

Spoorzone Delft Tunnels graven en bruggen slaan

Door Ariëne Mak

Ruim 100 vastgoedprofessionals kwamen 15 november jl. op locatie samen voor een reflectie op de gebiedsontwikkeling Spoorzone Delft, georganiseerd door de vastgoedsociëteit Haaglanden (VSH). Vanuit de invalshoek van publiek (gemeente Delft), privaat (Ballast Nedam) en universiteit (TU Delft) werd gediscussieerd over hoe je de stad perspectief biedt in tijden van heroverweging van plannen en financiële zorgen.

Praktische lessen

- De nieuwe realiteit vraagt om een getrapte vorm van gebiedsontwikkeling, waarbij binnen een wenkend perspectief korte, rake klappen worden gemaakt, met deelgebieden die redelijk 'af' zijn;
- Voor een cruciaal gebied als dit is een wenkend perspectief nodig. Maar timmer geen hoge ambities vast die je niet kunt waarmaken. Een plan dient flexibel en faseerbaar te zijn;
- Het realiseren van een onderscheidend milieu en het creëren van enige schaarste zijn nodig om een gebied tot bloei te laten komen. Weeg de potentie van het gebied af tegen concurrerende locaties.

Precair

Lucas Vokurka (wethouder Financiën, Grondzaken & Vastgoed gemeente Delft): 'De financiële realiteit is hard. We hebben forse reserveringen moeten maken op het afboeken op grondwaarde. Delft heeft met € 5 miljoen een 'klein' risico in de spoortunnel, die (na 'steverige lobby') onder de verantwoordelijkheid van het ministerie van I&M valt. Maar het totale budget is fors overschreden en de beoogde opbrengst van € 80 miljoen uit vastgoedontwikkeling is niet realistisch. Er ligt dus een grote financiële opgave.' Friso de Zeeuw (praktijkhoogleraar Gebiedsontwikkeling TU Delft en Directeur Nieuwe Markten, Bouwfonds Ontwikkeling) noemt de situatie precair, en stelt dat verder afboeken hoogstwaarschijnlijk onvermijdelijk is, omdat de grondexploitatie van de Spoorzone nog te optimistisch is getoonzet. 'Enige risicoverlaging voor de gemeente is bijvoorbeeld mogelijk door de ontwikkeling van deelgebieden of projecten over te dragen aan marktpartijen, inclusief het grondexploitatie-risico. Dan geef je ook ruimte aan de commerciële creativiteit. Een bekend model dat nog steeds op kleinere schaal mogelijk is.' Charlie Martens (directeur Ballast Nedam Ontwikkelingsmaatschappij): 'We moeten leren van het verleden, en alleen in nieuwe projecten investeren als je niet het risico loopt dat een project geen doorgang vindt. Het niet-doorgaan van de tram in Groningen kost ons bij voorbeeld € 8 miljoen. Ander voorbeeld: voor het Hart van Zuid in Rotterdam gaan wij alleen nog verdere plankosten maken als we zekerheid hebben dat de gemeente echt wil investeren.'

Ook zijn er zorgen omtrent actuele politieke ontwikkelingen. Vokurka: 'Het huurplafond van 4,5 procent uit het regeerakkoord is niet alleen dramatisch voor studentenwoningen, maar voor de complete huurmarkt. De investering voor een complex met studentenwoningen in de Spoorzone in

nu net door Duwo afgeblazen. Deze huurmaatregel moet van tafel; hij belemmert ons om kenniswerkers voor de stad te behouden.' Ook Martens reageert stellig: het is een minachtig van alle partijen die iets willen doen in de huursector.' De Zeeuw nuanceert de ophef: 'Ik verwacht dat er ruimte voor verhoging van het huurplafond in zit, zeker voor studentenwoningen. Omdat het de schatkist niets kost. Alle wensen die wel een aanslag op de rijksbegroting doen, zijn vrijwel kansloos'

Spoorzone Delft

Over een lengte van 2,3 kilometer (DSM-terrein – bedrijventerrein Schieoevers) wordt een spoortunnel gerealiseerd, ter vervanging van het huidige spoorwegviaduct. In 2012 werd de in 2005 gesloten raamovereenkomst tussen de gemeente Delft en de Ontwikkelingscombinatie Spoorzone Delft (OCSD, bestaande uit Ballast Nedam Ontwikkeling en NS Poort) ontbonden. NS Poort heeft zich, conform haar nieuwe bedrijfsstrategie, teruggetrokken uit de spoorzoneontwikkeling. Voor 30 procent van het vastgoed heeft de gemeente een overeenkomst gesloten met Ballast Nedam, die 400 woningen (i.p.v. 1.200) en 6.000 m² BVO overige functies (i.p.v. 25.000 m²) zal ontwikkelen. Het resterende deel staat nu open voor nieuwe ontwikkelaars met initiatieven.

Het masterplan van Busquets uit 2003 wordt heroverwogen. De gemeente heeft daartoe drie stedenbouwkundige bureaus (West 8 Urban Design & Landscape Architecture, Dok architecten en Palmbout Urban Landscapes) uitgenodigd om een stedenbouwkundig plan te maken op basis van een ambitiedocument (juli 2012), met de hoofdstructuur en het stadspark uit het plan Busquets als uitgangspunt. 27 november vindt de presentatie plaats van de plannen aan de jury en 500 belangstellenden, waarop eind 2012 / begin 2013 een keuze wordt gemaakt.

In ontwikkeling:

- Spoortunnel: in 2008 werd de bouw van de spoortunnel gegund aan de Combinatie CrommeLijn, waarmee in 2009 is gestart. In 2015 moet de eerste tunnel operationeel worden.

Gepland:

- Stadskantoor en stationshal. De bouw van het stadskantoor werd in 2012 gegund aan BAM. De bouw start in 2013, de beoogde oplevering is in 2018.
- VMBO-school
- 520 studentenwoningen. De Delftse studentenhuusvester DUWO maakte echter half november echter bekend dat zij een streep haalt door deze plannen, vanwege het in het regeerakkoord opgenomen huurplafond van 4,5 procent. DUWO verwacht hierdoor een forse verlaging van de verhuuropbrengst.
- Vanwege de lange looptijd van het project, wordt tijdelijk gebruik (o.a. creatieve bedrijven Delft) gestimuleerd.

Perspectief bieden

Martens: 'Niet alleen de crisis vormde de aanleiding voor de heroverweging van het plan van Busquets. Het dichtgetekende plan, met voornamelijk appartementen en honderd procent ondergronds parkeren, was sowieso niet haalbaar. De denkwijze van rondrekenen, waarbij tekorten worden 'opgelost' door meer woningen te plannen, is een doodlopende weg, en moet vervangen worden door een marktconforme benadering.' Naast de haalbaarheid benadrukt Martens het belang van het realiseren van een stedelijk programma met functiemix, vanuit een gebiedsaanpak. Ook het oplossen van de parkeeropgave ziet hij als belangrijk selectiecriteria voor het vernieuwde stedenbouwkundige plan. 'Desondanks kent het plan van Busquets goede uitgangspunten, waaronder de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte. Deze worden meegenomen in de

competitie tussen de drie stedenbouwkundige bureaus. Binnen de hoofdstructuur moet echter flexibel kunnen worden ingespeeld op de marktvraag, onder andere via (C)PO.'

De Zeeuw reageert kritisch op de aanpak: 'Weer een stedenbouwkundige competitie, dat is eigenlijk 'oude politiek'. We moeten waken voor weer een wervend plan dat voor het overgrote deel niet wordt gerealiseerd. Zo'n plan zorgt voor schijnzekerheid naar omwonenden. Ook de stedenbouw moet haar werkwijze aanpassen aan de nieuwe realiteit. Nu toch is besloten tot een stedenbouwkundige competitie, is deze prijsvraag daarvoor een goede test.

Vokurka reageert: 'Je moet de stad wel perspectief bieden. Het wordt natuurlijk niet precies zoals de maquettes van de bureaus weergeven, maar je kunt een beeld niet achterwege laten onder het mom van 'we zien wel'. De stad maakt immers een offer, financieel gezien en door de hinder die het jarenlang oplevert. Het thema leeft in de Delftse politiek en lokale media. Zie de grote belangstelling voor de presentatie van de plannen eind november; de 500 plaatsen in het theater werden in korte tijd uitgegeven. Zie ook het politieke debat over het nieuwe stadskantoor. De bouw hiervan ligt gevoelig aangezien er € 45 miljoen bezuinigd moet worden op een begroting van € 300 miljoen. Toch blijkt het draagvlak voor het project, ondanks de hinder, meer dan 80 procent. Vanuit zowel de stad als de politiek is er een jarenlange lobby geweest voor de spoortunnel, vanwege de hinder van het spoorwegviaduct. Daarom heeft Vokurka er vertrouwen in. 'Maar het is wel essentieel dat het project raadsbreed wordt gesteund.' Vanwege de omvang en lange looptijd van het project streeft Vokurka ernaar het te depolitiseren. 'Het is aan de politiek om een beeld te laten zien waar we voor gaan.'

De Zeeuw beaamt: 'Voor een cruciaal gebied als dit is een wenkend perspectief nodig. Maar timmer geen hoge ambities vast die je niet kunt waarmaken. De gemeente lijkt op voorhand al weer te willen inzetten op een hoge en discutabele duurzaamheidsnorm 'Breeam-excellent'. Niet doen, zou ik zeggen. Een plan dient flexibel en faseerbaar te zijn. Voor een deel is het de tijd zijn werk laten doen, maar organisch ontwikkelen gaat niet vanzelf, zeker niet in deze complexe binnenstedelijke situatie. We moeten naar een getrapte vorm van gebiedsontwikkeling, waarbij binnen een wenkend perspectief korte, rake klappen worden gemaakt, met deelgebieden die redelijk 'af' zijn. Tijdelijk gebruik kan een rol spelen om een gebied op de kaart te zetten, maatschappelijke doelen te realiseren en cashflow te genereren. Aandachtspunt hierbij is verwachtingenmanagement, naar bestaande gebruikers en omwonenden toe. Waar geen feitelijke zekerheid is, kan de overheid ook geen rechtszekerheid bieden.' Martens nuanceert het begrip tijdelijkheid: 'Gebiedsontwikkeling is nooit af, de stad is altijd in beweging.'

Vanuit het publiek wordt er door ontwikkelaars voor gepleit om uit te gaan van de potentiële gebruikers: 'Eerst de klant, dan de locatie.' Martens: 'Er contact is met makelaars, ontwikkelaars en ondernemers, bijvoorbeeld om te zorgen voor stedelijke functies in de plint.'

Management van contracten

Niet alleen de wijze van planvorming, ook de wijze van afspraken maken moet veranderen. De Zeeuw vindt dat de Spoorzone-partijen goed uit de heronderhandeling zijn gekomen. Er zijn genoeg voorbeelden waar dit uitmondt in een juridisch gevecht, dat volgens De Zeeuw slechts verliezers kent. 'PPS kan nog steeds zinvol zijn, maar daarbij moeten op een andere, gefaseerde wijze afspraken worden gemaakt. We moeten contracten managen in plaats van dat ze in de kast verdwijnen, en go/no-go-momenten inbouwen.' Vokurka vult aan: bij onderhandelen is het zaak dat de belangen open en eerlijk op tafel komen. Volgens De Zeeuw komt het bij zowel publieke als private partijen aan op professionaliteit, transparantie, retro-innovatie en vakmanschap.

Regionale afstemming

Naast het management van verwachtingen en afspraken op gebiedsniveau, onderstreept De Zeeuw het belang van regionale afstemming. 'Het realiseren van een onderscheidend milieu en het creëren

van enige schaarste zijn nodig om een gebied tot bloei te laten komen. Weeg de potentie van het gebied af tegen concurrerende locaties.' Vokurka beaamt dat regionale afstemming cruciaal is. Hij gaat deze opgave in de regio Haaglanden bestuurlijk trekken, maar ziet dit vooral als opgave voor uitleglocaties met teveel van hetzelfde aanbod. 'We moeten bovenlokale middelen doelmatig inzetten.' Vokurka twijfelt niet aan het onderscheidende vermogen van de Spoorzone: 'Deze locatie heeft een cruciale positie in de Randstad. De TU is een belangrijke werkgever in de regio Delft-Leiden-Rotterdam. Als gemeente streven we ernaar om bedrijven en kenniswerkers aan de stad te binden. Daarin ligt een kans voor Delft op deze locatie; het is weinig steden gegeven om hun historische binnenstad op deze schaal (30 hectare) uit te breiden. Als verantwoordelijk wethouder zie ik het als mijn taak om iedereen mee te krijgen. Maar wel met een andere aanpak: 'Van signed, sealed, delivered, naar kansen benutten.'

15 november 2012 | Unesco-IHE, Delft

Organisatie: Vastgoedsociëteit Haaglanden (VSH)

Bronnen en verder lezen:

- Delft sluit overeenkomst met Ballast Nedam voor Spoorzone Delft (mei 2012)
<http://www.gebiedsontwikkeling.nu/actualiteit/persberichten/delft-sluit-overeenkomst-met-ballast-nedam-voor-spoorzone-delft/>
- Delft vreest strop studentenwoningen door kabinetsplan
http://www.spoorzonedelft.nl/Actueel/Nieuwsberichten/Delft_vreest_strop_studentenwoningen_door_kabinetsplan
- <http://www.spoorzonedelft.nl/> (met vanaf 28 november alle informatie over de presentaties van de drie stedenbouwkundige bureaus)