Stationslocaties bieden volop kansen voor ontwikkelaars, maar bouwen is er complex

Wonen, werken, reizen en voorzieningen komen samen rond stations. Dat maakt deze gebieden niet alleen aantrekkelijk voor nieuwe ontwikkelingen, maar ook ingewikkeld. Hoge grondprijzen, strenge eisen, bestaande bebouwing, geluid, trillingen en een omgeving die tijdens de bouw gewoon moet blijven functioneren: ontwikkelaars krijgen met veel uitdagingen tegelijk te maken. Toch liggen juist rond OV-knooppunten grote kansen, stelt Fahid Minhas, directeur van NEPROM. “De bereikbaarheid is er al geregeld.”

NEPROM is de brancheorganisatie van maatschappelijk betrokken project- en gebiedsontwikkelaars in Nederland. De vereniging zet zich onder meer in voor kennisdeling, innovatie en de belangen van de sector. De samenwerking tussen markt en overheid staat daarbij centraal.

Dat laatste past goed bij Fahid Minhas, die sinds maart 2024 directeur van NEPROM is. Hij kent beide kanten. Minhas studeerde bouwkunde en werkte jarenlang als projectontwikkelaar. Zo was hij vanuit Provast betrokken bij de ontwikkeling van de Markthal in Rotterdam. Daarna maakte hij de overstap naar de politiek, eerst als wethouder in Schiedam en later als Tweede Kamerlid. “Ik ken de inhoudelijke uitdagingen van onze leden. Tegelijkertijd snap ik hoe de overheid werkt. NEPROM is opgericht om de samenwerking tussen de markt en de overheid te versterken, dus dit is voor mij een ideale rol.”

Tree House – Rotterdam





5TRACKS – Breda

Een haalbaar plan

Die samenwerking is hard nodig, want ontwikkelen is er de afgelopen jaren niet eenvoudiger op geworden. De grootste uitdaging? “Ervoor zorgen dat je een haalbaar project hebt”, zegt Minhas. “Ontwikkelaars zijn goed in het maken van mooie plannen. Maar de uitdaging voor een ontwikkelaar is om ervoor te zorgen dat die plannen ook realiseerbaar zijn. Dat een beautycase ook een businesscase wordt.”

Dat is steeds lastiger. Ontwikkelaars hebben onder meer te maken met hoge bouwkosten, netcongestie, eisen rond betaalbaarheid, stikstof, natuur, geluid en stedenbouw. Rond het spoor komen daar nog zaken als trillingen en geluidsoverlast bij. En omdat veel nieuwe woningen binnen bestaande steden worden gebouwd, moet ook rekening worden gehouden met omwonenden en bestaande functies.

De Zaanse Helden – Zaandam



“Het gaat erom dat je een plan maakt waarvoor draagvlak is en dat je daadwerkelijk kunt uitvoeren. Als een plan uiteindelijk bij de Raad van State belandt, ben je zo drie jaar verder. In die tijd kunnen de bouwkosten twintig of dertig procent zijn gestegen. Dan kan een bouwplan wel onherroepelijk worden, maar tegelijkertijd niet meer haalbaar zijn.”

Bereikbaarheid is al geregeld

Toch zijn juist stationsgebieden volgens Minhas aantrekkelijke plekken voor woningbouw. Mensen wonen graag in de buurt van hun werk en bedrijven vestigen zich graag op goed bereikbare locaties. “Het grote voordeel van een OV-knooppunt is dat de bereikbaarheid al geregeld is. Je hoeft niet eerst nieuwe infrastructuur aan te leggen.”

Ook kan op stationslocaties anders worden omgegaan met parkeren. Bewoners die vlak bij een station wonen, zijn minder afhankelijk van een auto. Daardoor zijn vaak minder parkeerplaatsen nodig, wat ruimte en kosten bespaart. Daar staat tegenover dat de grond rond stations meestal duur is. Om een ontwikkeling haalbaar te krijgen, is daarom vaak hoogbouw nodig. “Je kunt daar niet zomaar eengezinswoningen neerzetten. Daar kun je er simpelweg te weinig van maken. Dus ga je automatisch de lucht in. Maar appartementen bouwen is ook weer duurder.”

Bouwen terwijl alles doorgaat

En dan is er nog de bouw zelf. Een stationsgebied kan niet een paar jaar worden afgesloten totdat alle werkzaamheden klaar zijn. Treinen blijven rijden, reizigers blijven komen, fietsers en automobilisten moeten hun weg vinden en bestaande bedrijven en voorzieningen blijven open.

Minhas noemt het Koningin Julianaplein bij Den Haag Centraal als voorbeeld. “Daar staan tijdens de bouw permanent verkeersregelaars om ervoor te zorgen dat verkeer en fietsers niet per ongeluk het bouwterrein oprijden, terwijl vrachtwagens er wel langs moeten. Die kosten heb je niet als je ergens in een weiland bouwt.”

Een ander voorbeeld is Tree House naast Rotterdam Centraal. De eerste plannen daarvoor dateren al van jaren geleden, maar de bouw komt nu pas in zicht. De locatie brengt allerlei technische uitdagingen met zich mee. Zo is voor de fundering specialistisch materieel nodig. “Je ziet hoe nauw alles luistert. Als zo’n heistelling voor twee weken is gereserveerd en je bent nog niet klaar om te beginnen, kan het zomaar zijn dat je maanden later pas weer aan de beurt bent. Dat is de complexiteit van ons vak.”

Wonen, werken en verblijven

Stationsgebieden lenen zich bovendien goed voor een mix van functies, vindt Minhas. Woningen, kantoren, hotels, horeca en andere voorzieningen kunnen er samenkomen. 5TRACKS in Breda is daar een voorbeeld van. Het project, direct naast het station, combineert verschillende functies en was dit jaar een van de drie genomineerden voor de NEPROM-prijs voor locatieontwikkeling.

Maar juist die mix maakt een ontwikkeling ook risicovoller, benadrukt Minhas. Als woningen, een hotel en kantoren onderdeel zijn van één plan, zijn de onderdelen sterk van elkaar afhankelijk. “Je moet misschien een kantoor bouwen terwijl je nog geen huurder hebt, of een hotel terwijl er nog geen belegger is. Als één onderdeel niet rondkomt, kan dat gevolgen hebben voor het hele plan.”

Stapeling van goede bedoelingen

Volgens Minhas kunnen procedures tussen plan en realisatie korter. Hij pleit ervoor kritisch te kijken naar de mogelijkheden voor bezwaar en beroep en naar de stapeling van regels. “Het zijn allemaal regels die met goede bedoelingen zijn bedacht. Maar al die goede bedoelingen bij elkaar maken bouwen ontzettend ingewikkeld.”

Nederland spreekt volgens hem al jaren over een wooncrisis, maar handelt daar nog onvoldoende naar. “Als je echt vindt dat er een crisis is, moet je daar ook naar handelen. We zijn heel goed in praten over een crisis, maar veel minder goed in handelen.”

Toch ziet hij mooie voorbeelden van stationsgebieden waar veel samenkomt. Hij noemt de Zuidas rond station Amsterdam Zuid, en ook het gebied rond Rotterdam Centraal. Daar zorgen volgens hem een duidelijke visie van de gemeente en ruimte voor ideeën uit de markt voor aantrekkelijke gebiedsontwikkelingen.

Samenwerking belonen

Goede samenwerking tussen markt en overheid staat ook centraal bij de NEPROM-prijs voor locatieontwikkeling, die NEPROM samen met de Rabobank tweejaarlijks uitreikt. De prijs is bedoeld om bijzondere locatieontwikkelingen en het vakmanschap daarachter zichtbaar te maken. “Een goede ontwikkelaar is ondernemer, ontwerper, procesleider, verbinder en vooral een creatieveling. Om een ingewikkeld project tot een goed einde te brengen, heb je al die eigenschappen nodig. Dat mag gezien en beloond worden.”

Daarom worden bij de prijs zowel de marktpartij als de betrokken overheid in het zonnetje gezet. “De marktpartij had het niet kunnen doen zonder de overheid en andersom. Een ontwikkeling wordt alleen een succes als die samenwerking klopt.”

In 2026 ging de prijs naar De Groene Loper in Maastricht, een ontwikkeling van Ballast Nedam Development en de gemeente Maastricht. Volgens Minhas laat het project goed zien hoeveel invloed gebiedsontwikkeling kan hebben op een stad. “Door de snelweg onder de grond te brengen, ontstond bovengronds ruimte voor een compleet nieuwe leefomgeving.” Ook 5TRACKS behoorde tot de genomineerden en gold als voorbeeld van complexe ontwikkeling rond een OV-knooppunt.

De lessen uit die projecten worden ook gedeeld met andere NEPROM-leden. Zo organiseert NEPROM bezoeken aan de winnende projecten, zodat leden kunnen zien wat daar is gebeurd en waarom juist dat project heeft gewonnen. Minhas: “We krijgen fantastische inzendingen. Het is altijd indrukwekkend en leerzaam om met eigen ogen te zien wat er in het land gebeurt en waar NEPROM-leden toe in staat zijn.” <<

www.neprom.nl

NEPROM

District E - Eindhoven

