenning en erkenning bij de bewoners. In dezelfde lijn: betrek ook de omgevingsdienst al vanaf het begin bij de planvorming, ivm milieucirkels en preventie, en ProRail en ministerie van I&W om beeld te krijgen van de toekomstige belasting vanuit personen- en vooral ook het goederenvervoer.

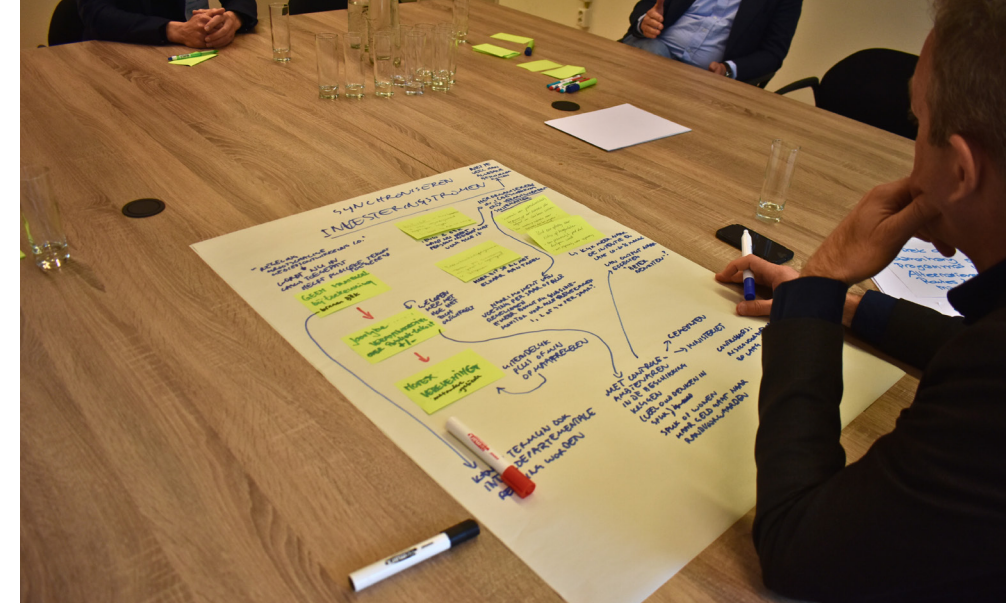
Rondom het verminderen van autogebruik hangt de sfeer van een linkse hobby en automobilistje pesten, en dat beeld moet kantelen. Dit is voor ambtenaren met een rechtse raad lastig, maar eigenlijk ook voor ieder project ongeacht de politieke kleur. De lokale politiek is er bij gebaat als het rijk bijdraagt aan een realistischere beeldvorming en argumentatie over het verminderen van autogebruik in de stad. Verbetering van het spoor draagt ook bij aan betere doorstroming van auto's elders.

OV wordt vaak aangeprezen als aantrekkelijk en goedkoop alternatief voor de auto, maar dat is het niet. In veel buurten is sprake van vervoersarmoede onder bewoners: het ov is te duur voor hen, zonder auto kunnen ze niet meer

naar hun werk aan de randen van de stad, een deelauto lost dat niet op en is niet beschikbaar in hun wijken. Erken dit in je communicatie en neem het mee in je participatie met bewoners. Kijk ook of je er een extra aantrekkelijk aanbod op kunt ontwikkelen.

Vervolgacties

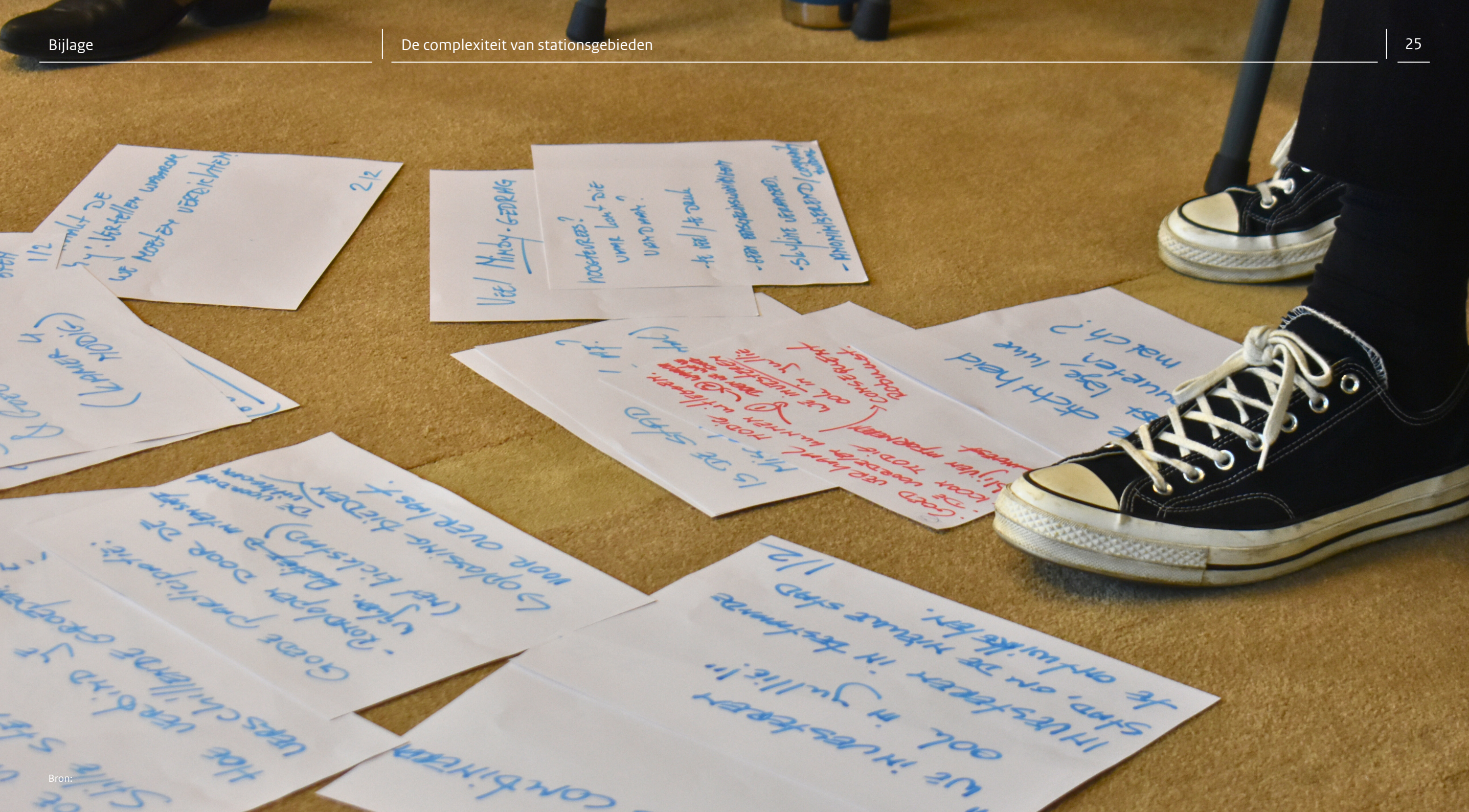
- 5 Verwijzen en verspreiden handreiking Mooi NL. Geen concrete actie verder opnemen.
- 6 Start een verkenning naar de mogelijkheden voor marktpartijen, corporaties in samenwerking met gemeenten en OV-aanbieders (gratis/goedkope) mobiliteits-abonnementen kunnen aanbieden voor bewoners rond de nieuwe stationslocaties (te bekostigen uit de uitsparing van een dure parkeerplek).
 - Gewenste actie: meenemen naar de CoP over mobiliteit.
- 7 Geef extra aandacht aan de combinatie van het gevaarlijke stoffen vervoer over het spoor en het ophanden zijnde Programma Woningbouw & Spoor en de 17 Grootschalige Woningbouwgebieden.
 - Gewenste actie: ministerie VRO.



Top: Handreiking Stedelijke knooppunten, een breder perspectief - 6 februari 2024 8

Bottom: Handreiking Stedelijke knooppunten, een breder perspectief - 6 februari 2024 8





Bijlage A

Publicaties en inspiratie

In aanloop naar iedere Community of Practice zal er inspiratie rondom het thema gedeeld worden om zo met (her)nieuw(d)e kennis met de bijeenkomst te starten. Voor dit thema gaat het om twee landelijke, eerder verschenen, rapporten die we graag nog onder de aandacht brengen van de deelnemers en de lezers van dit werkboek.



Handreiking — Stedelijke knooppunten: een breder perspectief

De handreiking van het Programma MooiNL, opgesteld door het ministerie van BZK, biedt een overzicht van uitdagingen en ontwerp oplossingen voor stationsgebieden in Nederland. In samenwerking met diverse partijen maakt de handreiking inzichtelijk welke ruimtelijke en ontwerp opgaven belangrijk zijn voor de ontwikkeling van stedelijke knooppunten met hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit. De handreiking biedt geen standaardoplossingen of nieuw Rijksbeleid, maar ondersteunt lokale overheden met een handleiding en checklist om ruimtelijke keuzes te maken en alternatieven te beoordelen.

De focus ligt op de 4 km² rondom ov-knooppunten, waarbij gemeenten de regie hebben, maar waar ook diverse stakeholders betrokken zijn. Daarnaast biedt de handreiking waardevolle informatie voor Rijksprogramma's zoals de Actieagenda OV-Knooppunten en de toekomstige Nota Ruimte.

→ <https://www.mooinederland.nu/longread/stedelijke-knooppunten-een-breder-perspectief>



Het Nieuwe Stationskwartier — Ruimtelijke kwaliteit op het grensvlak van knooppunt en stad.

Deze publicatie is tot stand gekomen op verzoek van en in samenwerking met NS en ProRail en samengesteld door Bureau Spoorbouwmeester op basis van een verkenning van de thematiek door PosadMaxwan.

Hoofdpunten uit de publicatie: Rond veel stations kan een enorme ruimtelijke en maatschappelijke waardevermeerdering plaatsvinden. Blijvende bereikbaarheid, levendigheid, multifunctionaliteit en een hoogwaardige, duurzame uitstraling zijn belangrijke ingrediënten. Samen dragen zij bij aan het 19 unieke karakter van de stad en de stations-omgeving. Het Nieuwe Stationskwartier biedt alle partijen die (gewilde) stationsgebieden beheren en ontwikkelen een gemeenschappelijk perspectief. Deze publicatie bestaat uit een analyse van de ruimtelijke opgave en een beschrijving van de kansen die daarin voor de stedelijke samenleving besloten liggen. Daaruit volgen zes inhoudelijke aanbevelingen over de configuratie, ontwikkeling en inrichting van het stationskwartier. Ze worden gespecificeerd in een serie bouwstenen die houvast bieden bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Daarna volgen zes procedurele aandachtspunten voor een goede afstemming en samenwerking.

→ <https://www.spoorbeeld.nl/methodes/het-nieuwe-stationskwartier>

Bijlage B

Community of Practice: Wat is dat?

Er zijn 17 Grootschalige Woningbouwgebieden aangewezen, waarbij het Rijk een belangrijke rol speelt. Het bouwen in deze woningbouw gebieden is vaak een complexe opgave. We bouwen niet alleen huizen, we werken aan nieuwe gemeenschappen in complete en duurzame wijken van de toekomst. En dat doen we veelal in de bestaande stad. Het zijn mooie en uitdagende opgaven, waarbij zich ook veel nieuwe vragen aandienen en maatschappelijke uitdagingen samenkomen. Hoe houden we het tempo en bewaken we de kwaliteit bij deze integrale aanpak?

Geen gebied is hetzelfde, maar vaak gaat het wel om vergelijkbare knelpunten en oplossingen. Om niet steeds het wiel

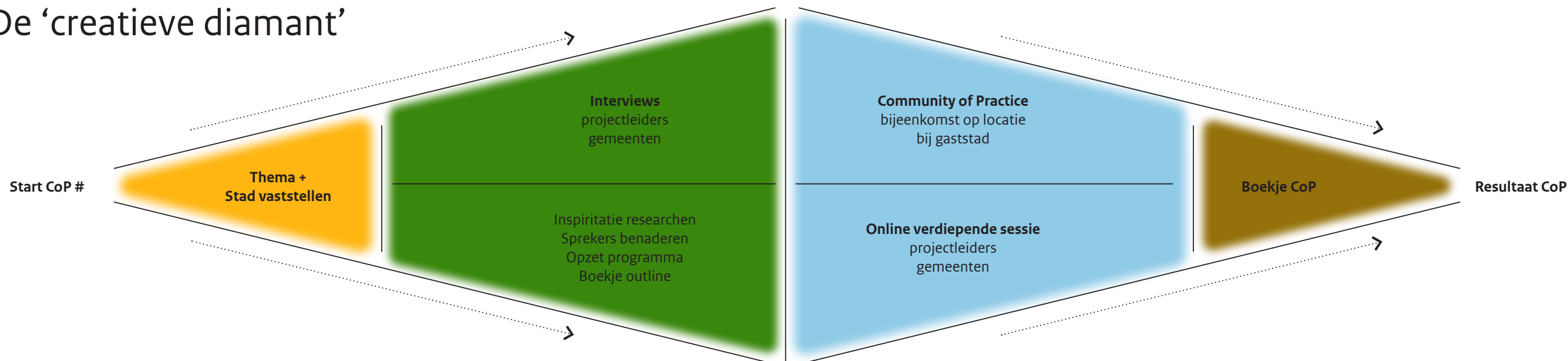
opnieuw uit te moeten vinden, willen het Rijk en alle andere partners uit de 17 Grootschalige Woningbouw Gebieden van elkaar leren via een Community of Practice. Met deze Community of Practice organiseren we de komende twee jaar ca. acht inspirerende bijeenkomsten, waarin we elkaar beter leren kennen en gezamenlijke obstakels identificeren. We creëren ruimte om samen op te trekken en het gesprek aan te gaan, zodat we kunnen leren van elkaars successen en uitdagingen. Het doel is om met de Community of Practice doorbraken te bewerkstelligen; hoe vinden we zo snel mogelijk een handelingsperspectief voor de vragen en obstakels waar we tegenaan lopen om zo snel mogelijk huizen te bouwen en de kwaliteit te borgen in die 17 grootschalige woningbouwgebieden.

De serie van bijeenkomsten is bedoeld voor alle professionals die werken in een van deze 17 grootschalige woningbouwgebieden. De Community of Practice is een interdisciplinaire groep, zo voorkomen we dat we in de valkuil vallen om de dingen eenzijdig te benaderen.

De Community of Practice nodigt altijd externe professionals uit om nieuwe kennis in te brengen, het blikveld te verruimen en het netwerk te vergroten.

Voor elke bijeenkomst staat één vernieuwingsvraagstuk centraal, dat kansen biedt voor de toekomst, maar ook knelpunten en vragen oplevert. We doorlopen per thema de ‘creatieve diamant’, bestaande uit vier stappen. De eerste twee stappen draaien om divergeren. We waaieren uit en halen ideeën op. Stap 3 en 4 zijn er om te convergeren. We maken samen keuzes en komen tot oplossingsrichtingen (zie het diagram op de volgende pagina).

De ‘creatieve diamant’



De eerste twee stappen draaien om **divergeren**. We waaieren uit en halen ideeën op.

1 Per Community of Practice stellen we een thema vast en zoeken we daarbij een stad die dit thema wil hosten.

2 Voorafgaand aan iedere Community of Practice bijeenkomst analyseren we het vraagstuk en houden we voorgesprekken met betrokkenen bij het thema. Hieruit volgen de leervragen, die centraal staan in de centrale bijeenkomst. Tegelijkertijd mobiliseren we inspirerende casussen uit binnen- en buitenland en sprekers ter lering en inspiratie, zodat deze voorbeelden kunnen worden gebruikt in de eigen ontwikkelingen. Dit alles delen we vooraf in een (digitaal) werkboek om iedereen geïnformeerd aan de bijeenkomst te laten starten.

Stap 3 en 4 zijn er om te **convergeren**. We maken samen keuzes en komen tot oplossingsrichtingen:

3 De Community of Practice bijeenkomst op locatie. We leren van experts en vervolgens gaan we met elkaar in gesprek in kleinere groepen. We leren van elkaar, ontdekken gezamenlijke obstakels en kansen en formuleren de eerste oplossingsrichtingen of verdiepingsvragen. Vervolgens organiseren we een online bijeenkomst met een kleinere groep direct betrokkenen om samen conclusies te trekken, keuzes te maken en de vervolgacties te bepalen.

4 Elke Community of Practice-thema wordt afgerond met een verslag in de vorm van een werkboek zoals deze. Hierin staan de benoemde vervolgacties, een introductie op het thema en het resultaat van de live en de online bijeenkomst. De opgehaalde inspiratie, kennis en ideeën vormen ook een onderdeel van het eindverslag.

Bijeenkomst 1 van de Community of Practice Grootschalige Woningbouwgebieden

Tot nu toe zijn de volgende bijeenkomsten geweest:

- complexiteit van stationslocaties (Nijmegen, 22 april 2024)
- sociale kwaliteit (Utrecht, 3 juli 2024)
- mobiliteit (Zwolle, 2 oktober 2024)

De volgende thema’s staan nog op de agenda voor 2025 en 2026; deze lijst kan nog veranderen en de volgorde is nog evenmin bepaald:

- robuust energiesysteem (5 februari 2025)
- gebiedsorganisaties
- ruimte voor werk
- circulair
- bodem en water sturend
- openbare ruimte programmeren
- ecologie

Thema: De complexiteit van
(binnenstedelijke) stationsgebieden

Locatie:
Stationsgebied Nijmegen

Datum:
22 april 2024

Team Grootschalige Woningbouw Gebieden

Hettie Politiek (VRO)
Bas Nagtegaal (VRO)
Damo Holt (Rebel Group - VRO)
Yvette van Greuningen (VRO)
Margaret Voll (VRO)

Gaststad
Paul Matthieu (Gemeente Nijmegen)
Marjo van Ginneken (Gemeente Nijmegen)
Erna Hollander (Gemeente Nijmegen)

Aanwezigen
Paul van Hoof (Gemeente Arnhem)
Joris van Soest (Gemeente Haarlem)
Ward de Bruijn (Gemeente Eindhoven)

Siemen de Veer
(Gemeente Haarlemmermeer)
Judith van Wijk (Gemeente
Haarlemmermeer)
Huib van der Kolk (Gemeente Leiden)
Fiona Belt (Gemeente Leiden)
Peter van der Helden
(Gemeente Rotterdam)
Cecile Goebel (I&W)
Anton Westenberg (Gemeente Zwolle)
Lisette bosboom (Gemeente Zwolle)
Senta Modder
(Gemeente Haarlemmermeer)
Annemieke Branger (I&W)
Feddo Christ (VRO)
Claudia Carelse (VRO)
Arie Speulman (VRO)
Maarten van der Meide (VRO)

Begeleiding en redactie (STIPO)
Minouche Besters
Hans Karssenbergh
Salman Guldemon
Olga Sowa
Dirk de Jager
Thomas Le Gras - Bleeker

