

## Goed ov vraagt om meer dan overheidsgeld alleen

van Zoest, S.P.; Daamen, T.A.

**Publication date**

2021

**Document Version**

Final published version

**Citation (APA)**

van Zoest, S. P. (null), & Daamen, T. A. (null). (2021). Goed ov vraagt om meer dan overheidsgeld alleen., Gebiedsontwikkeling.nu. <https://www.gebiedsontwikkeling.nu/artikelen/goed-ov-vraagt-om-meer-dan-overheidsgeld-alleen/>

**Important note**

To cite this publication, please use the final published version (if applicable). Please check the document version above.

**Copyright**

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download, forward or distribute the text or part of it, without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license such as Creative Commons.

**Takedown policy**

Please contact us and provide details if you believe this document breaches copyrights. We will remove access to the work immediately and investigate your claim.

GO Gebiedsontwikkeling.nu

# Goed ov vraagt om meer dan overheidsgeld alleen



[Simon van Zoest](#)

Onderzoeker bij SKG TU Delft

en

[Tom Daamen](#)

Directeur SKG, Associate Professor Urban Development Management TU Delft

20 januari 2021

**Onderzoek Goede bereikbaarheid via het ov is cruciaal voor een geslaagde gebiedsontwikkeling. Toch ontbreekt het hier nog vaak aan, met name in de stedelijke regio's. Onderzoekers Simon van Zoest en Tom Daamen van de Leerstoel Gebiedsontwikkeling geven daarom lessen mee uit het buitenland. "Lokale waardeontwikkeling biedt grote kansen voor de realisatie van collectieve voorzieningen."**

Dit artikel verscheen in onze gebiedsontwikkeling.krant, wintereditie 2021. [Lees hier de andere artikelen en bekijk de hele krant!](#)

De komende jaren moeten er veel knopen worden doorgenhakt voor hoognodige ov-investeringen. Denk aan het ontsluiten van de Binckhorst in Den Haag, het verbeteren van de 'oude lijn' tussen Leiden en Dordrecht en het doortrekken van de Noord/Zuidlijn in de Metropoolregio Amsterdam. Deze plannen bestaan al lange tijd, en ze komen weer wat dichterbij realisatie door de introductie van de miljarden van het Nationale Groeifonds en de herboren roep om nationale regie in het ruimtelijk domein.

Of niet? Beide ontwikkelingen bieden namelijk geen structurele oplossing voor de vastlopende bekostiging van dergelijke collectieve voorzieningen. Nieuwe, vaste geldstromen zijn nog niet in zicht en de Nederlandse verstedelijkingsopgave vraagt ook om andere collectieve voorzieningen, zoals klimaatadaptatie. Dus, laten we de huidige crisis onbenut en houden we het bij eenmalige impulsen? Of wordt deze kans aangegrepen om vernieuwingen door te voeren?

## **Begrip van waardeontwikkeling**

Hoe je vernieuwing in de bekostiging van collectieve voorzieningen (zoals grootstedelijk ov) realiseert is - zeker in Nederland - onderbelichte materie. De Leerstoel Gebiedsontwikkeling heeft daarom haar licht opgestoken in het buitenland (zie kader). De resultaten laten zien dat een andere benadering van de bekostiging van ov veel kansen biedt. De sleutel ligt in een doorwrocht publiek begrip van de lokale waardeontwikkeling die met nieuw of verbeterd ov in stedelijke gebieden samenhangt.

New York is een extreem voorbeeld van hoe je hierop in kunt spelen. De Far West Side van Manhattan werd begin deze eeuw herkend als de enige plek waar de economische groei van de stad flink aangejaagd kon worden. Het was een van de laatste onbebouwde plekken van het prestigieuze stadsdeel, maar ook de minst toegankelijke. De gemeente zag dat een nieuwe metroverbinding voor de verdichtingsoperatie een cruciale voorwaarde was. De staat en de federale overheid, die doorgaans verantwoordelijk zijn voor ov-investeringen, gaven de verbinding echter geen enkele prioriteit. De reguliere bekostiging met belastinggeld was dus geen optie.

De maatschappelijke kritiek zal bovendien niet mals zijn, maar de ‘waan van de dag’ verhoudt zich doorgaans maar moeizaam tot de *longue durée* van grootschalige stedelijke ingrepen.

Het college van toenmalig burgemeester Michael Bloomberg wist dat de nieuwe metroverbinding zou resulteren in een grote waardesprong in het te ontsluiten gebied. Door deze waardeontwikkeling te ‘vangen’ (*value capturing*) en in te zetten voor de bekostiging van die ontsluiting, werd de bouw van de metro realiteit. De gemeente van New York deed dit door de verwachte *property taxes* uit het gebied voor een periode van 30 jaar te oormerken voor het terugbetalen van de ov-investering.

## **Gezamenlijke inschatting**

Ook de praktijk in [Londen](#) en [Kopenhagen](#) laat zien dat bekostiging van ov (naast (lokale) belastingen) gehaald kan worden uit publieke grondopbrengsten en vrijwillige bijdragen van private partijen. Hiervoor wordt een gezamenlijke inschatting gemaakt van de totale kosten en opbrengsten. Publieke en private partijen moeten daarnaast bereid zijn hier een verdeling over af te spreken, in ruil voor zekerheden over de tijdige aanleg van de lijn en de plek van stations.

Dat dergelijke zekerheden wat waard zijn, bleek afgelopen november ook in Nederland. Een zevenkoppige publiek-private [alliantie](#) deed een bod van 1 miljard euro aan het Rijk voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn richting Schiphol en Hoofddorp en het sluiten van de

Amsterdamse ‘kleine’ metroring tussen Centraal en Sloterdijk. Deze *package deal* wordt in de hoofdstad, met het oog op de verstedelijkingsdruk, zwaar gekoesterd.

## Doorbraak?

Bewuster omgaan met lokale waardeontwikkeling biedt dus grote kansen voor de realisatie van collectieve voorzieningen in en rond onze steden. Maar zowel in het buitenland als in de Nederlandse praktijk blijkt dat het grijpen van deze kansen niet eenvoudig is. Er moet veel daadkracht worden getoond, met name voor lange-termijninvesteringen in bestaand stedelijk gebied. De projecten moeten verschillende politieke en economische cycli doorstaan. De maatschappelijke kritiek zal bovendien niet mals zijn, maar de ‘waan van de dag’ verhoudt zich doorgaans maar moeizaam tot de *longue durée* van grootschalige stedelijke ingrepen. Visie, kennis en politieke wil zijn dan onontbeerlijk.

De laatste jaren is er onder vakgenoten veel gestudeerd op de [alternatieve bekostiging](#) van grote publieke investeringen, zoals in stedelijk openbaar vervoer. De rapporten zijn doorgaans alleen heel instrumentgericht, waardoor resultaten enkel institutionele kaders (heersende bestuurscultuur, wet- en regelgeving, sturing tussen overheden en afspraken met de markt) versterken. Ondertussen blijft het werkelijke vraagstuk onbesproken: hoe maken we onze steden op de lange termijn economisch sterk, sociaal inclusief en klimaatbestendig? De tijd is rijp om dit te doorbreken en bespreekbaar te maken hoe we bewuster kunnen omgaan met lokale waardeontwikkeling.

## Daadkracht en drang

In het onderzoeksrapport ‘Daadkracht en drang’ doet de Leerstoel Gebiedsontwikkeling vroeg in 2021 verslag van buitenlandse inzichten in de alternatieve bekostiging van ov-aanleg. Wilt u hier meer over weten? Mail naar Simon van Zoest ([s.p.vanzoest@tudelft.nl](mailto:s.p.vanzoest@tudelft.nl)).

Cover: 'Public transport' door Rachel Sender (bron: [Rachelsender.com](http://Rachelsender.com))

## Verder lezen:

[9 jul 2020 Londen laat zien: verstedelijking kun je privaat bekostigen Uitgelicht](#)

[23 dec 2020 Alternatieve bekostiging van openbaar vervoerinfrastructuur: lessen uit het buitenland Uitgelicht](#)

[15 jan 2021 Gebiedsontwikkeling is terug van nooit weggeweest Uitgelicht](#)

[18 jan 2021 Gebiedsontwikkeling Citatenquiz: wie zei wat in 2020? Uitgelicht](#)

[28 jun 2021 "Investeer in het lightrailnetwerk van de toekomst"](#)

[14 mei 2021 Woningbouwopgave vraagt om slimme, duurzame en betaalbare mobiliteit](#)

## Auteurs



[Simon van Zoest](#)

Onderzoeker bij SKG TU Delft



[Tom Daamen](#)

Directeur SKG, Associate Professor Urban Development Management TU Delft