



# Nieuwe Sleutelprojecten in aantocht

Voortgangsrapportage  
december 2003





# Inhoud

<b>Woord vooraf</b>	<b>5</b>	<b>Organisatie, toetsing en toekenning van Rijksmiddelen</b>	<b>50</b>
<b>Samenvatting</b>	<b>6</b>	<b>1 De organisatie van de Nieuwe Sleutelprojecten</b>	<b>52</b>
<b>Inleiding / De vaart er in</b>	<b>10</b>	1.1 De betrokken partijen en hun rol	52
De zes Nieuwe Sleutelprojecten en de rol van het Rijk	11	1.2 De fasering van de projecten	52
		1.3 De projectorganisatie bij het Rijk	54
<b>De zes Nieuwe Sleutelprojecten</b>	<b>16</b>	<b>2 Projectgebonden toetsing</b>	<b>56</b>
<b>1 Amsterdam Zuidas: Europese toplocatie</b>	<b>18</b>	2.1 Stedenbouwkundige toets	56
1.1 De plannen	18	2.2 Verkeers- en vervoerstoets	56
1.2 De voortgang	19	2.3 Toets economische effecten	56
Interview / Duco Stadig	22	2.4 Toets externe veiligheid	57
		2.5 Toets financiële haalbaarheid	57
<b>2 Rotterdam Centraal: Het (inter)nationale logistieke zakencentrum</b>	<b>24</b>	<b>3 De toekenning van financiële middelen</b>	<b>58</b>
2.1 De plannen	24	3.1 De beschikbare middelen	58
2.2 De voortgang	25	3.2 Indicatieve verdeling	58
Interview / Stefan Hulman	28	3.3 Toekenning van Rijksmiddelen	58
		3.4 Monitoring	59
<b>3 Den Haag Centraal: Residentieel hart</b>	<b>30</b>	<b>Bijlage</b>	<b>60</b>
3.1 De plannen	30		
3.2 De voortgang	31		
Interview / Arend Hilhorst en Bruno Bruins	33		
<b>4 Utrecht Centraal: Missing link in de Domstad</b>	<b>34</b>		
4.1 De plannen	34		
4.2 De voortgang	36		
Interview / Walther Lenting	38		
<b>5 Arnhem Centraal: Impuls voor Oost-Nederland</b>	<b>40</b>		
5.1 De plannen	40		
5.2 De voortgang	41		
Interview / Sander van Bodegraven	44		
<b>6 Breda Centraal: Zakencentrum voor de Benelux</b>	<b>46</b>		
6.1 De plannen	46		
6.2 De voortgang	47		
Interview / Jacques Niederer	49		



## Woord vooraf

Als coördinerend minister van de Nieuwe Sleutelprojecten bied ik u de voortgangsrapportage 2003 aan. Zoals de titel al zegt zijn alle zes projecten in aantocht. De uitvoeringsovereenkomsten staan voor de deur. In deze rapportage laten ook de lokale bestuurders met wie het Rijk nauw samenwerkt merken hoe belangrijk de Nieuwe Sleutelprojecten voor hun stad zijn.

De Nieuwe Sleutelprojecten zijn integrale stedenbouwkundige projecten op en rond de stations van de hogesnelheidstrein: Amsterdam-Zuid/WTC (Amsterdam Zuidas), Rotterdam Centraal, Utrecht Centraal, Den Haag Centraal, Arnhem en Breda. Met deze nationale projecten krijgen deze steden een krachtige impuls voor hun sociaal-economische structuur en stedelijke vernieuwing. Het Rijk investeert om die reden zo'n 1 miljard euro.

Het is uitermate belangrijk dat de Sleutelprojecten allure krijgen. Want alleen dan is het voor grote bedrijven en ondernemers aantrekkelijk om zich er te vestigen en te investeren. En voor mensen een plek om te willen wonen en voor reizigers een punt om een positieve indruk te krijgen van de stad. Het Rijk is er daarom veel aan gelegen hoge eisen te stellen aan de ruimtelijke kwaliteit.

Het Rijk is uiteraard niet de enige die de ruimtelijke kwaliteit kan waarborgen. Daarvoor werken bij elk Sleutelproject het Rijk, de provincie, de regio, de gemeente, de Nederlandse Spoorwegen en marktpartijen samen.

Het Rijk levert met de Sleutelprojecten een krachtige impuls voor sterke steden en een vitale economie. Het maximale effect bereiken we als ook andere partijen bereid zijn hun bijdrage te leveren. Deze voortgangsrapportage geeft een goed beeld van het resultaat dat tot nu toe is bereikt. Samen met minister Karla Peijs van Verkeer & Waterstaat hoop ik dat snel met de uitvoering van de projecten begonnen kan worden.

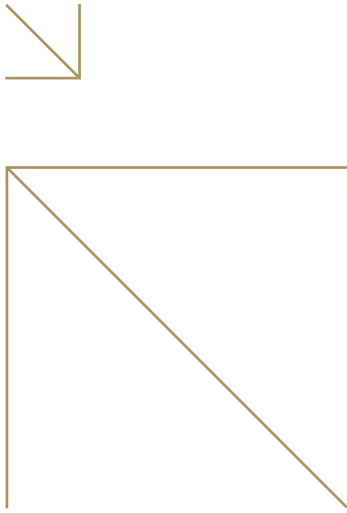
Mede namens de minister van Verkeer & Waterstaat,  
De minister van VROM,



Sybilla M. Dekker

# Samenvatting





**De Nieuwe Sleutelprojecten zijn integrale stedelijke projecten op en rond de stations Amsterdam-Zuid/WTC, Rotterdam Centraal, Utrecht Centraal, Den Haag Centraal, Arnhem Centraal en Breda Centraal. Met de aanleg van de hogesnelheidslijn (HSL) krijgen deze stations een bijzondere positie. Het Rijk en de zes betrokken gemeenten gebruiken de investeringen in de HSL als katalysator voor stedelijke vernieuwing. Samen met het Rijk pakken de gemeenten de stations in hun stedelijke context integraal aan, benutten economische kansen en realiseren een hoog kwaliteitsniveau. Het Rijk ondersteunt deze ontwikkeling met een budget van circa één miljard euro.**

### **De rol van het Rijk**

Ofschoon de Nieuwe Sleutelprojecten primair gemeentelijke projecten zijn, zijn ze van groot nationaal belang. De projecten versterken de internationale concurrentiepositie van Nederland en ondersteunen de vorming van stedelijke netwerken. Wanneer de voorkeursvarianten van het Rijk en gemeenten worden gerealiseerd dragen de projecten met een totale productie van circa 10.000 woningen, 1,8 miljoen vierkante meter kantoorvloer en 600.000 vierkante meter voorvoorzieningen wezenlijk bij aan de vitaliteit van stedelijke centra. Deze belangen verantwoorden de actieve rol van het Rijk.

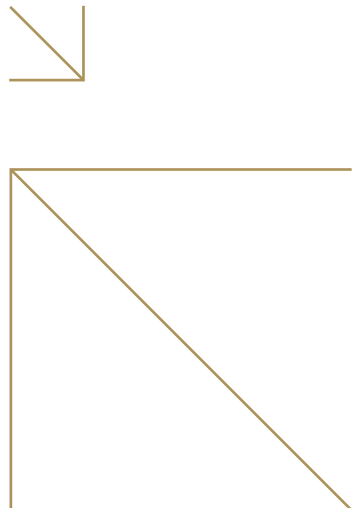
Het Rijk wil stimuleren dat de zes stations worden omgevormd tot goed geoliede OV-terminals die de reizigers aantallen voor de toekomst aan kunnen. Daarnaast wil het Rijk de stedelijke kwaliteit en de aansluiting tussen het station en de stad bevorderen. De doelen die het Rijk met de Nieuwe Sleutelprojecten wil bereiken, zijn:

- Een hoogwaardige bereikbaarheid realiseren. Stations met hun omgeving moeten integraal worden ontwikkeld tot toplocaties voor wonen, werken en voorzieningen.
- De kwaliteit, leefbaarheid en sociale veiligheid van steden versterken door intensivering en functiemenging en de bouw van woningen voor midden en hogere inkomens. Investerings in de HSL en het commercieel vastgoed moeten hun weerslag hebben op stedelijke vernieuwing, intensief ruimtegebruik en een ruimtelijke kwaliteit met allure.
- Een krachtige impuls geven aan de (inter)nationale concurrentiepositie. Hierdoor kan de werkgelegenheid in sectoren zoals de (inter)nationale zakelijke dienstverlening toenemen.

Om de gemeenten bij de ontwikkeling van de Nieuwe Sleutelprojecten te ondersteunen heeft het Rijk een interdepartementale projectorganisatie ingesteld. Deze organisatie coördineert de inbreng van de ministeries van Verkeer en Waterstaat, VROM en anderen. De minister van VROM is coördinerend bewindspersoon.

### **Beschikbare Rijksmiddelen**

Het Rijk heeft sinds juni 2000 circa 1 miljard euro voor de Nieuwe Sleutelprojecten gereserveerd. Dit bedrag is afkomstig uit het Fonds Economische Structuurversterking en het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport.



Rijksmiddelen Nieuwe Sleutelprojecten					
x €1 miljoen	NSP-1 <sup>(1)</sup>	NSP-2 <sup>(1)</sup>	Grote stations <sup>(2)</sup> MIT	Gerelateerde <sup>(2)</sup> infrastructuur	Totaal
Amsterdam Zuidas	70	PM	65	199 <sup>(3)</sup>	334
Rotterdam	54	0	158	-	212
Den Haag	34	15	81	-	130
Utrecht	54	PM	249	-	303
Arnhem	16	9	24	35 <sup>(4)</sup>	84
Breda	16	PM	18	-	34
Algemene voorbereidingskosten	-	-	9	-	9
<b>Totaal</b>	<b>245</b>	<b>24</b>	<b>604</b>	<b>234</b>	<b>1107</b>

<sup>1</sup> Kas, niet geïndexeerd  
<sup>2</sup> Kas, geïndexeerd, prijspeil 2003  
<sup>3</sup> Amsterdam Zuidas WTC/4 sporig + keerspoeren  
<sup>4</sup> Arnhem: voetgangerstunnel, exclusief voorbereidingskosten

De Rijksbijdrage leidt tot een totale investering (publiek, privaat) in openbaar gebied en OV-terminal van naar schatting 4 miljard euro. De investeringen in vastgoed binnen de plangebieden door private partijen zijn een veelvoud hiervan. Het Rijk staat een gezamenlijke realisatie van de plannen voor, met een draagkrachtige inbreng van alle betrokken partijen. In maart en juli 2003 heeft het kabinet besloten dat de gereserveerde Rijksmiddelen buiten de herprioritering blijven. De gepresenteerde Rijksbegroting voor 2004 bevestigt dat.

#### Toetsing van de gemeentelijke plannen

Het Rijk stelt een bijdrage aan de gemeentelijke projecten beschikbaar wanneer die voldoen aan de Rijksdoelstellingen en als is vastgesteld dat een Rijksbijdrage noodzakelijk en wenselijk is. Daarvoor toetst het Rijk een integraal masterplan, zoals de gemeenten deze hebben opgesteld. Dit masterplan behelst zowel de stationsomgeving als een ontwerp van de OV-terminal. Een bijdrage is in principe mogelijk voor plandelen die het door het Rijk gewenste kwaliteitsniveau hebben, maar waar de markt niet zonder meer investeert. Een Rijksbijdrage kan dan als katalysator werken. De Rijkstoets bestaat uit vijf delen:

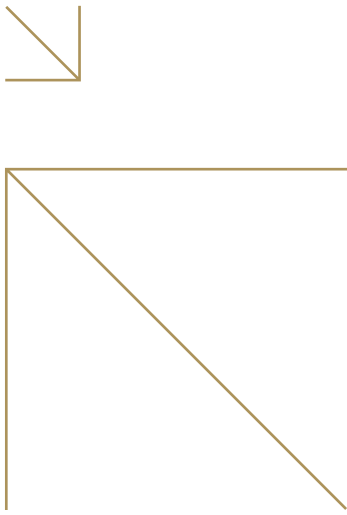
stedenbouw, verkeer en vervoer, economische effecten, externe veiligheid en financiële haalbaarheid.

#### Toekenning van Rijksmiddelen

Nadat de toetsing positief is verlopen en nadat overeenstemming is bereikt over een uitvoeringsovereenkomst wordt de Rijksbijdrage toegezegd. Dat gebeurt op basis van een besluit van de ministers van V&W, Financiën en VROM en krijgt vorm in een subsidieverordening. De NSP-1 en NSP-2 gelden uit het FES zijn bedoeld voor de ruimtelijke kwaliteit van de stedelijke omgeving. En het MIT geld is bestemd voor de (basis)stations en infrastructuur van de Nieuwe Sleutelprojecten. Het Rijk heeft de MIT- en NSP-1 gelden ter grootte van € 245 miljoen indicatief verdeeld over de zes projecten in juni 2000. Voor de projecten in Arnhem, Den Haag en Rotterdam zijn de middelen inmiddels in 2003 definitief toegezegd.

#### De voortgang van de projecten

De zes Nieuwe Sleutelprojecten bevinden zich momenteel in een dynamische periode. In 2003 hebben zowel NSP Den Haag, Utrecht en Breda hun masterplan gepresenteerd. Voor NSP



Amsterdam Zuidas en Arnhem gebeurde dat al eerder. NSP Rotterdam heeft zich beperkt tot een plan voor het directe stationsgebied en werkt aan een stedenbouwkundige uitwerking daarvan. De kwaliteit van de plannen waar de gemeenten aan werken en/of al uitvoering aan geven, is hoog, maar realistisch. Bovendien is er bij alle projecten een breed draagvlak voor de plannen onder inwoners en investeerders. De stap naar concrete uitvoeringsafspraken tussen Rijk en gemeente kan binnen nu en anderhalf jaar voor alle projecten worden gezet.

#### **Amsterdam Zuidas**

Gemeente en Rijk zijn er in principe voorstander van om de infrastructuur volgens het dokmodel ondergronds te brengen. De haalbaarheid van dat plan hangt mede af van private financiering. Gemeente en Rijk zijn samen op zoek naar mogelijkheden hiertoe. Begin 2005 is hierover besluitvorming voorzien. Ondertussen wordt er langs de Zuidas al volop gebouwd.

#### **Rotterdam Centraal**

Nadat een eerder masterplan voor Rotterdam Centraal door het Rijk in het voorjaar van 2002 was afgekeurd, zijn de gemeente en het Rijk samen voortvarend aan de slag gegaan met nieuwe plannen. Eind 2002 zijn de bouwstenen van een nieuw plan gepresenteerd. In maart 2003 is daarover overeenstemming bereikt en is de Rijksbijdrage onder voorwaarden toegezegd. In juli 2003 heeft de gemeente een programma van eisen voor de OV-terminal opgesteld. Samen met het Rijk vindt de architectenselectie plaats.

#### **Den Haag Centraal**

In februari 2003 heeft de gemeente een aansprekend masterplan voor het station en de directe omgeving gepresenteerd. Het Rijk heeft dit masterplan getoetst en goedgekeurd. De Rijksbijdrage is onder enkele voorwaarden toegezegd. De gemeente rekent erop in 2004 met de bouw van de nieuwe OV-terminal te starten.

#### **Utrecht Centraal**

In mei 2002 sprak de bevolking van Utrecht zich in een raadplegend referendum uit voor een verruimd stadshart. In mei 2003 hebben Rijk en gemeente een intentieovereenkomst getekend, waarin de ambities zijn vastgelegd. Ondertussen heeft de gemeente de gekozen visie verder uitgewerkt tot een integraal masterplan. Tegelijk is een ontwerp voor de OV-terminal

gemaakt. Beide plannen worden door het Rijk getoetst. De meeste uitvoerende werkzaamheden beginnen in 2006.

#### **Arnhem Centraal**

Arnhem is al geruime tijd bezig met vernieuwing van de stationsomgeving. Een definitief ontwerp van het station is door het Rijk getoetst en in mei 2003 goedgekeurd. De Rijksbijdrage is onder voorwaarden toegezegd. Naar verwachting zal het nieuwe station in 2006 klaar zijn.

#### **Breda Centraal**

De gemeente heeft een masterplan voor het Stationskwartier gemaakt dat aanstuurt op de ontwikkeling van Breda als zakencentrum voor de Benelux. In mei 2003 is dit plan ter toetsing aan het Rijk aangeboden. De toetsing zal, naar verwachting met een overwegend positief resultaat, december 2003 zijn afgerond. Een voorlopig ontwerp voor de nieuwe OV-terminal wordt tweede helft 2004 verwacht.

# Inleiding







## De vaart er in

**Anderhalve eeuw na de aanleg van de eerste spoorwegen zorgt de Hogesnelheidslijn voor een revival van het personenvervoer per trein. De hogesnelheidstrein is synoniem met snel, modern, comfortabel en chic. Met dit raspaardje kan de trein zich opnieuw goed meten met andere middelen van vervoer voor internationale trajecten.**

**Om de hogesnelheidstrein in 2006 een gepast welkom te bereiden, werkt Nederland volop aan zes nieuwe stations: slimme OV-terminals, goed voor honderdduizenden reizigers per dag. In het verlengde hiervan staan de stationslocaties weer volop in de belangstelling als onderdeel van centra voor alle mogelijke stedelijke functies. stedelijke centra die zowel de vitaliteit van andere steden als de internationale concurrentiepositie van Nederland versterken.**

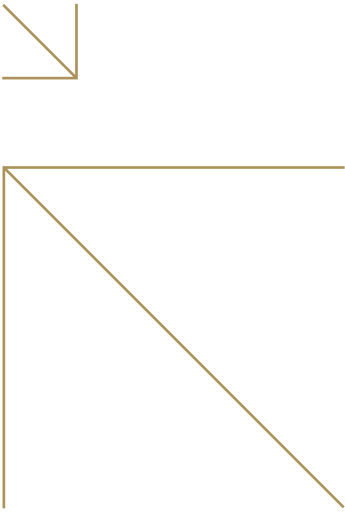
**De betrokken gemeenten pakken de stations in hun stedelijke context integraal aan, benutten economische kansen en realiseren een hoog kwaliteitsniveau. De investeringen in de HST worden daarmee gebruikt als katalysator voor stedelijke vernieuwing. Met een miljard euro draagt het Rijk bij aan de integrale aanpak en de hoge kwaliteit.**

### **De zes Nieuwe Sleutelprojecten en de rol van het Rijk**

De integrale stedenbouwkundige projecten op en rond de centrale stations van Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Arnhem en Breda en het station Amsterdam Zuid/WTC als onderdeel van de Amsterdamse Zuidas, worden de Nieuwe Sleutelprojecten genoemd. Deze (inter)nationale projecten zijn erop gericht hoogwaardige multimodale knooppunten te maken die de kern vormen van vitale centrumgebieden voor kantoren en woningen en daarmee het (inter)nationaal concurrerend vestigingsmilieu van Nederland versterken. Het Rijk is er sinds 1997 actief bij betrokken, zowel financieel als beleidsmatig. Het Rijk zet circa € 1 miljard in om goed functionerende OV-terminals te helpen realiseren en een hoge ruimtelijke kwaliteit te bevorderen. Vanuit drie invalshoeken zijn de projecten van groot nationaal belang; het vergroten van de bereikbaarheid, de versterking van de concurrentiepositie en de 'quality of life' in stedelijke netwerken.

### **Vergroten bereikbaarheid van Nederland in Europa**

In een netwerkeconomie en in het Europa van concurrerende regio's is het niet vanzelfsprekend dat Nederland zijn vooraanstaande positie vasthoudt. Nederland moet daarom slim inspelen op de vraag naar toplocaties en zorg dragen voor een goede bereikbaarheid. Om de bereikbaarheid te vergroten, richt het Rijk zich op verbetering van de nationale hoofdinfrastructuur, waaronder de verbindingen tussen de twee mainports, de nationale stedelijke netwerken en de grote centra in het buitenland. In 1997 besloot de Nederlandse regering aan te haken op het Trans Europese netwerk van Hogesnelheidslijnen. Het zijn vooral de hogesnelheidstreinen die, samen met de weg-, lucht en scheepvaartverbindingen, het nationale stedelijke netwerk de Deltametropool (voorheen Randstad) verbinden met Parijs, Londen, de Vlaamse Ruit, de Rijn-Ruhrmetropool, het Frankfurtse Rijn-Maingebied en (indirect) de Waalse steden. De HSL-Zuid verbindt Amsterdam en Schiphol via Rotterdam met onder andere Antwerpen, Brussel, Parijs en Barcelona. Deze volwaardige hogesnelheidstrein zal met een snelheid van minstens 250 km/uur op een speciaal daarvoor aangelegd spoor gaan rijden. Den Haag en Breda krijgen aansluiting op dit HST-netwerk door middel van snelle shuttletreinen, die een snelheid van 220 km/uur halen. Eind 2006 rijdt de hogesnelheidstrein vanaf de Belgische grens naar Rotterdam. Medio 2007 zal het traject Rotterdam-Amsterdam in gebruik zijn, evenals het traject van de shuttletreinen van en naar Den Haag en Breda.



Park bij station Parijs Montparnasse

Gare de Lyon, Parijs

De HST-Oost, ook wel bekend onder de naam ICE, rijdt al over bestaand, maar verbeterd spoor vanuit Amsterdam via Utrecht en Arnhem naar Keulen. Tussen Keulen en Frankfurt rijdt de hogesnelheidstrein op een speciaal daarvoor aangelegd spoor. Deze verbindingen zijn al in gebruik genomen.

De reistijden per trein zullen aanzienlijk worden bekort ten opzichte van de huidige situatie. Met name bij het afleggen van afstanden van 500 tot 1000 kilometer wordt de reistijd bijna gehalveerd (zie tabel).

Er zijn zes HSL-stations in Nederland. Op deze stations zullen de reizigersaantallen in de komende decennia toenemen tot circa 350.000 mensen per dag op de grootste stations. In openbaar vervoer terminals (OV-terminal) moeten deze mensen efficiënt en veilig hun weg kunnen vinden. Het is daarom van groot belang dat de nieuwe terminals overzichtelijk en helder zijn. Licht, lucht en logica, een ruime maatvoering van de terminalruimtes en korte looplijnen zijn essentieel. Er is behoefte aan goede afstemming van dienstregelingen van diverse vormen van openbaar vervoer, voldoende parkeermogelijkheden, fietsenstallingen, tram/bushaltes en aan goede informatievoorziening.

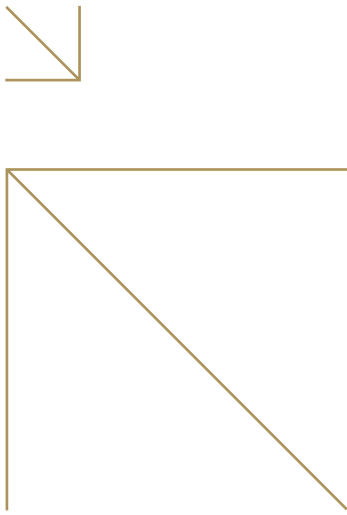
### Versterking (inter)nationale concurrentiepositie

Het kabinet wil de (inter)nationale concurrentiepositie van Nederland in Europa versterken en de werkgelegenheid bevorderen. Luchthaven Schiphol en de Rotterdamse haven zijn sterke troeven. De ontwikkeling van de zes Sleutelprojecten tot hoogstedelijke centra van allure, efficiënt verbonden met de belangrijkste metropolitane gebieden in Europa, hebben een enorme impact op de vier grote steden en Arnhem en Breda. Realisatie van hoogwaardige kantoren op infrastructuurknooppunten in stedelijk gebied is essentieel voor de uitbouw van de positie van de (inter)nationale zakelijke dienstverlening.

De Nieuwe Sleutelprojecten realiseren circa 1,8 miljoen m<sup>2</sup> kantoren, voor een belangrijk deel bestemd voor (inter)nationaal opererende bedrijven. Deze bedrijvigheid kan tienduizenden directe en indirecte banen opleveren.

De zes projecten ondersteunen het concept van de stedelijke netwerken en daarbinnen de gewenste stedelijke centrumvorming en de stedelijke dynamiek. De NSP's in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht versterken de Deltametropool als geheel. Het NSP-Breda zet het stedelijk netwerk Brabantstad op de kaart en het NSP-Arnhem ondersteunt het





stedelijk netwerk Arnhem-Nijmegen. Een hoog niveau van ruimtelijke kwaliteit is nodig om centra van allure te realiseren. Intensief ruimtegebruik levert een belangrijke bijdrage aan de geconcentreerde ontwikkeling van de verstedelijking en vormt een rechtvaardiging van de hoge investeringen. Een mix van functies die goed aansluiten op de bestaande stedelijke voorzieningen bevordert de leefbaarheid en aantrekkelijkheid. Stedenbouwkundige kwaliteit uit zich ook in variatie en exclusiviteit. Zorgvuldige vormgeving, architectonische kwaliteit, samenhang, menselijke maat, sociale veiligheid en levendigheid zijn kernbegrippen. Het Rijk draagt financieel bij om die ruimtelijke kwaliteit te bereiken.

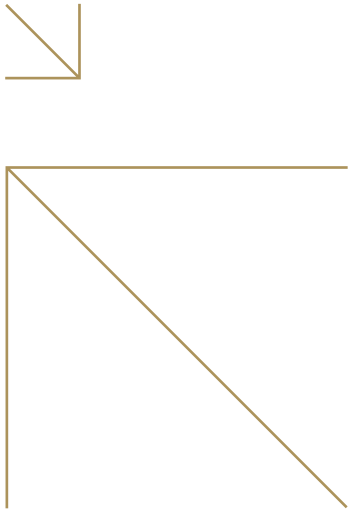
#### Quality of life in stedelijke netwerken

De Nieuwe Sleutelprojecten dienen ook een impuls aan de vitaliteit en de leefbaarheid van de betreffende steden geven. Moderne, bruisende en vitale centra met een goede bereikbaarheid zijn immers een belangrijke vestigingsfactor, zowel voor kantoren en woningen als voor veel winkels en voorzieningen. Met een opeenstapeling van vervoersmodaliteiten, waaronder de HSL, kan een modern en goed geoutilleerd station

een katalysator zijn voor stedelijke vernieuwing en verbeterde ruimtelijke kwaliteit.

Het station moet dus meer zijn dan een efficiënte 'overstap-machine', waar zoveel mogelijk modaliteiten samenkomen. Om de stedelijke spin-off te genereren, moet het station onderdeel zijn van een aantrekkelijk stedelijk centrum. Daarnaast moet het station ook een poort naar de stad zijn: een prominent gebouw waarmee de stad zich presenteert. De OV-terminal als nieuw icoon. Die benadering stelt bijzondere eisen aan het station, de inpassing in de omgeving en de kwaliteit van de openbare ruimte. Het Rijk wil bevorderen dat gemeenten daar expliciet aandacht aan besteden en dit vertalen in hun ontwerp. Er liggen unieke kansen om historisch gegroeide barrières op te heffen en de stations (opnieuw) te integreren in de stad. Het fijnmazige stedelijke weefsel kan worden hersteld, met vanzelfsprekende, als plezierig en veilig ervaren verbindingen tussen de verschillende stadsdelen. En de ontwikkeling van de stationsgebieden biedt kansen voor een nieuwe intensieve mix van functies, waaronder een gevarieerd aanbod van woningen voor midden- en hoge inkomens.

Hoeveel tijd bespaart de HST?				
Van	Naar	Reistijd nu (minimaal)	Reistijd straks	Reistijd winst
Amsterdam	Antwerpen	2 uur 6 min.	1 uur 7 min.	59 min.
Amsterdam	Brussel	2 uur 53 min.	1 uur 38 min.	1 uur 15 min.
Amsterdam	Londen	6 uur 16 min.	3 uur 43 min.	2 uur 33 min.
Amsterdam	Parijs	4 uur 44 min.	3 uur 8 min.	1 uur 36 min.
Amsterdam	Barcelona	14 uur 20 min.	7 uur 15 min.	7 uur 5 min.
Amsterdam	Rotterdam	1 uur 2 min.	35 min.	27 min.
Amsterdam	Breda	1 uur 47 min.	1 uur 2 min.	45 min.
Rotterdam	Antwerpen	1 uur 5 min.	30 min.	35 min.
Rotterdam	Brussel	1 uur 51 min.	1 uur 1 min.	50 min.
Rotterdam	Parijs	3 uur 11 min.	2 uur 31 min.	40 min.
Rotterdam	Breda	33 min.	21 min.	12 min.
Breda	Antwerpen	1 uur 11 min.	28 min.	43 min.
Breda	Brussel	1 uur 56 min.	1 uur 4 min.	52 min.



### **Deze voortgangsrapportage**

Deze voortgangsrapportage is bedoeld om de Tweede Kamer, departementen, gemeenten, provincies, regio's, marktpartijen en vakwereld te informeren. De rapportage geeft een beeld van de recente vorderingen die de zes steden hebben geboekt.

Na een presentatie van de NSP's wordt aan het slot van deze rapportage aangegeven hoe het Rijk zijn betrokkenheid organiseert en welke financiële en inhoudelijke inbreng het Rijk biedt.



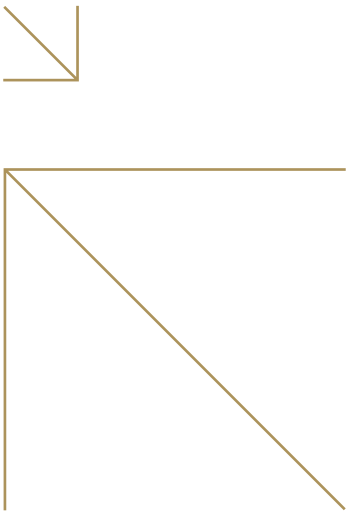


HSL-network Europa



# De zes Nieuwe Sleutelprojecten





Het vernieuwen van de binnenstad is ingewikkelder dan het aansnijden van een nieuw suburbaan weiland. Er zijn meer partijen bij betrokken, het kost offers en het vergt meer communicatie en samenwerking. De planvorming voor de Nieuwe Sleutelprojecten heeft in de meeste steden dan ook heel wat stof doen opwaaien. Plannen werden gemaakt en verguisd en weer opnieuw gemaakt. Maar uiteindelijk heeft de wil om dóór te gaan bij alle partijen gewonnen.

Zonder uitzondering hebben de zes gemeenten de uitnodiging van het Rijk om integrale masterplannen te maken met verve opgepakt. Nu liggen er zes overtuigende plannen waar bestuurders, marktpartijen en bewoners zich in herkennen.

Uit de plannen blijkt dat de ambities hoog zijn. Bij elkaar opgeteld komen er zes nieuwe stations, circa 1,8 miljoen m<sup>2</sup> kantoorvloeroppervlakte, circa 10.000 nieuwe woningen, circa 600.000 m<sup>2</sup> voor commerciële en niet-commerciële voorzieningen. De stedenbouwkundige structuur wordt vernieuwd en overal voldoet de openbare ruimte aan hoge kwaliteitseisen.



# 1. Amsterdam Zuidas: Europese toplocatie

Met de luchthaven Schiphol en het historische centrum van Amsterdam heeft de Noordvleugel van de Deltametropool twee gespecialiseerde, hoogwaardige centra die van grote betekenis zijn. De Zuidas heeft de potentie om uit te groeien tot een vestigingslocatie die zich kan meten met de toppers in Europa. Vooral wanneer de infrastructuur met HSL en Noord-Zuidlijn is gecompleteerd en door de Hanzelijn (en mogelijk de Zuiderzeelijn) de verbinding met het noorden en oosten van Nederland is verbeterd. De Zuidas is dan voor drie miljoen mensen binnen drie kwartier met het openbaar vervoer bereikbaar.

De kansen op een succesvolle economische ontwikkeling zullen nog aanzienlijk toenemen wanneer de A10 en de sporen in het plangebied ondergronds worden gebracht in een dok. Dan ontstaat er een hoogwaardig plangebied, geschikt voor 2 tot 2,5 miljoen m<sup>2</sup> voor wonen, werken en voorzieningen. De gemeente wil er de randvoorwaarden voor een duurzaam programma scheppen, in hoge dichtheid met optimale diversiteit, rondom het nieuwe ondergrondse station Zuid/WTC. Gelijktijdig wordt de barrière tussen twee delen in de stad: Buitenveldert en het Amsterdamse stadsdeel Oud-Zuid geslecht en gaat de verblijfskwaliteit in het gebied erop vooruit. Binnen de bestaande stedelijke contouren kan zo een nieuw centrum ontstaan waar op termijn 12.000 mensen wonen en 50.000 mensen werken.

## 1.1 De plannen

### Het gebied van de Zuidas

Het gebied van de Zuidas meet ongeveer 225 ha. Het omvat de infrastructuurbundel over een lengte van circa vijf kilometer en het stedelijke gebied aan beide zijden van de ringweg tussen de Amstelveenseweg en de Europaboulevard. De Zuidas is ontdekt door marktpartijen. Zij wezen de strook langs deze weg aan als favoriete vestigingslocatie voor grootschalige kantoren: uitstekend ontsloten, temidden van gewilde woonwijken en gelegen aan de Schipholse kant van de hoofdstad. Lange tijd werden marktinitiatieven ad hoc beoordeeld en veelal goedgekeurd. In 1994 besloot de gemeente dit incidentenbeleid te stoppen en in 1998 presenteerde zij een integraal masterplan voor de Zuidas. Nu is het gebied volop in ontwikkeling. Dat wil zeggen: ter weerszijden van een ontoereikende bundel infrastructuur en een te klein station is al 500.000 m<sup>2</sup> kantoren en voorzieningen gerealiseerd. Nog eens 600.000 m<sup>2</sup> is in uitvoering of in voorbereiding. De stedelijke kwaliteit van het gebied is echter slecht. De ruimte is rommelig en inefficiënt ingericht. Buiten kantooruren is het gebied onherbergzaam en de infrastructuur zorgt voor overlast.

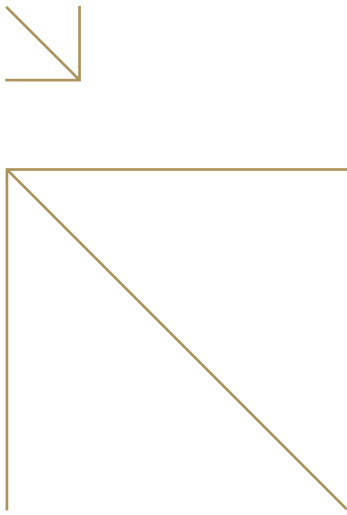
### Functiemenging

De gemeente wil de Zuidas transformeren tot een levendig stuk stad, dat ruimtelijk en functioneel deel uitmaakt van de Amsterdamse regio en de Noordvleugel van de Deltametropool. Het moet een complete stad worden, met een evenwichtig aanbod van woningen, werklocaties en voorzieningen, naar oppervlakte in de verhouding van 44:44:12. Het station Zuid/WTC ligt in het hart van het plangebied. In de toekomst komen hier verschillende vormen van openbaar vervoer samen. Gezien de toenemende drukte wordt de zware rail uitgebreid van twee naar vier en later wellicht naar zes perronsporen. De metro krijgt vier perronsporen. Het station wordt daartoe uitgebreid tot het in grootte vijfde station van Nederland.

### Groeimodel

De realisatie van het complete eindbeeld vergt een periode van zo'n 30 jaar. Die periode is te lang om een gefixeerd eindbeeld vast te stellen. Daarom heeft de gemeente gekozen voor een groeimodel met een flexibele ontwikkelingsstrategie. Dat model voorziet in een rechthoekig stratenplan met een ruit van stadsstraten en fijnmazig grid van kleinere straten voor fietsers





en wandelaars. Het nieuwe station ligt in het centrum. Binnen de hoofdstructuur komt een laagsgewijze opbouw van volumes. Tot tien meter hoogte is er overwegend een stedelijke plint. Tot 30 meter is er aaneengesloten bebouwing met ruimte voor woningen en kantoren. Daar bovenop is ruimte voor torens tot een hoogte van 125 meter.

Ook binnen de bouwblokken streeft de gemeente naar flexibiliteit. Die wordt bereikt door verdiepinghoogtes van 3.30 m (in plaats van 2.80 m) en maximale daglichttoetreding. Hierdoor biedt ieder bouwblok in principe ruimte voor iedere mogelijk functie.

#### Kwaliteitsambities

De gemeente hanteert hoge normen voor kwaliteit en beheer van de openbare ruimte. Zo is er gekozen voor een eenheid in de keuze van basismaterialen en een goed samenspel tussen ontwerp en beheer. Er is een beheerorganisatie opgericht die kwaliteitsprotocollen opstelt en handhaaft. Voor de aanleg en onderhoud van groen is een Groeifonds Groen ingesteld dat gevuld wordt met een bijdrage per uitgegeven vierkante meter vloeroppervlak.



Impressie deelgebied Mahler, gemeente Amsterdam

#### Dok of dijk

De hoge ambities en het intensieve programma kunnen het best worden gerealiseerd als de infrastructuur van A10, metro en zware rail over een lengte van circa 1200 meter ondergrond wordt gebracht (het dokmodel). Zowel Rijk als gemeente hebben voor deze oplossing een duidelijke voorkeur en hebben dit tijdens het bestuurlijk overleg van 14 oktober 2002 onderstreept. De haalbaarheid en de mogelijke risico's van dit model zijn echter nog onderwerp van studie. Daarom is naast het dokmodel een goedkopere optie uitgewerkt, waarbij de infrastructuur op het bestaande talud blijft gehandhaafd (het dijkmodel). De aanleg van een nieuw stadscentrum en de omvang van het programma worden in die optie beperkt. Vooral het aantal te realiseren woningen is bij dit alternatief kleiner. Niettemin is dan ook een gemengd stedelijk programma mogelijk van circa 1 miljoen vierkante meter in het topsegment evenals een multimodaal OV-knooppunt.

#### 1.2 De voortgang

##### Intentieovereenkomst

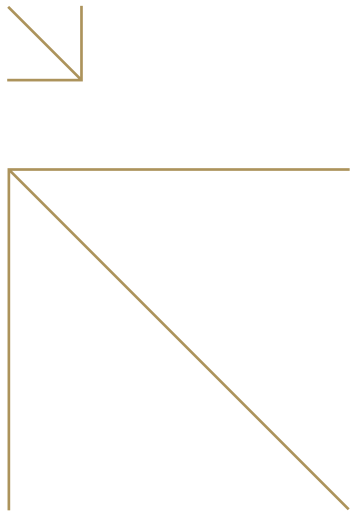
Het initiatief van de gemeente Amsterdam om de Zuidas integraal te ontwikkelen is ouder dan het Rijksproject NSP. Er zijn dan ook al honderdduizenden vierkante meters gerealiseerd, in aanbouw en in voorbereiding. Wel heeft de gemeente over het project steeds informeel overleg gevoerd met het Rijk. Sinds april 1997 is dit overleg formeel. Op 10 juli 2001 is een intentieovereenkomst getekend waarin is vastgelegd met welke uitgangspunten en ambities gemeente en Rijk samenwerken.

##### Tracé/MER-procedure

Parallel aan het maken van een masterplan wordt een integrale tracé/MER-procedure doorlopen. Er worden alternatieven onderzocht waaronder het dokmodel en het dijkmodel. Rijk en gemeente hebben een gezamenlijke opdracht verleend om op een gelijkwaardige manier de alternatieven te beschrijven. Onderdelen hiervan zijn - naast de tracé/MER procedure - een markttoets, een beoordeling van de stedelijke kwaliteit en een analyse met betrekking tot externe veiligheid.

##### Amsterdamse standpuntbepaling

Vooruitlopend op de resultaten van alle onderzoeken heeft de gemeente Amsterdam begin 2002 haar standpunt bepaald. De gemeente stelt dat de ontwikkeling van de Zuidas op basis van



het dokmodel de voorkeur verdient. Daarbij is Amsterdam bereid haar grondopbrengst in het Zuidasgebied ter realisering van het dok te verevenen met het onrendabele deel van het dok. In het verlengde van de Amsterdamse standpuntbepaling heeft de gemeente met het Consortium Zuidas DOK (samengesteld uit ABN AMRO, ING Vastgoed en NS Vastgoed) op 14 februari 2002 een intentieovereenkomst gesloten. De drie partijen namen zich voor om binnen een jaar nadere afspraken te maken voor een afnamegarantie over de helft van het vastgoedprogramma van de Zuidas. De ontwikkeling van de Zuidas op basis van het dokmodel en een halte voor de HST zijn daarbij een voorwaarde. Alleen met het dok zal het volgens de beleggers lukken om een unieke internationale toplocatie te ontwikkelen.

#### Bestuurlijk overleg

Op 13 maart, 25 april en 14 oktober 2002 hebben gemeente en Rijk bestuurlijk overleg gevoerd. In dat overleg heeft ook het Rijk aangegeven voorkeur te hebben voor het dokmodel. Het dijkmodel blijft evenwel een volwaardige terugvaloptie. In het overleg werd verder duidelijk dat de businesscase nog niet sluitend was en de projectscope nog onvoldoende scherp. De gemeente kan de risico's van het dokmodel niet eenzijdig dragen en heeft daarom aan het Rijk gevraagd om risicodragend te participeren. Tegen deze achtergrond is afgesproken gezamenlijk de businesscase te actualiseren (zowel voor het dok- als het dijkmodel), een kwalitatieve en kwantitatieve risicoanalyse uit te voeren en onderzoek te doen naar mogelijke vormen van samenwerking.

Rijk en gemeente werken toe naar een bestuurlijk overleg in januari 2004 waarin richtinggevende uitspraken worden gedaan. Het gaat daarbij onder meer om de vraag of en in welke mogelijke vormen het Rijk risicodragend in het dok wil participeren. Op basis van de in januari 2004 te maken afspraken kan worden toegewerkt naar een samenwerkingsovereenkomst. Deze overeenkomst zal naar verwachting medio 2004 kunnen worden gesloten, ter vervanging van de huidige Intentieovereenkomst tussen Rijk en gemeente.

Uitvoeringsafspraken kunnen vervolgens, bij een voorspoedig proces, worden gemaakt medio 2005.

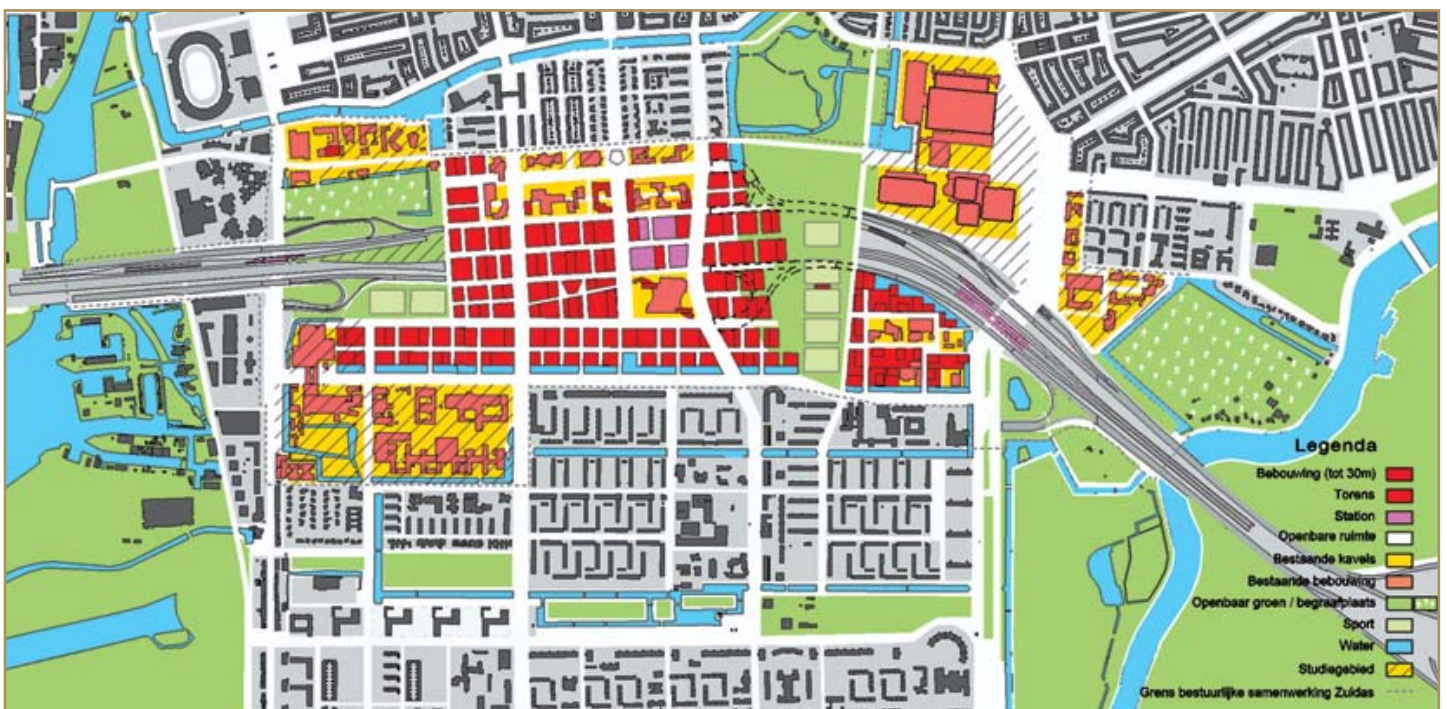
NSP Amsterdam Zuidas		
	Dijkmodel	Dokmodel
Plangebied	225 ha	225 ha
Kantoren	426.000 m <sup>2</sup>	985.000 m <sup>2</sup>
Woningen	335.000 m <sup>2</sup> 2.700 eenheden	1.056.000 m <sup>2</sup> 8.700 eenheden
Voorzieningen	166.000 m <sup>2</sup>	321.000 m <sup>2</sup>
Rijksbijdrage	€ 334 miljoen	€ 334 miljoen
Start bouw NSP	in omgeving van stationsgebied wordt al gebouwd	in omgeving van stationsgebied wordt al gebouwd
Oplevering terminal	2017	2020
Realisatie NSP	2018	2030
S.v.z. planvorming 2003		

#### Wie doet wat?

Gemeente Amsterdam is de initiatiefnemer voor de ontwikkeling van het stedelijk gebied op de Zuidas. Het ministerie van V&W is initiatiefnemer voor de uitbreiding van de hoofdinfrastructuur (zware rail en Rijksweg A10). Deze posities zijn vastgelegd in de startnotitie voor de integrale tracé/MER-procedure van het project Zuidas (juni 2001). In het kader van deze procedure hebben de minister van V&W, de minister van VROM en de gemeente Amsterdam de rol van Bevoegd Gezag. In de Intentieovereenkomst NSP Zuidas (juli 2001) hebben Rijk en gemeente het doel van hun samenwerking en een aantal randvoorwaarden voor de planvormingsfase nader vastgelegd. De intentieovereenkomst laat de klassieke verantwoordelijkheid van Rijk en gemeente intact. Aan Rijkszijde wordt door de departementen van VROM, V&W, Financiën en Economische Zaken aan de Zuidas samengewerkt. Aan Amsterdamse zijde wordt het werk georganiseerd vanuit het Projectbureau Zuidas. Rijk en gemeente hebben een gezamenlijke stuurgroep Zuidas. Deze stuurgroep coördineert het proces en bereidt bestuurlijke besluitvorming voor. Er is halfjaarlijks bestuurlijk overleg tussen de vier betrokken Bewindslieden en het College van B&W

van Amsterdam. Binnen het Kabinet is de minister van VROM het eerste aanspreekpunt voor het NSP Zuidas. De rol van Rijk en gemeente bij de uitvoering van het project zal afhankelijk zijn van de keuze tussen dok en dijk. Wordt voor de dijk gekozen dan volstaat waarschijnlijk een lichte vorm van samenwerking die zich vooral zal toespitsen op afstemming van wederzijdse besluitvorming en op afspraken over het station. Bij een keuze voor het dok zullen Rijk en gemeente veel nauwer moeten samenwerken. De afspraken over samenwerking zullen dan moeten voorzien in de verdeling en beheersing van de risico's van het dok. Amsterdam heeft aangegeven die risico's niet eenzijdig te kunnen dragen. Voor de samenwerking bij dok en dijk worden nu scenario's ontwikkeld. Daarbij wordt ook een actieve rol van private partijen verwacht. Belangrijke private partijen die op dit moment bij de ontwikkeling zijn betrokken, zijn ABN AMRO, ING Vastgoed en NS Vastgoed. Deze partijen hebben met de gemeente een intentieovereenkomst afgesloten, die is gericht op het maken van afspraken over een afnamegarantie van de bouwgrond op het dok. Het Rijk heeft aangegeven dat waarschijnlijk een zwaarder commitment van private partijen moet worden gevraagd, om

het dok te kunnen realiseren. De afspraken tussen Rijk, gemeente en de nog te maken afspraken met private partijen zullen, zeker bij het dok, nauw op elkaar moeten aansluiten.





# Kansen voor een internationale toplocatie'

Interview Duco Stadig, Wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling en Waterbeheer, gemeente Amsterdam

**"Als we het dokmodel realiseren, dan wordt de Zuidas een internationale toplocatie", zegt Duco Stadig, "doen we dat niet, dan blijft het een nationale kantorenlocatie waar we er meer van hebben in Nederland". Voor de wethouder is de keuze tussen dijk of dok helder. Voor het realiseren van deze keuze is samenwerking met het Rijk essentieel. Voorbereidingen voor afspraken tussen Rijk en gemeente vinden zowel ambtelijk als op bestuurlijk niveau plaats. Daar komt veel bij kijken. De voorbereidingen verlopen overigens in constructieve sfeer.**

## Allang begonnen

De Zuidas is volop in ontwikkeling. Met een aantal grote projecten waaronder de bouw van de hoofdkantoren voor ABN AMRO en ING en het vergrote WTC is al 150.000 m<sup>2</sup> gerealiseerd. Nog eens ruim 150.000 m<sup>2</sup> is in het deelproject Mahler 4 in aanbouw en voor circa 500.000 m<sup>2</sup> zijn plannen in ontwikkeling. "Al 25 marktpartijen zijn aan het werk. In feite zijn we met de realisatie van het dijkmodel allang begonnen", zegt Stadig, die al negen jaar als wethouder de Zuidas-kar trekt. Niet iedereen beseft dat we al zo ver zijn. De projecten die nu gerealiseerd worden of in ontwikkeling zijn, liggen aan weerszijden van de infrastructuurbundel en laten de keuze tussen het dijkmodel (infrastructuur op de huidige dijk) en het dokmodel (alle infrastructuur ondergronds) nog even open. Stadig laat echter geen twijfel over zijn ambities bestaan: "Als we het dokmodel realiseren, kan de Zuidas een positie innemen in het internationaal economisch netwerk. In het rijtje Amsterdam, Londen en Frankfurt. Qua allure vergelijkbaar met de Potsdamerplatz in Berlijn, alleen groter."

## Risico's

Het ondergronds brengen van de infrastructuur is een spannend avontuur dat - in fasen - een klein decennium in beslag zal nemen: "Als we daartoe nu besluiten, dan lukt het om in 2011 de rails ondergronds te hebben, inclusief het station". Het project gaat gepaard met aanzienlijke risico's, in de eerste plaats procedureel, beweert Stadig: "Er zijn te veel regels, te veel rechters die vertragende uitspraken doen en te veel burgers die zand in de machine kunnen gooien. Het is bijzonder moeilijk om in Nederland nog iets voor elkaar te krijgen." Vooral op het gebied van externe veiligheid worden er volgens Stadig onterecht zware eisen gesteld: "Je moet wel even kijken waarmee je bezig bent. Deze tunnel wordt net zo lang als die bij Schiphol en kijk hoeveel vluchtroutes je dáár hebt. Met de regels voor veiligheid is er een

serieus gevaar van almaar doorglijden. Als je dat niet onder controle krijgt, gaat het aan de kostenkant mis."

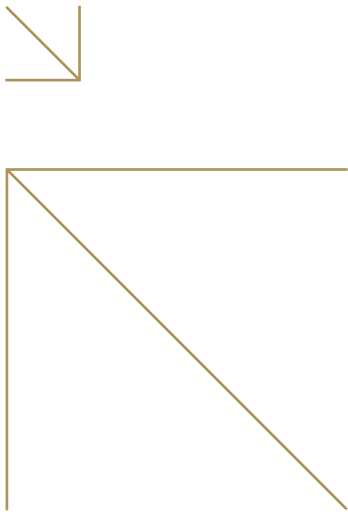
## Consultaties

Mensen die zand in de machine willen strooien, zijn er niet veel, beweert Stadig: "Van de 750.000 Amsterdammers zijn er 749.000 vóór onze plannen, maar in Nederland kan één individu een project tegenhouden. Ook dat moet je onder controle zien te houden." Het project is om die reden omgeven met honderden consultatiebijeenkomsten waarin diverse groepen inwoners, belanghebbenden, organisaties, bedrijven en instellingen in de planvorming zijn betrokken: "Niet dat je uitlegt hoe het moet, maar dat we de mensen vragen hoe zij het willen." Uit de consultaties is onder andere naar voren gekomen dat er een gelijkwaardige mix van wonen, werken en voorzieningen moet komen. Ook is er een groen-groefonds dat gevuld wordt met geld uit de vastgoedontwikkeling, dat bestemd is voor kwaliteitsverbetering van bestaand groen: "We zijn dertig jaar in de Zuidas aan het werk. Je bent dus per jaar maar met een heel klein deel van het gebied bezig. Dan moet je voor de rest van het gebied goed zorgen. De mensen betrekken we in de besteding van het geld."

## NV Zuidas

De gemeente heeft de economische risico's van het dokmaken beperkt door een intentieovereenkomst aan te gaan met ING, ABN AMRO en NS. Die overeenkomst behelst de afname van de grond boven het dok voor één miljoen vierkante meter kantoren, woningen en voorzieningen. Stadig: "Dat is een afnamegarantie, waarbij deze partijen de helft zelf ook realiseren en de andere helft op de markt brengen. Voorwaarden zijn onder andere dat het dok wordt gerealiseerd - logisch, want anders heb je helemaal geen grond om uit te geven - en dat de HSL er inderdaad een halte krijgt." Verder is Stadig erop gespitst om het dokmodel samen met het Rijk te realiseren: "Zonder het Rijk kan het niet. Voor de gemeente is het minder interessant om winst te maken, als wel om risico's te vermijden. Het Rijk kan daar een rol spelen. Een NV Zuidas, zoals we ook een NV Schiphol hebben, dat zou ik wel willen. Goede afstemming ook over het tijdspad, tussen verschillende partijen bij het Rijk enerzijds en de gemeente anderzijds, is van belang. Je moet wel oppassen voor stroperigheid in deze processen. Een bestuurlijk enthousiasme is al aanwezig."

**Meer informatie: [www.zuidas.nl](http://www.zuidas.nl)**



Impressie deelgebied Gershwinplein, gemeente Amsterdam



## 2. Rotterdam Centraal: Het (inter)nationale logistieke zakencentrum

**Rotterdam wil zijn positie versterken in de Zuidvleugel en in de Deltametropool als geheel, en daarbij kansen benutten die de ligging in het spoorwegnetwerk van Europese steden biedt. Om deze reden wordt het Centraal Station getransformeerd tot een visitekaartje van de stad. Het moet de allure en de dynamiek van de Maasstad weerspiegelen en een impuls geven aan het vestigingsklimaat van Rotterdam. In het verlengde daarvan moet het station op een logische manier worden opgenomen in het stedelijk grid, met een adres direct aan het Weena. En, maar dat is eigenlijk vanzelfsprekend, het station moet een perfect functionerend mobiliteitsknooppunt worden, waar HSL, trein, metro, RandstadRail, tram, bus, taxi, fiets en auto samenkomen en waar in 2025 naar verwachting 350.000 reizigers per dag moeiteloos hun weg moeten kunnen vinden. Wordt de ontwikkeling van het gebied goed aangepakt, dan heeft dat direct een positief effect op aangrenzende stadsdelen. Door één grote, integrale beweging worden de problemen opgelost en de potenties van de locatie benut.**

### 2.1 De plannen

#### De OV-terminal

De vernieuwing van Rotterdam Centraal is urgent. Niet alleen omdat de stad met de HSL straks de entree van Nederland vanuit het zuiden vormt. Ook omdat het vijftig jaar oude treinstation en het dertig jaar oude metrostation de reizigersstromen van vandaag al nauwelijks meer kunnen verwerken. De opgave begint bij de bouw van een nieuwe terminal voor nagenoeg alle vervoersmodaliteiten. Uitgangspunt is, dat de perrons blijven waar ze liggen. Ze worden alleen op HSL-lengte gebracht. Aan de noord- en zuidzijde wordt ruimte gecreëerd voor extra sporen op langere termijn. De bestaande reizigerstunnel onder de perrons wordt uitgebreid van acht meter breed naar een trapeziumvormige doorgang van dertig tot veertig meter breed. Verder komen er meer en betere stijgpunten van de tunnel naar de perrons. Via openingen treedt daglicht toe in dit gebied.

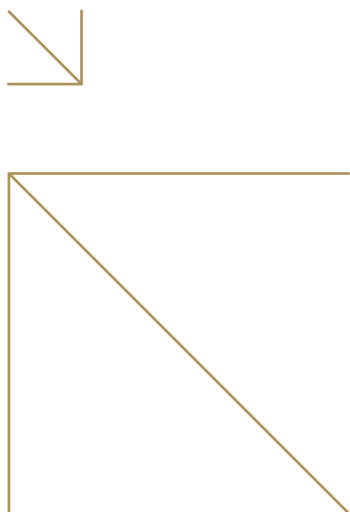
#### De stationshal

De vestibule van het station wordt naar voren gehaald en komt ter plaatse van het huidige stationsplein. De toegangen tot de metro komen daardoor middenin de hal uit. De RandstadRail wordt bij Rotterdam Centraal aan de metro verknoopt, zodat reizen zonder overstap tussen Slinge, Den Haag en Zoetermeer straks mogelijk is. Met de aanpassing van het metrostation is trouwens al begonnen. Trams zullen aan de oostzijde van de stationshal halteren (de kant van Nationale Nederlanden). De halte van tramlijn 9, nu aan de noordkant van het station, komt hier ook. Bussen stoppen op de Conradstraat (de kant van het Groothandelsgebouw). Het resultaat is een logische overstapmachine met alle modaliteiten op een herkenbare plaats. De ruime stationshal biedt volop mogelijkheden voor ontmoetingspunten en reizigers-gerelateerde commerciële functies.

#### De stationsomgeving

Doordat de stationshal op deze manier 'de stad in wordt getrokken', komt deze direct uit aan het Weena en het Kruisplein. Hier is ruimte voor trams, fietsers en vooral voor voetgangers. Voor het autoverkeer wordt de bestaande onderdoorgang uitgebreid naar twee keer twee rijbanen. De mogelijkheid van een ondergrondse T-kruising met een directe verbinding met een parkeergarage onder het Kruisplein wordt nog bestudeerd. Voor taxi's en kiss-and-ride komt er een bescheiden ventweg op maaiveldniveau.





### Het NSP-gebied

Het nieuwe station maakt deel uit van een groter gebied dat zich uitstrekt van de Statentunnel tot de Schiekade. Dit gebied is een potentiële toplocatie voor Rotterdam en de Zuidvleugel, maar mist op dit moment stedelijke ambiance. Door meer stedelijke massa te realiseren, wordt de positie van het station in de stad versterkt. Met name de Conradstraat en de Delftsestraat, parallel aan het spoor, worden nu gedomineerd door achterkanten van gebouwen en braakliggend terrein. Dit gebied leent zich voor een programma van circa 220.000 m<sup>2</sup>. Het is van belang dat het gebied geen uitbreiding van het bestaande centrum wordt, maar dat het een eigen sfeer en identiteit krijgt; een nieuw stedelijk vestigingsmilieu. Alleen dan kan de gewenste kritische massa ontstaan. De gemeente wil dat bereiken door naast kantoren en winkels ook veel ruimte te bieden aan woningen. Daaraan is in het naoorlogse centrum immers een groot gebrek.

### Spin-off

Om een optimale economische spin off te realiseren is het essentieel dat het stationsgebied van Rotterdam bekend wordt als toplocatie voor kantoren. Interessante doelgroepen zijn de bedrijven in de branche van de zakelijke dienstverlening, die aansluiten op de (inter)nationale oriëntatie van Rotterdam, zoals de petrochemie en de logistiek, maar ook bedrijven met hun nationale productie hoofdkantoren. Dan kan een (inter)nationaal logistiek zakencentrum ontstaan.

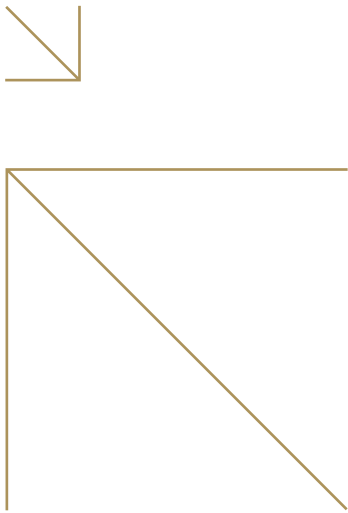
Van het nieuwe station en de gebiedsontwikkeling verwacht de gemeente een spin-off naar aangrenzende delen van de binnenstad, waaronder de omgeving rond het Hofplein. Hier verdwijnt het huidige station Hofplein, omdat dit met de aanleg van de RandstadRail overbodig wordt. Ook rond het Bouwcentrum in de richting van het Oude Westen zijn nieuwe ontwikkelingen te verwachten.

## 2.2 De voortgang

### Intentieovereenkomst

In december 2000 kwamen Rijk en gemeente een intentieovereenkomst overeen. Vervolgens heeft Architectenbureau Alsop in opdracht van de gemeente Rotterdam, NS, ING Vastgoed en Rodamco een masterplan ontwikkeld. Dit plan kreeg binnen de gemeente de gevraagde goedkeuring. In november 2001 reageerde de staatssecretaris van VROM, mede namens de

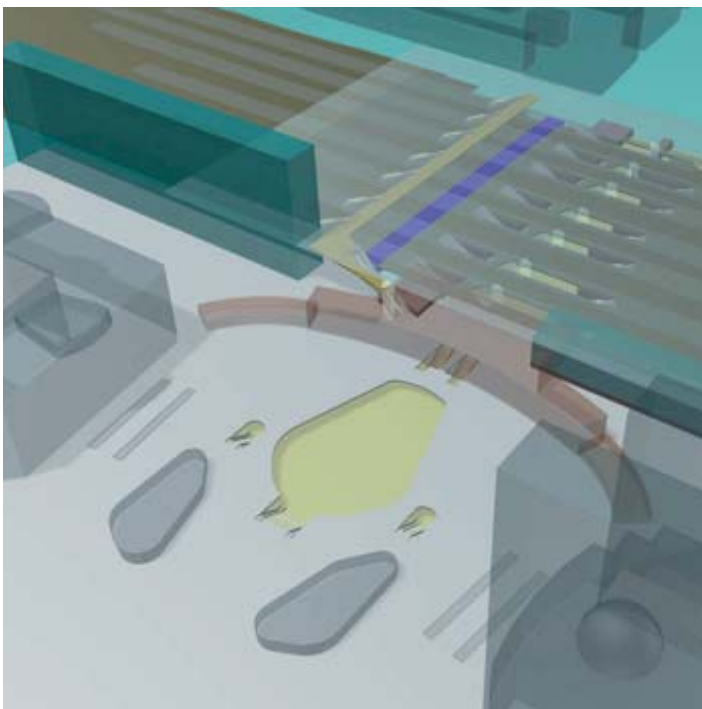




minister van V&W, echter negatief. Aantrekkelijk en spectaculair, maar te kostbaar in relatie tot de beschikbare middelen, luidde in het kort de reactie. Daarnaast signaleerde het Rijk ook nog een aantal meer inhoudelijke aandachtspunten voor het plan.

#### Bouwstenen

Een geoptimaliseerd masterplan vormde de basis voor nieuw bestuurlijk overleg. Op 24 april 2002 zijn procesafspraken tussen Rijk en gemeente Rotterdam ondertekend. De partijen hebben onder andere afgesproken een gezamenlijk ontwerpproces in te gaan. Sindsdien is er hard gewerkt aan bijstelling van de plannen, met een bescheidener programma, ruim 30 procent minder kosten en met een sterkere oriëntatie op de relatie tussen het station en de bestaande stad. Dit heeft eind 2002 geleid tot een aantal bouwstenen voor een schetsontwerp. Deze bouwstenen betreffen het station met bijbehorende reizigersvoorzieningen, het knooppunt van vervoersstromen inclusief de aansluiting van metro en RandstadRail, de aanpassing van het Weena en de gebiedsontwikkeling.



Op 19 maart 2003 is in bestuurlijk overleg tussen gemeente en Rijk overeenstemming over de bouwstenen bereikt, inclusief over het bijbehorende taakstellende budget van € 412 miljoen (prijspeil 2003). Hiervan is maximaal € 158 miljoen afkomstig van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, € 54 miljoen van het ministerie van VROM, € 100 miljoen van de gemeente Rotterdam en € 100 miljoen van de Stadsregio Rotterdam. De bijdrage van de NS is nog niet verdisconteerd. Op 22 mei 2003 stemde de gemeenteraad van Rotterdam ermee in om op basis van deze bouwstenen verder te gaan.

#### Architectenselectie

Om de bouwstenen uit te werken tot een ontwerp zijn een stedenbouwkundig ontwerp en een getekend Programma van Eisen opgeleverd. Met deze stukken als uitgangspunt startte de gemeente als penvoerder met een selectie van architecten volgens de niet-openbare procedure conform de Richtlijn Diensten van de EU. Tot 17 juli 2003 konden architecten zich inschrijven. Bij de sluiting hebben 48 binnen- en buitenlandse architecten dat gedaan. Een commissie onder voorzitterschap van Rijksbouwmeester Jo Coenen heeft hieruit zes kandidaten geselecteerd die de gelegenheid hebben gekregen hun kandidatuur in tweede ronde te presenteren en een ruimtelijke visie te geven op de opgave. De selectiecommissie heeft in oktober 2003 drie architecten gevraagd om een nadere uitwerking van hun ruimtelijke visie. Zij acht dit noodzakelijk voor het opstellen van een zorgvuldig advies dat het beste voldoet aan het ambitieniveau van alle betrokken partijen. Eén architect wijkt echter af van het programma van eisen en opteert voor een brugstation. Naar verwachting zal begin december 2003 de architectenselectie worden afgerond en kan de architect die de opdracht heeft gekregen een start maken met het maken van het voorlopig ontwerp van de openbaar vervoer terminal.

#### Uitvoeringsafspraken

Het is de bedoeling dat nog in 2003 een start met het voorlopig ontwerp van de terminal wordt gemaakt. In april 2004 kan deze fase worden afgesloten en met een definitief ontwerp worden begonnen. De ondertekening van uitvoeringsafspraken tussen gemeente en Rijk staat gepland voor de tweede helft van 2004. Het definitief ontwerp kan naar verwachting in het eerste kwartaal van 2005 gereed zijn, waarna eind 2005 de bouw kan beginnen. Vanaf 2007 en 2008 kunnen onderdelen van de terminal en elementen in stedelijk gebied successievelijk worden opgeleverd. In 2010 is het nieuwe Rotterdam Centraal klaar.



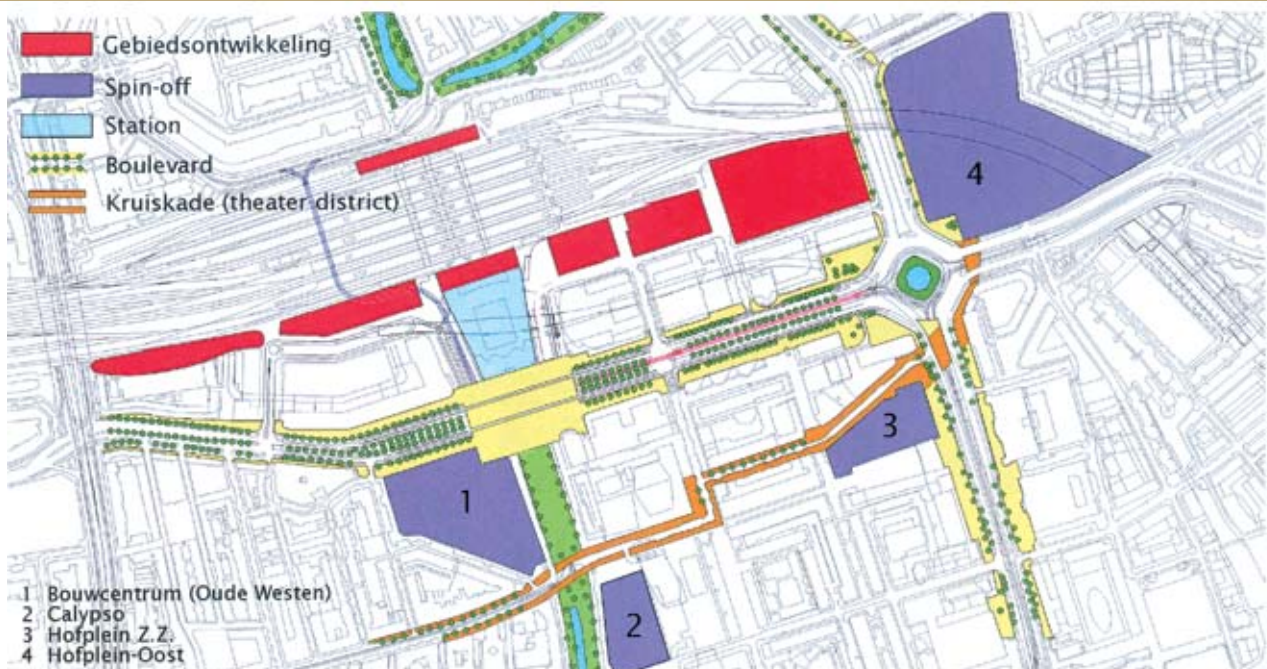
NSP Rotterdam Centraal	
Plangebied	20 ha
Kantoren	60.000 m <sup>2</sup>
Woningen	130.000 m <sup>2</sup> circa 1200 eenheden
Voorzieningen	30.000 m <sup>2</sup>
Rijksbijdrage	€ 212 miljoen
Start bouw NSP	2004
Start bouw OV-terminal	2005
Oplevering OV-terminal	2008
Realisatie NSP	2008-2009

S.v.z. planvorming 2003

#### Wie doet wat?

Aan het NSP Rotterdam Centraal werken vijf partijen samen: de gemeente Rotterdam, de Stadsregio Rotterdam, het ministerie van V&W, het ministerie van VROM en de Nederlandse Spoorwegen. Namens de gemeente treedt Gemeentewerken Rotterdam op als regievoerder over het project. Namens Verkeer en Waterstaat ziet taakorganisatie ProRail toe op de functionele kwaliteit van het station.

Het project wordt aangestuurd door een stuurgroep bestaande uit de directeur NSP (VROM), de plv DG Personenvervoer van V&W, de directeurs van Gemeentewerken, OBR en dS+V (allen van de gemeente Rotterdam), de Stadsregio Rotterdam en de NS.



# Draagvlak en tijdwinst dankzij open planproces'

Interview Stefan Hulman, Wethouder Vervoer en Kunstzaken, gemeente Rotterdam

**Stefan Hulman wil Rotterdam Centraal graag vergelijken met Schiphol: ongeveer evenveel reizigersbewegingen maar een wereld van verschil qua ruimte en ambiance. "Op Rotterdam Centraal kun je tijdens de spits over de hoofden lopen, terwijl we weten dat het aantal reizigers in de komende jaren met een factor twee tot drie zal toenemen. Er moet iets gebeuren en Schiphol illustreert heel aardig het ambitieniveau dat we daarbij nastreven."**

## Visitekaartje

De opgave is echter complexer dan die op de luchthaven, stelt de wethouder, want Rotterdam Centraal heeft met veel méér vervoersmodaliteiten te maken en met veel méér soorten reizigers: "Fietzers heb je op Schiphol niet en ook geen trams. En hier hebben we te maken met forenzen en met HSL-reizigers. Dat zijn mensen die zeer uiteenlopende eisen aan een station stellen." Bovendien wil Hulman van het station niet alleen een goed geoliede vervoersmachine maken, maar ook een visitekaartje van de stad: "Op het station moet de stad beginnen. Nu is er nauwelijks enige aansluiting; je komt aan op het Stationsplein en ziet ergens in de verte de stad liggen." Een derde doel dat Rotterdam met het project beoogt is de ontwikkeling van de omgeving: "Kantoren, vooral ook woningen - daarvan zijn er in het centrum nu te weinig - en leisure. De mogelijkheden zijn er, dus moeten we nu investeren om die in de toekomst te kunnen benutten. We moeten met de beperkte ruimte die we hebben, heel slim omgaan."

## Draagvlak

De planvorming voor Rotterdam Centraal is met horten en stoten op gang gekomen, zo schetst Hulman de afgelopen jaren. Het eerste masterplan ging geheel van de gemeente uit. Dat plan werd door het Rijk te duur bevonden. Maar toen het plan een paar keer was aangepast, was de kwaliteit te mager: "Ik vond dat geen handige manier van werken. Ik heb erop aangedrongen om die planvorming samen te doen, dus met VROM, V&W, de NS, de Stadsregio en de gemeente. Dan voorkom je, dat je hard werkt waarna één van de partners de zaak afkaart. Ook met de bevolking zijn we in een open dialoog aan de slag gegaan. Bewoners zijn doorgaans buitengewoon goed georganiseerd, dus die kun je er goed bij betrekken. Sterker nog, als we dat niet hadden gedaan, had de Raad ons daarop afgerekend." Door deze open manier van werken zijn in het korte tijdsbestek van nog geen jaar de bouwstenen voor een nieuw

plan verzameld. Tweede resultaat: het draagvlak is groot. Hulman: "Gegeven de sfeer die er altijd om dit soort projecten hangt, is het draagvlak zeer groot. Ik schaam me een beetje om het zo te zeggen, maar we kregen zelfs applaus. De mensen waarderen onze manier van communiceren. En men waardeert het ook als je op een gegeven moment zegt: 'Dat is misschien een goed idee, maar om die en die reden doen we er niets mee.' De wethouder heeft er zelfs een prijs voor gekregen: een onderscheiding van bewoners in het plangebied voor mensen die zich verdienstelijk hebben gemaakt voor behoud van de Provenierssingel."

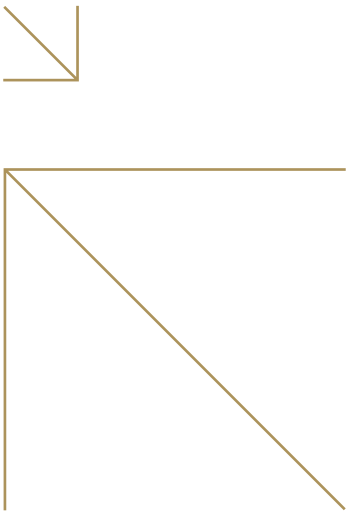
## Vervoersknooppunt

Rotterdam Centraal is primair ingezet als vervoersknooppunt. Dat is ook de reden dat de wethouder Vervoer eerst de kar trekt en niet zijn collega, de wethouder Fysieke Infrastructuur. Hulman: "Dat is een tweede verschil met het vorige masterplan. Dat ging uit van het totale plangebied, waarbij in een heel vroeg stadium aan private partijen werd gevraagd stevig te investeren. En wat bleek: men reageerde zeer terughoudend. Ik vind die houding wel begrijpelijk. Je kunt niet van marktpartijen verwachten dat ze investeren in plannen die nog aan alle kanten in beweging zijn. Bij deze ontwikkelingen ligt het primaat bij de overheid. Wij moeten de voorwaarden creëren. Wij moeten voorinvesteringen doen. Pas dan kan de markt aan de slag. En ik vind het een interessant gegeven dat, nu we het op deze manier hebben gefaseerd, het bedrijfsleven enthousiast bij ons komt aankloppen."

## Trechter

Ook al staat het plan nog amper in de grondverf, het roer zal niet nog een keer volledig worden omgegooid, zegt Hulman stellig: "We denken € 460 miljoen nodig te hebben. We hebben een budget van € 408,5 miljoen. Daar zit dus nog een gat, maar € 600 miljoen zal het nooit worden. Kijk, je begint met bouwstenen en eindigt met een definitief ontwerp. Dat is een trechter. Daarin zitten allerlei spannende beslismomenten, zoals de presentatie van het voorlopig ontwerp. Er zijn ongetwijfeld keuzes te maken en stevige knopen die moeten worden doorgehakt, maar het is niet te verwachten dat die trechter nog een heel andere kant uit gaat wijzen. Mits iedereen zich aan z'n afspraken houdt, natuurlijk."

**Meer informatie: [www.rotterdamcentraal.nl](http://www.rotterdamcentraal.nl)**



## 3. Den Haag Centraal: Residentieel hart

Den Haag is niet alleen de derde stad van Nederland maar ook als regeringscentrum en internationaal justitieel centrum een belangrijk deel van de Zuidvleugel en van de Deltametropool als geheel. De opgave die de gemeente zich met Den Haag Centraal heeft gesteld bevat verschillende elementen die in samenhang met elkaar worden aangepakt. De OV-terminal wordt vernieuwd: een nieuwe hal, transparantie, ruimte en licht. In samenhang daarmee krijgt het stationsgebied een kwaliteitsimpuls: nieuwe routes en een betere ruimtelijke en functionele aansluiting tussen het station en de omgeving. De vrij onaantrekkelijke locatie van vandaag wordt omgevormd tot een kleurrijke stedelijke omgeving met kantoren in het topsegment, wonen, een nieuw centrumplein, winkels en horeca. En dat allemaal passend bij de omgeving en bij de allure van de residentie. Een masterplan voor het gebied en een schetsontwerp voor de OV-terminal zijn klaar en de realisatie van de eerste plandelen start in 2004.

### 3.1 De plannen

#### Het lelijke eindje

Het Station Den Haag Centraal is het lelijke eindje in de overigens op hoog niveau vernieuwde omgeving. Waar in de omgeving aansprekende projecten zijn gerealiseerd als het stadhuis- en bibliotheekgebouw, het cultuurcluster rond het Spuiplein, de Resident, de Hoftoren en de ministeries van VROM, VWS en OC&W, mist het station allure. Waar op een hoger schaalniveau de Centrale Zone van stadscentrum via Prins Clausplein naar Ypenburg in ontwikkeling is, mist het station de verwevenheid met de stad. En waar op landelijk en regionaal niveau hard wordt gewerkt aan HSL, RandstadRail en Agglonet, mist het station de capaciteit om de verwachte reizigers aantallen aan te kunnen.

#### De OV-terminal

De plannen voor de nieuwe OV-terminal gaan uit van het diagonaal terugleggen van de sporen 1 tot en met 6 en het realiseren van een ruime hal met zicht op alle sporen. Het busplatform blijft op z'n huidige plaats, maar er komt een 16 meter brede vide die het busplatform scheidt van het tramplatform. Daardoor kan meer daglicht het treinstation bereiken en worden overstaprelaties zichtbaar. Verbindingen tussen de verschillende niveaus worden gerealiseerd met roltrappen. Over het gehele station komt een transparante overkapping. Het station krijgt aan vier kanten een eigen, op de plek toegesneden inrichting. Daarmee wordt het station aan alle kanten opgenomen in het stedelijk netwerk van auto-, openbaar vervoer- en voetgangersroutes.

#### West: Koningin Julianaplein

Het voorplein van het station (Koningin Julianaplein) gaat op de schop. Dit plein krijgt een nieuwe inrichting met plaats voor aansluitend vervoer en voor commerciële voorzieningen, winkels, woningen en kantoren. Onder straatniveau komt een parkeergarage en een fietsenstalling. Voor de mogelijkheden tot bijzondere nieuwbouw op het huidige plein, een nieuw beeldmerk voor de stad, wordt een studie van architectbureau OMA (Rem Koolhaas) verder uitgewerkt. Zij hebben laten zien welke mogelijkheden er zijn om een functiemix en een aansprekende stationsentree op deze plek te combineren.





#### **Noord: Anna van Buerenplein**

Aan de noordzijde wordt de bestaande parkeergarage afgebroken en ondergronds gebracht. Hierdoor ontstaat een nieuw plein: het Anna van Buerenplein. Dit plein vormt een tot nu toe ontbrekende schakel in een voetgangersroute via het station. Vijf Rijksinstituten, waaronder de Koninklijke Bibliotheek, nu achter de parkeergarage verstopt, zullen zich in de toekomst rond het nieuwe Anna van Buerenplein aan het publiek presenteren. Daarmee kan het plein zich ontwikkelen tot een 'boulevard van het actuele verleden'. Op het plein wordt nieuwbouw toegevoegd met woningen. Het huidige winkelcentrum Babylon krijgt aan het Anna van Buerenplein een voorkant. Daardoor wordt het nu sterk naar binnen gerichte winkelcentrum toegankelijker.

#### **Oost: Prins Bernhardviaduct**

Aan de oostzijde wordt het station begrensd door het Prins Bernhardviaduct. Dit maakt deel uit van een hoofdverkeersroute en vormt de entree van het station voor bussen en gemotoriseerd verkeer. De gemeente wil mogelijkheden scheppen om hier het spoor over de volle breedte te overbouwen. Dit biedt tevens kansen om het station aan deze kant een eigen gezicht te geven.

#### **Zuid: Rijnstraat**

De Rijnstraat vormt de zuidzijde van het station. Deze stationstree wordt nu al intensief gebruikt door voetgangers, fietsen, trams en taxi's.

### **3.2 De voortgang**

#### **Planvormingsfase**

Met het ondertekenen van een intentieovereenkomst tussen het Rijk en de gemeente in oktober 2000 is de planvormingsfase formeel van start gegaan. Het resultaat van die fase heeft de gemeente in februari 2003 in de vorm van een masterplan voor het gehele gebied gepresenteerd. Het Rijk heeft het masterplan getoetst en is tot de conclusie gekomen, dat het aan de beleidsdoelstellingen ten aanzien van de Nieuwe Sleutelprojecten beantwoordt. Het plan is dan ook, onder enkele nadere voorwaarden, goedgekeurd. Dit is in een brief van de ministers van VROM en Verkeer en Waterstaat aan de gemeente Den Haag op 20 februari 2003 bevestigd. In deze brief is ook, naast de reeds toegezegde MIT bijdrage van € 81 miljoen (prijsspeil 2003) en NSP-I budget van € 34 miljoen, € 15 miljoen uit het NSP-2 budget toegekend.

#### **Stedenbouwkundige toets Den Haag Centraal**

Het Rijk vindt, conform de adviezen van de Rijksbouwmeester en de Spoorbouwmeester, het ontwerp van de OV-terminal een plan met goede architectonische kwaliteit. Een groot winstpunt op stedenbouwkundig gebied is het creëren van het openbare Anna van Buerenplein aan de noordzijde van het station. Het aantrekkelijker maken van dit gebied voor voetgangers, de ontsluiting van het gebied voor autoverkeer en het realiseren van doorgaande fietsroutes zorgen voor een betere verknoping tussen het station en de bestaande stad. Een belangrijk punt op stedenbouwkundig terrein is de hoogte van de toren op het Anna van Buerenplein. Het is wenselijk deze toren in omvang te beperken en het volume elders in het plan te realiseren. Bij de ontwikkeling van het Anna van Buerenplein is het noodzakelijk dat respectvol wordt omgegaan met de architectonische kwaliteit van de bestaande bebouwing.

Bij de ontwikkeling van het Koningin Julianaplein is het noodzakelijk dat de architectonische uitwerking van het geplande bouwvolume past binnen de logica van het totale masterplan.

Onderdeel van de stedenbouwkundige uitgangspunten is de openheid van de Anna van Bueren-as als belangrijke doorgaan-

## 4. Utrecht Centraal: Missing link in de Domstad

Met de komst van de HST vormt Utrecht de oostelijke toegang tot de Deltametropool. De stad Utrecht breidt zich sterk uit, vooral in westelijke richting. Toch presenteert het station Utrecht Centraal zich vooral in de richting van het centrum, dus naar het oosten. De in de loop der jaren gegroeide bundel infrastructuur, Hoog Catharijne en het Jaarbeurscomplex vormen een barrière die de stad in tweeën deelt. Deze ontstaansgeschiedenis heeft veel onbenutte gebieden en rommelzones opgeleverd. Met de aanpak van het Utrechtse Stationsgebied wil de gemeente Utrecht niet alleen het station volledig vernieuwen, maar tegelijk verloren kwaliteiten herstellen en onduidelijke gebiedsdelen een nieuwe betekenis geven. Door een integrale aanpak worden twee stadshelften met elkaar verbonden en worden functies aan het centrum toegevoegd. Door het toevoegen van kantoren aan de vastgoedmarkt kan Utrecht een prominente rol vervullen als nationaal dienstverlenend centrum.

### 4.1 De plannen

#### De aanloop

De vernieuwing van het Utrechtse stationsgebied is al jaren onderwerp van discussie. Eerdere plannen stuitten op weerstand en sneuvelden daardoor vroegtijdig. In 2001 besloot het nieuw aangetreden gemeentebestuur tot een nieuwe start door twee visies aan de bevolking voor te leggen in een raadplegend referendum: stadshart verruimd (visie A) en stadshart compact (visie 1). Bij een opkomst van 65 procent koos 71 procent van de kiezers voor Visie A. Deze uitkomst is door de gemeente overgenomen en verder uitgewerkt tot een masterplan.

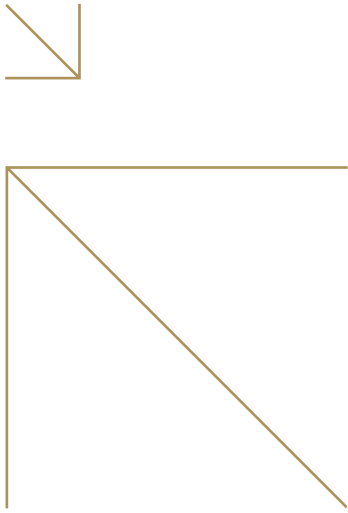
#### De OV-terminal

De OV-terminal omvat trein- en busstation. Deze worden volledig vernieuwd om daarmee een verdubbeling van het aantal reizigers te kunnen accommoderen. De stationshal (niveau +1) wordt uitgebreid en zal straks alle trein-, bus- en sneltramplatforms overspannen. De hal zal tevens een verbinding vormen tussen de oostelijke en westelijke kant van het centrum. De identiteit van het station wordt benadrukt door vanuit de hal zicht op de sporen te bieden en door aan beide zijden een volwaardige en herkenbare stationsentree te realiseren. De perrons van de buurtsporen worden uitgebreid. De halteplaatsen voor bussen worden over de beide zijden van het station verdeeld. Bussen die naar de westelijke kant van de stad gaan, stoppen voortaan aan de westzijde; bussen in de andere richting stoppen aan de oostkant van het station. Ook het sneltramplatform verhuist om die reden naar de andere kant van het station. Er blijft natuurlijk wel een directe verbinding per openbaar vervoer tussen de west- en oostzijde van de terminal.

#### De stedelijke structuur

Het verbinden van Oost en West is één van de belangrijkste onderdelen van de plannen voor het stationsgebied in Utrecht. Dat gebeurt door twee nieuwe verbindingen te realiseren: de centrumboulevard en de stadscorridor.

De centrumboulevard verbindt de Jaarbeurs via de hal van de OV-terminal met Hoog Catharijne. De diverse bestemmingen worden herkenbaar gemaakt met sterke identiteiten, heldere onderlinge verbindingen en een goede relatie met de openbare ruimte. Functies die het karakter van de centrumboulevard kunnen versterken, worden toegevoegd: commercieel amusement, grootschalige horeca, een hotel en nieuwe winkels. De centrum-



de route. De 'footprints' van de gebouwen die worden geplaatst over de busterminal, of een eventuele luchtbrug tussen bruggebouw en Anna van Buerentoren, mogen deze openheid niet verstoren.

#### **Uitvoeringsovereenkomst**

De weg is vrij om een uitvoeringsovereenkomst op te stellen. Daarin worden de bijdragen van het Rijk en de voorwaarden waaronder de bijdragen worden verleend, vastgelegd. De gemeente zal parallel hieraan voor de verschillende deelgebieden samenwerkingsovereenkomsten sluiten met betrokken publieke en/of private partijen. Nadat ook die overeenkomsten gesloten zijn, wordt de planontwikkeling afgerond en start de daadwerkelijke realisatie van Den Haag Centraal.

#### **Realisatie**

Als eerste slag in de realisatie van de OV-terminal heeft het bureau Benthem Crowel in opdracht van ProRail inmiddels een schetsontwerp voor de OV-Terminal gemaakt. Dit ontwerp is in augustus 2003 afgerond. Gelijk daaropvolgend is begonnen met de uitwerking van een voorlopig ontwerp voor de eerste fase van de OV-terminal: het tramplatform. De gemeente rekent erop in 2004 met de bouw van de nieuwe OV-terminal te kunnen starten, waarna deze in 2006 kan worden opgeleverd. De overige plandelen kunnen in 2005 starten. De nieuwbouw op het Koningin Julianaplein en het Anna van Buerenplein kan in 2009 worden opgeleverd. Het laatste deelproject, de overbouw van het busplatform, zal niet eerder dan in 2011 klaar zijn.

#### **Wie doet wat?**

De gemeente Den Haag is verantwoordelijk voor de realisatie van het masterplan en voert hierover de regie. Het Rijk sluit met de gemeente de uitvoeringsovereenkomst voor het volledige plangebied, waaronder de nieuwbouw van de OV-terminal. De ministeries van VROM en V&W leggen in de uitvoeringsovereenkomst afspraken vast met de gemeente Den Haag en regio Haaglanden over de monitoring van de stedenbouwkundige en ruimtelijke kwaliteit van het plangebied alsmede de verkeerskundige functionaliteit van de OV-terminal gedurende de verdere planontwikkeling en bouw van het sleutelproject.

#### **NSP Den Haag Centraal**

Plangebied	16 ha (CS kwadrant 400m x 400m)
Kantoren	114.500 m <sup>2</sup>
Woningen	53.000 m <sup>2</sup>
Voorzieningen	132.000 m <sup>2</sup>
Rijksbijdrage	€ 130 miljoen
Start bouw NSP, inclusief terminal	2004
Oplevering terminal	2008
Realisatie NSP	2011

S.v.z. planvorming 2003



# ‘Wel iets moois, niet iets onvoorstelbaars’

Interview Arend Hilhorst en Bruno Bruins,  
Wethouders gemeente Den Haag

**Den Haag investeert al tien à vijftien jaar veel geld en bestuurskracht in de vernieuwing van het centrum. De vernieuwing van het Station Den Haag Centraal met de directe omgeving is het uiterst complexe sluitstuk van een langjarige ontwikkeling. “Onze inzet wordt begrepen en toegejuicht en de risico’s qua geld en planning zijn te overzien. In die zin komen we geen verassingen meer tegen”, zeggen Arend Hilhorst en Bruno Bruins. Wat hen betreft kan de bouw beginnen.**

## Ambiance

“We moeten ervoor zorgen dat Den Haag over veertig jaar dezelfde functies kan vervullen als nu”, begint Hilhorst, “Daarom moeten we investeren in werkgelegenheid en wonen, vitaliteit en toekomstwaarde.” Een centrumgebied dat dóór de stedelijke massa levendig en aantrekkelijk is, hoort daarbij. Daarnaast heeft Den Haag als nationaal en internationaal bestuurscentrum dringend behoefte aan een beter station. De gemeente heeft haast. Het nieuwe station moet in 2007 klaar zijn, zodat er een passende ambiance voor de HSL zal zijn. Bruins: “Alleen viermaal per dag van Den Haag naar Brussel is te weinig. Zeker wanneer de rechtstreekse verbinding tussen Den Haag HS en Brussel, zoals we die nu 25 keer per dag hebben, vervalt. We hebben daarover al enkele brieven naar de Tweede Kamer gestuurd.”

## Draagvlak

Over de aanpak van het stationsgebied bestaat volgens de wethouders grote eenstemmigheid. Iedereen kan met eigen ogen zien dat er verbetering nodig is. Dat is een uitstekend uitgangspunt. “Het is de kunst om het draagvlak vast te houden”, zegt Bruins, “Daarom werken we steeds van grof naar fijn. Het is een incrementeel proces waarin de plannen steeds concreter worden zodat niemand zich erdoor overvallen hoeft te voelen. Daar komt bij dat de plannen realistisch zijn. We willen wel iets moois maken, maar niet iets onvoorstelbaars.” In de aanloop naar de presentatie van het masterplan zijn contacten gelegd met omwonenden en allerlei belangengroepen en organisaties en is er een zogenoemd burenoverleg ingesteld. Hierdoor is een stabiel draagvlak behouden, oordelen beiden.

## Investeerders

Ook de investeerders zijn altijd nauw bij de plannen betrokken geweest. Het resultaat is, dat er voor de belangrijkste onderdelen zicht is op verdere ontwikkeling, inclusief de financiën die

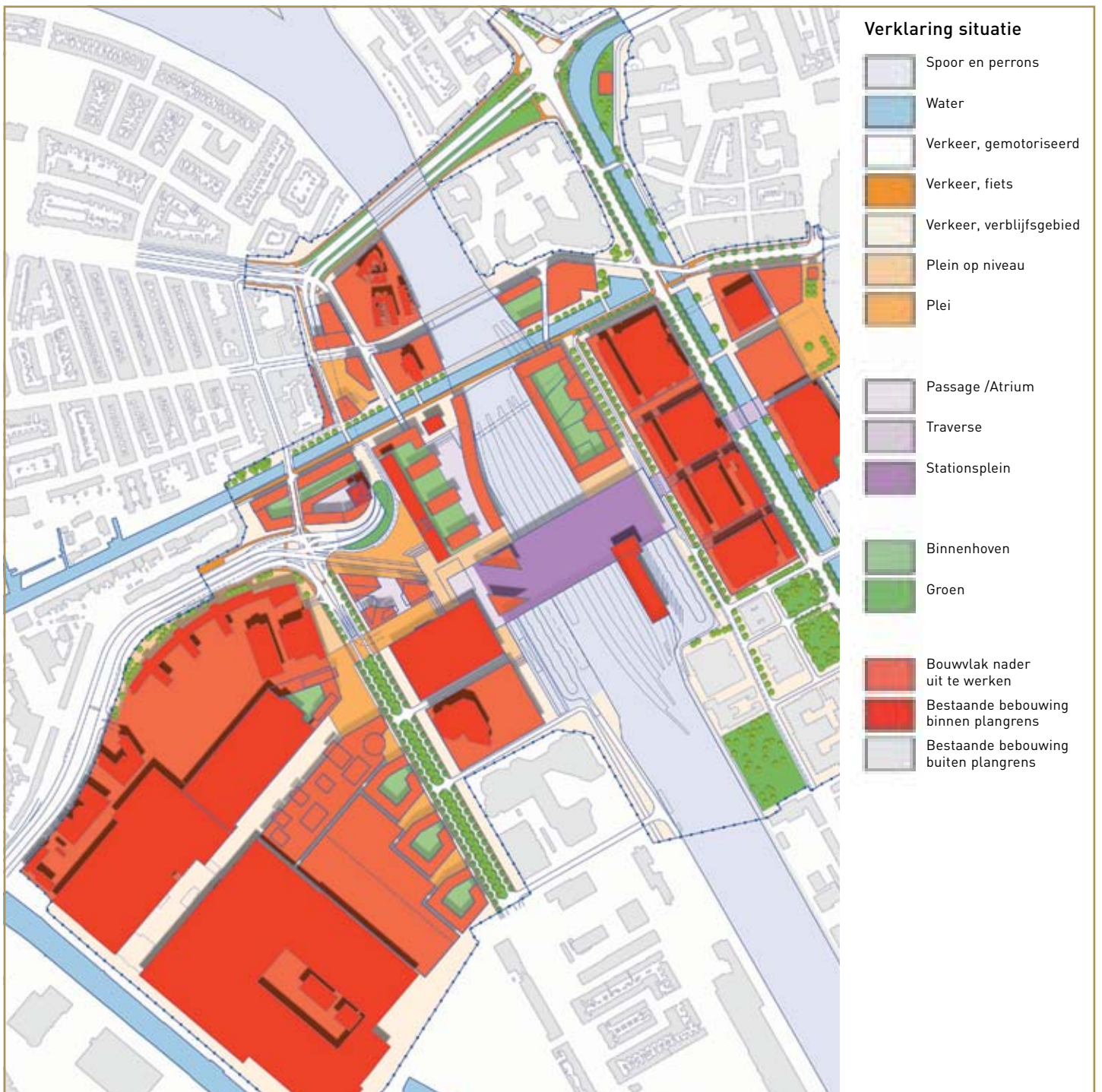
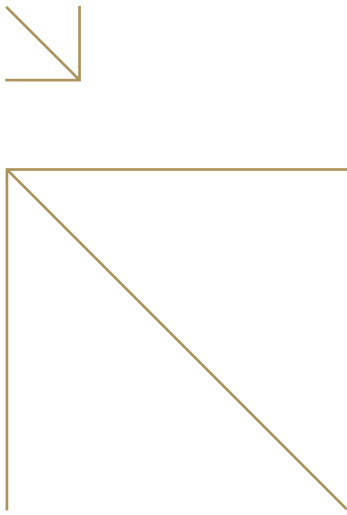
daar bij horen. Hilhorst: “We borduren voort op een manier van werken die we kenden van eerdere projecten in de stad: communicatie, openheid, echte samenwerking en een consistente lijn van de gemeente. We zijn aan elkaar gewend geraakt en er ligt een vertrouwensbasis.” Niettemin zijn er door de economische tegenwind risico’s dat beleggers afhaken. Dat geldt ook voor de Rijksgebouwendienst die niet op risico kan investeren, maar alleen werkt in opdracht van huurders, vrezende de wethouders. Ontwikkelaars en gemeente denken daarom samen na over de mogelijkheden van fasering van plandelen. Ook zijn er terugvalopties, bijvoorbeeld voor het tramviaduct op het Anna van Buerenplein. Verder zijn er verschuivingen in het programma mogelijk. Bruins: “Er zijn in theorie twee risico’s: of het loopt uit in de planning, of het kost meer geld. Beide zijn niet te verwachten. In die zin komen we geen verassingen meer tegen. Het is ook een kip-ei-verhaal: ontwikkelaars investeren pas als het zeker is dat het station er komt en het Rijk investeert pas als duidelijk is dat ontwikkelaars gaan bouwen. Ik heb grote waardering voor beide departementen, maar dat Verkeer en Waterstaat met een enorme schep geld van € 79 miljoen is gekomen, is voor mij het bewijs dat het Rijk echt wil investeren. Dat was boven verwachting. Zo’n investering lokt wat uit!”

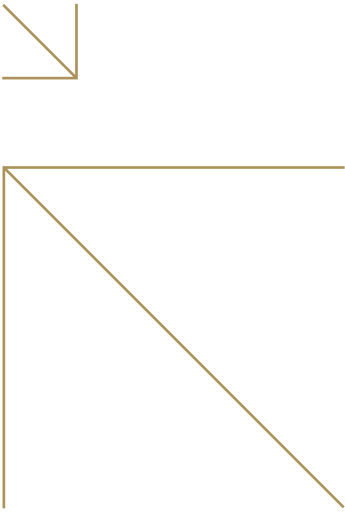
## Voortouw

“Maar we moeten niet verhehlen dat het een onwaarschijnlijk complex project is met veel betrokken partijen en hele grote investeringen”, waarschuwt Hilhorst, “Trage bestuurlijke besluiten en juridische knopen vormen een belangrijk risico. Voorkomen moet worden wij als gemeente het voortouw moeten nemen voor zaken die formeel buiten onze mogelijkheden liggen, zoals de aansturing van ProRail”. Complex is het project ook in de uitvoering. Als in 2005 het project in volle gang is, hebben bouwers iedere vrije kubieke meter rond het station nodig. Maar over de toegankelijkheid van het station zijn harde afspraken gemaakt. Bruins: “We hebben ook budgetten opgenomen voor tijdelijke voorzieningen. Het kost hoofdbrekens, maar ik verwacht dat de overlast binnen proporties blijft. En als we het eindresultaat overtuigend presenteren verwacht ik ook, dat mensen enige overlast voor lief nemen.”

**Meer informatie: [www.denhaag.nl](http://www.denhaag.nl)**







Impressie nieuwe Stationsstraat, gemeente Utrecht

boulevard rijgt deze functies als een kralenketting aan. De stadscorridor is een rechtstreekse verbinding voor fietsers en voetgangers tussen de wijk Lombok en het Vredenburg. Het huidige Westplein wordt ondertunneld ten behoeve van het autoverkeer. De Leidsche Vaart wordt hersteld en krijgt een directe verbinding met de eveneens te herstellen Catharijnesingel. De dominante functies langs de stadscorridor zijn wonen, winkelen en cultuur. Muziekcentrum Vredenburg wordt met popcentrum Tivoli en jazzpodium SJU uitgebreid. Het Vredenburg zelf krijgt een meer besloten pleinvorm en het Smakkelaarsveld krijgt de functie als 'poort naar de oude stad'.

#### Hoog Catharijne

Het winkelcentrum Hoog Catharijne krijgt een facelift. Langs de doorgetrokken Catharijnesingel zal het winkelcentrum zich ook op straatniveau presenteren met winkels, etalages en publieksbalies van kantoren. Aan het Vredenburg komt een nieuwe entree die tegelijk het begin van de centrumboulevard vormt. Een deel van de gebouwen tussen Vredenburg en de Catharijnesingel wordt gesloopt om nieuwe verbindingen tussen het plein en de singel te creëren en daarmee de oude bin-

nenstad beter bij Hoog Catharijne te betrekken. De Stationsstraat wordt vernieuwd en verbreed en krijgt aan weerszijden winkels, kantoren, toegangen tot Hoog Catharijne en de oostelijke stationsentree.

#### Variatie

De plannen bieden ruimte voor een zeer gevarieerd programma. Er is plaats voor circa 1890 woningen en een aanzienlijk aantal kantoren, zowel aan de oostzijde als aan de westzijde van het station. Verder is er ruimte voor hotels op het Jaarbeursterrein en bij de westelijke stationsentree en voor culturele functies aan het Smakkelaarsveld en het Vredenburg.

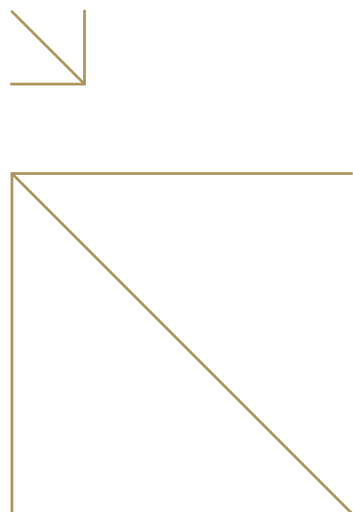
#### 4.2 De voortgang

##### Aanloop en referendum

De vernieuwing van het Utrechtse stationsgebied was één van de eerste generatie Sleutelprojecten van het ministerie van VROM. Al in 1997 werd een stedenbouwkundig ontwerp voor dit project door de gemeenteraad van Utrecht vastgesteld en al in 2000 stonden Rijk en gemeente op het punt om tot uitvoerings







afspraken te komen. Doordat het draagvlak onder de plannen wegviel, moest het Utrechtse sleutelproject een aantal stappen terugzetten. In de nieuwe ontwikkeling was het referendum van 15 mei 2002 een essentiële stap. Daarna kon opnieuw een inhoudelijk, financieel en procedureel kader worden bepaald.

#### Intentieovereenkomst

Op 26 mei 2003 werd de fase van factfinding afgerond door de ondertekening van een intentieovereenkomst tussen de gemeente Utrecht en de ministeries van VROM en V&W. In deze overeenkomst zijn afspraken gemaakt over uitgangspunten, ambities en de wijze van samenwerken. Verder heeft het Rijk aangegeven onder welke voorwaarden het aan de plannen zal bijdragen. Met de ondertekening van de intentieovereenkomst is ook de fase van planvorming formeel van start gegaan. In deze fase worden in samenhang met elkaar twee plannen opgesteld: een stedenbouwkundig masterplan voor het stationsgebied en een voorlopig ontwerp voor de OV-terminal.

#### Toetsing

Het masterplan is in concept op 24 juni 2003 door het college van B&W aan de raad en de Utrechtse bevolking gepresenteerd. Eind juli is dit plan ter toetsing aangeboden aan het Rijk. Het Rijk voert momenteel diverse toetsen uit. De gemeente verwacht dat het masterplan in december 2003 definitief in de raad kan worden vastgesteld.

Op 30 juni 2003 is een schetsontwerp voor de OV-terminal afgerond. In opdracht van Rijk en gemeente wordt dit schetsontwerp door ProRail in samenwerking met Benthem Crouwel Architecten verder uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp. Architectonische en technische details worden daarin uitgewerkt. Naar verwachting wordt het ontwerp begin 2004 afgerond.

#### Op weg naar uitvoeringsafspraken

Na de toetsing en bij een positief oordeel van het Rijk over het masterplan en het voorlopig ontwerp van de OV-terminal, zullen uitvoeringsafspraken worden gemaakt met daarin een definitieve toekenning van de Rijksbijdragen en de voorwaarden die daaraan verbonden worden.

De feitelijke realisatie kan daarna starten. Het zwaartepunt van de uitvoerende werkzaamheden staat gepland voor de periode 2006-2010. Dan wordt gewerkt aan het herstel van de Catharijnesingel en omgeving en de bouw van de nieuwe OV-terminal

met de onderliggende gebieden en infrastructuur. De ontwikkelingen op het Jaarbeursterrein kunnen autonoom plaatsvinden. Voor de realisatie van het volledige masterplan is een periode van 15 tot 20 jaar nodig.

#### Wie doet wat?

De gemeente Utrecht is de eerstverantwoordelijke en regievoerder voor de uitvoering van het masterplan. Binnen de gemeente is de Projectorganisatie Stationsgebied (POS) verantwoordelijk voor het project. Vanuit het Rijk zijn de departementen VROM en V&W de eerst betrokkenen. Verder is binnen V&W Prorail een belangrijke partner bij de ontwikkeling van de OV-terminal. Behalve met het Rijk heeft de gemeente te maken met verschillende bedrijfsonderdelen van de NS en met diverse andere private partijen. De Jaarbeurs is als 'grootgrondbezitter' een belangrijke private speler. Een tweede belangrijke private partij is Córío, de eigenaar van Hoog Catharijne.

NSP Stationsgebied Utrecht	
Plangebied	circa 100 ha
Kantoren	178.500 m <sup>2</sup>
Woningen	247.400 m <sup>2</sup> 1890 eenheden
Voorzieningen (winkels)	42.800 m <sup>2</sup>
Overig (hotel, horeca, leisure, cultuur e.d.)	102.600 m <sup>2</sup>
Rijksbijdrage	€ 303 miljoen
Start bouw NSP	2005
Start bouw terminal	2006
Oplevering terminal	2009/2010
Realisatie NSP	2017
S.v.z. planvorming 2003	

# 'Niets doen is geen optie'

Interview Walther Lenting, Wethouder Stationsgebied en Leidsche Rijn, gemeente Utrecht

**Utrecht is één van de plekken met de meeste overstapbewegingen van Nederland. Het is een knooppunt van Europees niveau. Dat is een sterke troef die Utrecht wil uitspelen. Tegelijk willen de Utrechters hun stad overzichtelijk houden. "Dat is een voortdurend spanningsveld", erkent Walther Lenting, "Je moet mensen daarom geen idee-fixen voorhouden. Maar we hebben wel heel duidelijk gesteld dat niets doen geen optie is."**

## Deltametropool

Lenting legt een plattegrondje van de Deltametropool op tafel en onderstreept hoe Utrecht deel uitmaakt van dat netwerk en hoe de Deltametropool zich vervolgens verhoudt tot andere Europese agglomeraties. "Dat is een onomstreden beeld", zegt hij, "Maar Utrecht is wel de kleinste van de vier grote steden. Dat maakt het een lastige opgave. We zijn een grote stad, maar niet te groot; we willen een modern centrum, maar wel met een menselijke maat." De ambities met het stationsgebied zijn verbinden, herstellen en betekenis geven, legt Lenting uit: "Het gebied moet een plek worden waar je wilt zijn, een logisch deel van de stad, veilig en levendig. We willen de sterke punten maximaal benutten, met name de sterke logistieke positie, daarbij aansluitend bij de schaalgrootte van Utrecht."

## Eerlijk

De twee visies, 1 en A, die op 15 mei 2002 in een raadplegend referendum aan de bevolking zijn voorgelegd, geven beide invulling aan die ambities en waren ook beide realistisch. Daarbij is een aantal elementen expliciet buiten het referendum gehouden, waaronder het verbeteren van de OV-terminal en het herstellen van de Catharijnesingel. "Je kunt wel allerlei varianten in discussie brengen, maar als die niet reëel zijn, word je snel terug gefloten. Je moet verschrikkelijk eerlijk zijn in wat wel en wat niet bespreekbaar is." De uitslag van het referendum - 71 procent koos visie A - liet geen ruimte voor twijfel en is dan ook door raad en college overgenomen, "Inclusief de financiële kaders, want dit plan was een stuk duurder dan visie 1".

## Participatie

Het werk dat sinds 15 mei 2002 is gedaan, komt neer op het samenvoegen van visie, ambitie en realisme. De visie is het verruimde stadshart, de ambitie is kwaliteit en realisme is dat niet alles voor een periode van twintig jaar kan worden geregeld. In het concept masterplan zijn die drie factoren samen-

gebracht. Om de betrokkenheid van de bevolking te continueren, heeft het bestuur hierbij een participatietraject gevolgd met tal van workshops, publieksavonden en bijeenkomsten voor bijzondere doelgroepen zoals bewonersverenigingen en belangenorganisaties. Het beeld is tijdens die bijeenkomsten verhelderd en aangescherpt. Lenting: "Een element in visie A was bijvoorbeeld, dat de Catharijnesingel aan beide kanten groene taluds zou krijgen. Uiteindelijk hebben we gekozen voor een kademuur aan de oostkant. Dat is historisch en het past beter in het plan. Ook een oud haventje bij het Smakkelaarsveld hebben we in het plan teruggebracht."

## Private partijen

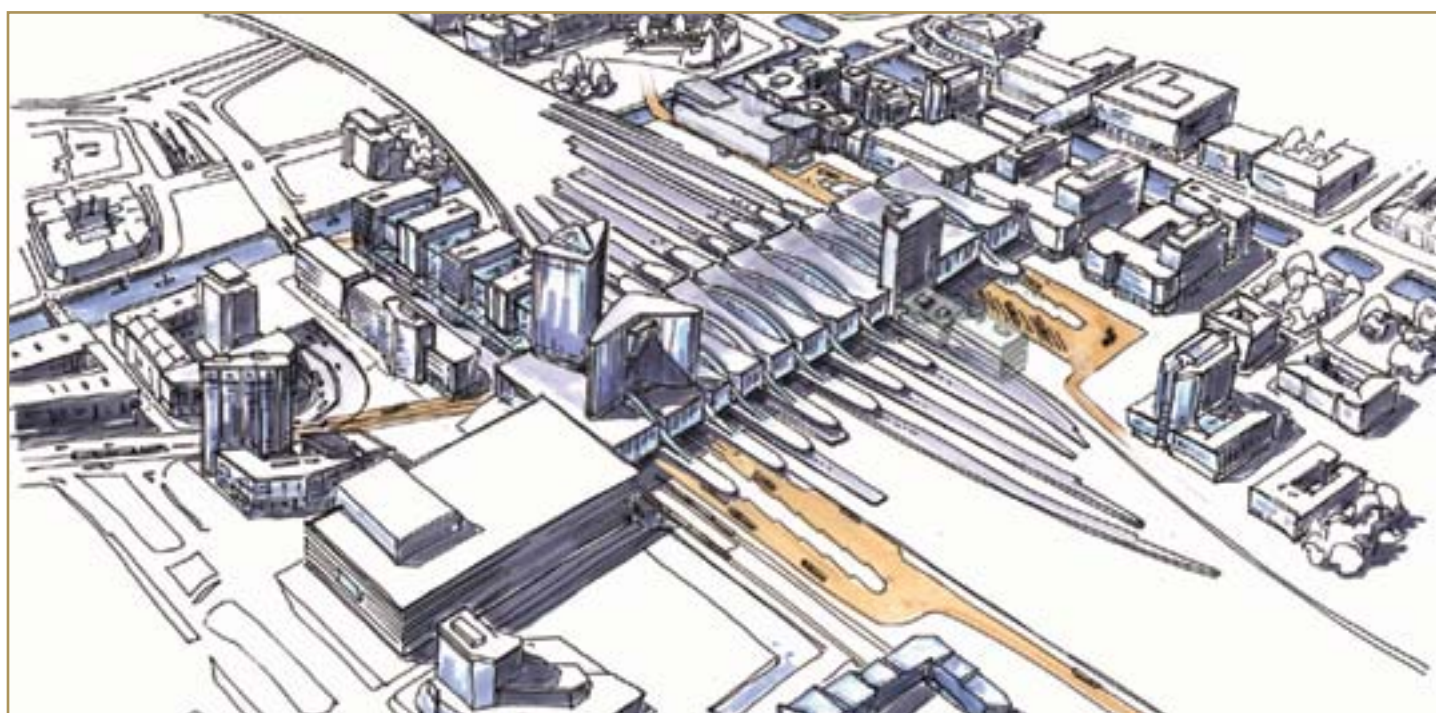
Behalve de inwoners zijn private partijen - Córío, Jaarbeurs en NS - in de planvorming betrokken. Lenting: "We hebben heel veel gesprekken gevoerd. Wat ik daarin steeds heb gedaan, is redeneren vanuit ieders belang. Je moet begrip hebben voor elkaar positie en open communiceren. Wat niet wil zeggen dat er niet stevig onderhandeld is." Het draagvlak voor het masterplan is volgens Lenting groot, omdat het plan de mogelijkheid biedt op korte termijn te investeren, terwijl investeringen op lange termijn niet worden uitgesloten. Uiteindelijk zal de planvorming uitmonden in realisatieovereenkomsten op het niveau van deelgebieden en gebouwen waarin de gemeente onder andere afspraken maakt over de grondexploitatie en het beheer van de openbare ruimte.

## Spannend

Bij de bespreking van het concept-masterplan in de raadscommissie, juni 2003, reageerde deze overwegend positief, zegt Lenting: "Een inhoudelijk commentaar lieten de leden echter afhangen van het oordeel van de stad." Om die reacties te verzamelen is opnieuw een serie publieksbijeenkomsten georganiseerd. Het resultaat is gebundeld in een 'participatieverslag' waarin behalve een opsomming van de reacties ook gemotiveerd is aangegeven wat het college ermee doet. Lenting: "Het gaat er niet om of iedereen z'n zin krijgt, het gaat erom dat het beste plan wordt gerealiseerd. En daar moet je duidelijkheid over geven." Het participatieverslag geldt als bijlage bij het masterplan. Dit geheel is op 26 augustus door het college vastgesteld. Lenting: "Daarna is het de inspraak ingegaan, compleet met een huis-aan-huiskrant waarin alle termijnen staan genoemd. Dat is nog een heel spannend traject. Natuurlijk heb ik er vertrouwen in. Er is een sfeer van geloof, ook dankzij de

grote betrokkenheid van het Rijk. Er is goede ondersteuning niet alleen financieel, ook om de plannen geloofwaardig te maken. Maar toch is het spannend wat de stad gaat zeggen. En hoe de gemeenteraad in december zal oordelen.”

**Meer informatie: [www.utrecht.nl/stationsgebied](http://www.utrecht.nl/stationsgebied)**



## 5. Arnhem Centraal: Impuls voor Oost-Nederland

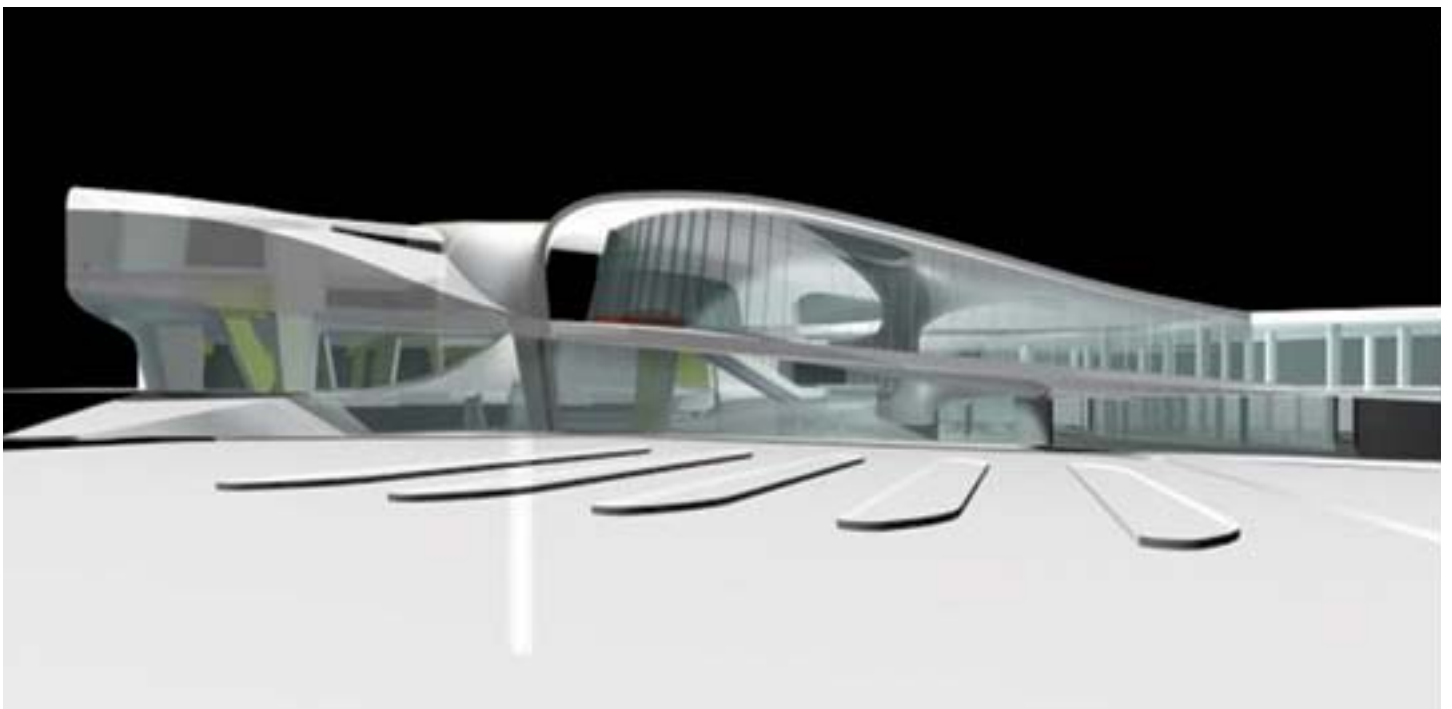
Arnhem is het eerste station waar de HST-Oost/ICE in Nederland stopt. Dit biedt kansen voor Arnhem, het stedelijk netwerk KAN en voor Oost-Nederland. Vernieuwing van het stationsgebied in Arnhem en de aanpalende wijk Coehoorn-Noord is op zijn plaats. Dit is het Arnhemse NSP. Het gebied is relatief klein (20 hectare) maar uiterst complex. Het wordt gekenmerkt door hoogteverschillen oplopend tot 20 meter en wordt doorsneden door een onduidelijke wirwar van vervoersstromen. Er zijn verloederde straten, verouderde gebouwen en een verontreinigd bedrijventerrein. Deze situatie steekt schril af tegen het toekomstbeeld: een modern vormgegeven OV-terminal, gecombineerd met een ruim bemeten ondergrondse parkeergarage, een zorgvuldig ingerichte openbare ruimte, zo'n 100.000 m<sup>2</sup> kantoren, winkels, woningen en horecagelegenheden en een sterk verbeterde aansluiting op de binnenstad van Arnhem. Het station wordt een hoogwaardige halteplaats voor de HST-Oost Amsterdam-Frankfurt.

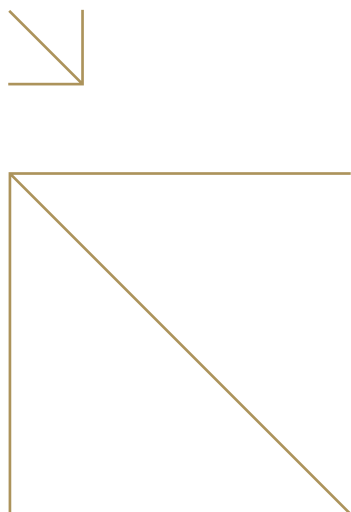
### 5.1 De plannen

#### De OV-terminal

De plannen voor Arnhem Centraal dateren van voor 1990. Al in 1997 ging voor de eerste onderdelen de schop in de grond. In 2000 is het plan onder de vlag van de Nieuwe Sleutelprojecten gebracht. Inmiddels zijn de voorbereidingen voor de bouw van de nieuwe OV-terminal al getroffen.

In het ontwerp van de nieuwe terminal worden de natuurlijke hoogteverschillen in het terrein op een slimme manier benut om vervoersstromen te ontvlechten. Het Arnhemse landschap zet zich in het station als het ware door, waarmee vervoersnetwerken en voorzieningen over elkaar heen worden gedrapeerd. Via herkenbare hellingen zijn de verschillende niveaus bereikbaar en kan de reiziger zich voortdurend oriënteren. De OV-terminal wordt gebouwd op een diepe parkeergarage die voor een groot deel inmiddels klaar is. Boven de hal is ruimte voor kantoorgebouwen (tot maximaal 70 meter hoogte). Boven het overdekte busplein komen kantoren tot maximaal drie lagen. Aansprekende architectuur, helderheid en ruimte zijn kwalificaties die bij het nieuwe station passen.





### De stationsomgeving

In de directe omgeving is en wordt de verkeerssituatie aanzienlijk verbeterd. De Oude Stationsstraat wordt vernieuwd en ingericht als winkelpromenade en voetgangersgebied. Deze straat wordt een belangrijke wandelroute tussen station en centrum. Parallel daaraan wordt de Nieuwe Stationsstraat aangelegd. De nieuwe Willemstunnel en de vergrote Zijpse Poort zijn inmiddels klaar. Belangrijke barrières in het netwerk van de stad zijn daarmee weggenomen.

### Coehoorn-Noord

Volgend op de vernieuwing van het station en de wegenstructuur wordt de wijk Coehoorn-Noord aangepakt. Hier wordt met enkele strategische doorbraken het stratenplan zodanig herzien, dat een betere aansluiting tussen het stationsgebied enerzijds en de rivieroever en het centrum anderzijds ontstaat. In dit gebied komt een mix van kantoren en woningen.

### Start van Rijnboog

Het NSP vormt het begin van een veel grotere ontwikkeling: Rijnboog Arnhem. Dit is een perspectief voor de lange termijn dat betrekking heeft op herontwikkeling van de centrumdelen Coehoorn (Noord en Zuid), Paradijs en Rijnkade. De gemeente wil deze gebiedsdelen sterker met elkaar verweven om daarmee het Rijnsoevergebied te transformeren tot een integraal deel van de binnenstad: goed bereikbaar, zonder infrastructuurele barrières en met de Rijn als kwaliteitskenmerk. Hierdoor ontstaat er nieuwe en attractieve ruimte voor wonen, werken, winkelen, cultuur en ontspanning. Alles is gericht op stedelijke kwaliteit. In het oog springende delen van dit plan zijn de aanpak van de dominante wegenstructuur bij de afrit van de Nelson Mandelabrug, de ontwikkeling van de Rijnkade tot centrum voor detailhandel, vrijetijdsvoorzieningen, horeca en cultuur en de aanleg van een haven. De Rijnkade wordt met 'groene vingers' ruimtelijk verbonden met de binnenstad waardoor er een circulatie van centrumbezoekers op gang wordt gebracht.

### Kwaliteit voor kwantiteit

Met de plannen wil Arnhem zijn centrumpositie van Oost-Nederland versterken. Daarbij kiest de stad voor kwaliteit boven kwantiteit. De inrichting van het stationsgebied is daarvan een proeve. De uitdaging ligt erin om dat kwaliteitsniveau ook in de rest van de Rijnboog vol te houden.

## 5.2 De voortgang

### Pre-toetsing

In oktober 2000 heeft het Rijk het project Arnhem Centraal en het gebied Coehoorn-Noord als NSP aangewezen. Het station en het stationsgebied gelden daarin voor het Rijk als kernelementen. Het project was toen al in een vergevorderd stadium, waardoor er in februari 2002 al een pre-toetsing kon plaatsvinden.

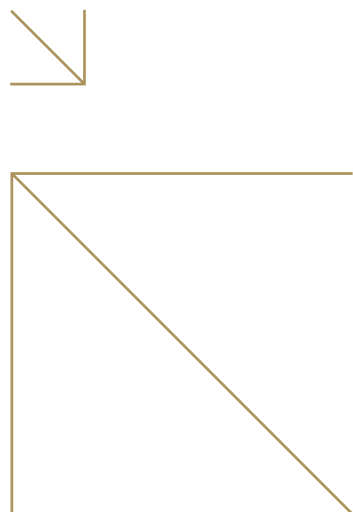
### Definitieve toetsing en goedkeuring

Inmiddels heeft ook een definitieve toetsing van het masterplan en het voorlopig ontwerp van de OV-terminal plaatsgevonden. Het Rijk heeft gekeken naar economische effecten, verkeer en vervoer, stedenbouwkundige kwaliteit, functionaliteit en externe veiligheid. De financiële toets bevindt zich in een afrondend stadium. Op 26 mei 2003 hebben de ministers van VROM en V&W in een brief hun waardering uitgesproken voor de kwaliteit van de planvoorbereiding en de vruchtbare samenwerking tussen gemeente en Rijk. De algemene conclusie is, dat het project een goede vertaling is van de doelstelling die het Rijk met de NSP wil bereiken. De ministers stemden in met het masterplan en het ontwerp van de OV-terminal als basis voor het beschikbaar stellen van een budget van maximaal € 49 miljoen afkomstig van beide departementen. Voor een voetgangerstunnel die op de terminal aansluit heeft het ministerie van V&W maximaal € 35 miljoen toegezegd.

### Stedenbouwkundige toets Arnhem Centraal

Het masterplan Arnhem Centraal is getoetst door Rijksbouwmeester Jo Coenen en Spoorbouwmeester Rob Steenhuis. Zij hebben aan de projectorganisatie NSP advies uitgebracht. De Rijksbouwmeester acht het ontwerp voor de OV-terminal een plan met goede architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit. Het station kan de spil worden van een stationsgebied dat de stad transformeert. Het zorgt voor een betere bereikbaarheid en intensiever gebruik van de stationsomgeving. Het station kan bovendien Arnhem van een nieuw logo voorzien. De terminal is goed geïntegreerd in het stedelijk centrumgebied en is herkenbaar. Functiemenging wordt ingezet om de levendigheid van deze toplocatie te garanderen, ook buiten kantooruren. Ook de Spoorbouwmeester vindt het ontwerp van de terminal 'prachtig'. Het is architectuur van een hoogstaand karakter. In het plan is op een heldere manier omgegaan met





de commerciële zonering. Ook de suggestie om een NS-informatiebalie middenin de hal te situeren, wordt positief beoordeeld.

Er zijn enkele punten die in de nadere uitwerking extra aandacht verdienen. Er wordt extra aandacht gevraagd voor de aansluiting tussen het station en Coehoorn-Noord. Voor de sociale veiligheid is het noodzakelijk dat de plinten van hoogbouw worden ingevuld met publieksfuncties. Andere punten van aandacht zijn de aansluiting tussen de OV-terminal en de perrons en de consequenties voor toepassing van beheerste toegang.

#### Op weg naar uitvoeringsafspraken

De subsidie is toegezegd onder het voorbehoud dat enkele geconstateerde knelpunten op een voor het Rijk bevredigende wijze worden opgelost. Een knelpunt op het gebied van externe veiligheid is inmiddels opgelost, door een toekomstige vermindering van het transport van gevaarlijke stoffen. Voor een ander knelpunt, een overschrijding van de norm voor stikstofdioxide, zullen nog maatregelen worden getroffen. Voor het ontwerp van de OV-terminal is veel waardering, maar er resteren nog enkele aandachtspunten, waaronder het beheer. Zodra de knelpunten zijn opgelost, worden uitvoeringsafspraken gemaakt.

#### Realisatie

Aan Arnhem Centraal wordt al volop gewerkt. Naar verwachting kan het nieuwe station medio 2006, ultimo 2007 klaar zijn. Verwacht wordt dat de kantoorruimte dan ook volledig zal zijn uitgegeven. De daarop volgende ontwikkelingen maken deel uit van het Masterplan Rijnboog. Begin 2002 is dit plan aan de bevolking gepresenteerd. Verwacht wordt dat in het najaar van 2003 het concept-masterplan Rijnboog in de inspraak kan worden gebracht. De gemeente streeft naar uitvoering vanaf 2005, waarbij de fasering voor een belangrijk deel wordt bepaald door de opnamecapaciteit van de markt.

#### Wie doet wat?

Bij het NSP Arnhem Centraal/Coehoorn Noord is een groot aantal partijen betrokken. Allereerst de gemeente Arnhem, die al vanaf 1989 de kar trekt. Vanuit het Rijk zijn de departementen VROM en V&W de eerst betrokkenen. Verder zijn ProRail (V&W), de NS en projectontwikkelaar Eurocommerce belangrijke partners bij de ontwikkeling van de OV-terminal en het stationsgebied. Het masterplan voor de OV-terminal en het

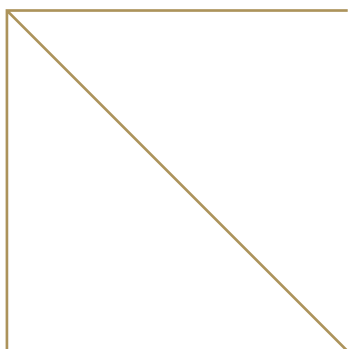
#### NSP Arnhem Centraal

Plangebied	24 ha
Kantoren	80.000 m <sup>2</sup>
Woningen	150 eenheden
Voorzieningen	10.000 m <sup>2</sup>
Rijksbijdrage	€ 84 miljoen
Start bouw NSP	Reeds gestart
Start bouw terminal	2005
Oplevering terminal	2007
Realisatie NSP	2007

S.v.z. planvorming 2003







## Impressie Rijnboog, gemeente Arnhem

stationsgebied is van de hand van het bureau UN Studio met medewerking van Ove Arup & Partners. Het ontwerp van Arnhem Rijnboog is gemaakt door De Solà Morales. Naast deze hoofdrolspelers zijn inmiddels meer dan vijftig bureaus, adviseurs en uitvoerders bij de realisatie van het plan betrokken.



# Rijksbijdrage is opsteker voor Arnhem'

Interview Sander van Bodegraven,  
Wethouder Ruimtelijke Ordening, Volkshuisvesting  
en Grondzaken, gemeente Arnhem

**In de gemeentelijke Visie 2015 komt Arnhem naar voren als een belangrijk knooppunt voor Oost-Nederland. Kwaliteit, een verantwoorde economische groei, leefbaarheid en een gevarieerd aanbod van voorzieningen en groen zijn de troefkaarten die de gemeente daarvoor wil uitspelen. Wethouder Sander van Bodegraven ziet het NSP als de motor achter die ontwikkeling: "Als plek tussen het Ruhrgebied en de Randstad hebben we een uniek woonmilieu en een hoogwaardige omgeving. Alleen is op dit moment de kwaliteit in delen van de binnenstad en de stationsomgeving onder de maat."**

## Kwaliteitsbeeld

Kort na de Tweede Wereldoorlog zijn grote delen van de Arnhemse binnenstad, zoals het gebied Coehoorn, vlug-vlug uit de grond gestampt, legt Van Bodegraven uit. Die delen voldoen niet aan het beeld dat hij voor de toekomst van Arnhem in petto heeft: "We willen kwaliteit. De stad moet gevarieerd en uitnodigend zijn." Dat kwaliteitsbeeld is in 1997 uitgewerkt in de Visie 2015. Het omringende landschap met de bossen en de Rijn en de knooppuntfunctie van de stad in Oost-Nederland gelden als belangrijke basiskwaliteiten waarmee Arnhem zich kan onderscheiden van de Randstad.

## WTC

"Maar het gaat ook om het updaten van de kantoorfunctie", zegt Van Bodegraven "Om Arnhem werkelijk als knooppunt te laten functioneren, zijn er meer kantoren nodig." Een belangrijke ontwikkeling in het gebied is de komst van een World Trade Centre naar Arnhem: "De licentie ervoor hebben we. De exacte omvang ervan hebben we nog niet in beeld, maar er zijn doorgaans flink wat congresfaciliteiten aan verbonden en wat ons betreft ook een hotel. Maar hoe dan ook is het WTC een belangrijke trekker die de knooppuntwaarde van Arnhem versterkt." De Visie 2015 is een programma voor de hele stad, waaronder een waaier van projecten is samengebracht. Het NSP is één van de eerste projecten waaraan daadwerkelijk wordt gebouwd. Van Bodegraven: "De kwaliteit die we daar kunnen bereiken beperkt zich niet tot het station. Het NSP heeft een voorbeeldfunctie voor de hele stad."

## Draagvlak

Het draagvlak voor de plannen bij de inwoners van Arnhem is groot, zegt Van Bodegraven: "In het algemeen is er sprake van ongelofelijk veel enthousiasme. Dat is ook logisch, want ieder-

een is het erover eens dat er nu te weinig kwaliteit is. Iedereen kan zien wat er in Coehoorn-Noord mis is, dus snapt ook iedereen dat er iets moet gebeuren." Bij het opstellen van de Visie 2015 zijn de Arnhemmers nauw betrokken geweest. Verder heeft de gemeente veel energie gestoken in de presentatie van de plannen, stelt Van Bodegraven: "We hebben een heel goed informatiecentrum, ook om klachten op te vangen. En natuurlijk is er overlast nu er overal rondom het station wordt gebouwd, maar het geklaag daarover vind ik zeer beperkt."

## Marktpartijen

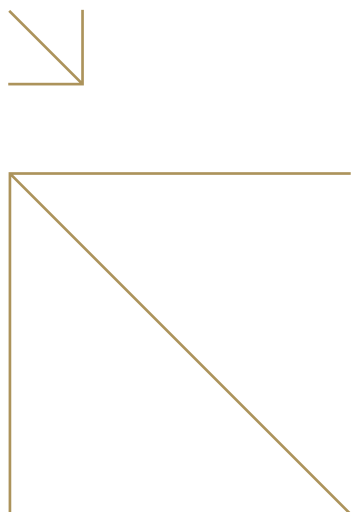
Om het NSP gefinancierd te krijgen, spelen marktpartijen een belangrijke rol, waaronder ING Vastgoed en Eurocommerce. Ongeveer eenderde van de geldmiddelen komt van marktpartijen. Om zich van hun betrokkenheid te verzekeren heeft de gemeente workshops georganiseerd waarin de plannen voor Arnhem Centraal zijn voorbereid. Dat is uitgemond in een intentieovereenkomst voor het vervolg waarin marktpartijen toezegden onder bepaalde voorwaarden grond af te nemen en kantoren te ontwikkelen. "Dat verloopt nu heel voorspoedig", zegt Van Bodegraven "We merken hier weinig van een teruglopende kantorenmarkt. Kennelijk levert de nieuwe stationsomgeving met de HST de dynamiek op die we ervan verwachtten."

## Opsteker

De bijdrage van het Rijk van € 48,3 miljoen voor het NSP is voor de gemeente een enorme opsteker, zegt Van Bodegraven met klem: "We waren al lang vóór het Rijksproject NSP met plannen voor het stationsgebied bezig. Dat we nu toch een bijdrage toegezegd hebben gekregen, nog wel op de laatste dag van Balkenende-1, is een erkenning van de importantie van het project voor Oost-Nederland. Het is ook een opsteker dat door de ministers nadrukkelijk is gezegd dat we het als compliment kunnen zien voor de voortvarendheid waarmee we hier aan het project werken. Dat doet de stad goed."

## Onderhandelingen

Met de Rijksbijdrage is de businesscase voor het station bijna rond, maar een aantal spannende onderhandelingen, onder andere met NS, komt er nog aan. Dan zal blijken of de extra kwaliteit die Van Bodegraven graag wil realiseren ook werkelijk haalbaar is: "De basiskwaliteit die we nu zeker kunnen realiseren, is zondermeer hoogwaardig. Maar het is nog heel spannend of we de lat nog iets hoger kunnen leggen. Bijvoorbeeld



door aanvullende functies te realiseren, zoals commerciële functies of congresfaciliteiten. Waar het in de onderhandelingen om gaat is dat we precieze afspraken maken met NS, Rijk en gemeente, waarin we nauwkeurig bepalen wie waarvoor verantwoordelijk is en wie wat betaalt. Ik schat in, dat als we elkaar in de onderhandelingen een beetje de ruimte geven, we er heel snel uit kunnen zijn.”

**Meer informatie:** [www.arnhemcentraal.nl](http://www.arnhemcentraal.nl) en [www.rijnboog.nl](http://www.rijnboog.nl)



## 6. Breda Centraal: Zakencentrum voor de Benelux

Door zijn ligging temidden van de Randstad en de Vlaamse Ruit vormt Breda een (inter)nationale toegangspoort tot het nationaal stedelijk netwerk Brabantstad. Die scharnierpositie wordt sterker zodra Breda via shuttleverbindingen met Rotterdam en Antwerpen is aangesloten op het HSL-net. Nu al lijkt Breda en het westelijk deel van Brabantstad in trek als vestigingsplaats voor bedrijven die opereren in de Benelux. De verwachting is, dat betere verbindingen de aantrekkingskracht op het Euregio-nale bedrijfsleven verder zullen vergroten. Dat biedt kansen voor de stad en de regio. De ontwikkeling van de Spoorzone ziet Breda daarom als een belangrijke stap voor Noord-Brabant en een forse schaa sprong voor Breda en het westelijk deel van Brabantstad.



### 6.1 De plannen

#### Lange termijnbeleid

De Spoorzone bestaat uit het stationsgebied, twee woonwijken en enkele industriegebieden langs de rivier de Mark. In deze zone is plaats voor een nieuw, modern en hoogwaardig stedelijk milieu. De gemeente wil laagwaardige en extensief gebruikte terreinen omvormen tot toplocaties met een mix van functies, bestemmingen en nieuwe concepten. Complementair aan een sterk op industrie leunende economische structuur krijgen kennis- en arbeidsintensieve bedrijvigheid kansen. Ook de woonkwaliteit in het gebied zal worden vergroot. De stedelijke structuur en de relatie met de binnenstad worden verbeterd. De barrière die het spoor nu vormt, wordt geslecht en de groen-blaauwe kwaliteiten van de rivier de Mark worden benut. De gemeente ziet de ontwikkeling van het Stationskwartier - het eigenlijke plangebied van het NSP - als opening voor dit perspectief op lange termijn. En binnen het Stationskwartier geldt de nieuwe OV-terminal als aanjager.

#### De OV-terminal

De gemeente wil van de terminal een prettige en veilige plek maken, hetgeen vertaling krijgt in ruimte, licht en overzicht. In de terminal komen alle vervoersmodaliteiten samen: naast reguliere treinen en bussen, de HSL-shuttles naar Amsterdam en Brussel, regionaal openbaar vervoer en stadsbussen, taxi, auto, fiets en voetganger. De terminal moet voldoende capaciteit krijgen om de verwachte groei van passagiersstromen goed te kunnen afwickelen. Voor bussen komt een perron op gelijke hoogte met de sporen. Onder de perrons, op maaiveldniveau, komt een brede passage met een volwaardige stationshal aan zowel de noord- als de zuidzijde. De zuidelijke hal vormt samen met het voorplein het visitekaartje van de stad en krijgt voorzieningen voor met name treinreizigers. De noordelijke hal komt onder het nieuwe busperron uit waarbij het voorliggende plein als overgang naar de wijk Belcrum fungeert. Een belangrijk element van het ontwerp vormt de overkapping over de terminal: alles onder één dak.

#### Stationsgebied

Voor het Stationskwartier, met de nieuwe OV-terminal als kloppend hart, is een masterplan gemaakt: Centraal Breda. Dat plan is gericht op ontwikkelingen die de positie van Breda als Euregioonaal zakencentrum versterken. Voorzien wordt in de





ontwikkeling van ten minste 115.000 m<sup>2</sup> voor Eurregionale kantoren en zakelijke dienstverlening. Ook in de direct aangrenzende gebieden is kantoorontwikkeling mogelijk. Het masterplan voorziet verder in ruimte voor congres- en vergaderaccommodaties, 575 woningen en voorzieningen in de sfeer van exposities, kunst en muziek. Het gebied krijgt een eigen en herkenbaar karakter. De openbare ruimte krijgt vorm met behulp van beeldende kunst. Verder wordt het Stationskwartier zo ingericht, dat het de verbindingen in de stad ondersteunt. Een belangrijk element is een nieuwe oost-westverbinding aan de noordzijde van het spoor. De bouwvolumes en hoogtes zorgen voor een geleidelijke overgang tussen het nieuwe zaken centrum, de bestaande woonwijken en het historische centrum. Gebouwen krijgen vier tot vijf lagen met plaatselijke optoppingen en enkele hoogbouwaccenten. De ruimtelijke kwaliteit wordt versterkt door een stelsel van groene hoven.

## 6.2 De voortgang

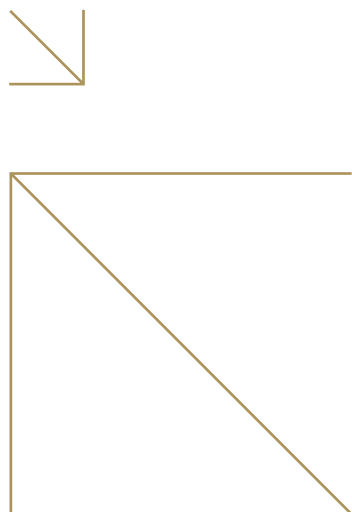
### Intentieovereenkomst

Na een fase van verkenning en een fase van factfinding, waarin ambities in een programma zijn vertaald, hebben de gemeente Breda en het Rijk op 13 februari 2002 een intentieovereenkomst gesloten. Het plangebied, het beoogde resultaat en de wijze van samenwerking zijn hierin vastgelegd. Als uitwerking van de intentieovereenkomst heeft Atelier Pro in opdracht van de gemeente Breda vervolgens een masterplan voor het Stationskwartier inclusief OV-terminal gemaakt. Dit masterplan is op 20 mei 2003 door de gemeente Breda ter toetsing aan het Rijk aangeboden. Conform de intentieovereenkomst zal, naast het voornamelijk stedenbouwkundig masterplan, ook een voorlopig ontwerp van de OV-terminal worden gemaakt. De gemeente Breda wil dit ontwerp na de zomer van 2004 klaar hebben.

### Toetsing

Vanaf juni 2003 wordt het masterplan beoordeeld. De toetsing zal zijn afgerond in december 2003. Nadat ook een voorlopig





ontwerp van de OV-terminal is getoetst, is een uitvoeringsovereenkomst tussen Rijk en gemeente mogelijk eind 2004. Tegelijk met de toetsing van het masterplan moet het Rijk nog een aantal specifieke besluiten nemen die nodig zijn om realisatie van het plan mogelijk te maken. Als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen, waaronder brandbare gassen, geldt de externe veiligheid als een belangrijk aandachtspunt.

#### Realisatie

Een definitief ontwerp voor de OV-terminal wordt begin 2005 verwacht. De realisatie van het Stationskwartier staat gepland voor de periode 2005 tot 2015. De oplevering van de terminal voorjaar 2007. De overige ontwikkelingen in de Spoorzone kunnen van 2010 tot 2025 plaatsvinden.

#### Wie doet wat?

Met het aangaan van de intentieovereenkomst op 13 februari 2002 zijn de gemeente Breda en de ministeries van V&W en VROM vooralsnog de belangrijkste partners in het project. Hun gezamenlijke rol is in de overeenkomst vastgelegd. Vanuit de ontwikkeling van Brabantstad is ook de provincie Noord-

Brabant bij de ontwikkeling en de planvorming betrokken. NS Vastgoed is als eigenaar van een groot deel van de gronden in het plangebied een belangrijke ontwikkelpartner.

NSP Breda Spoorzone	
Plangebied	12,6 ha (Stationskwartier)
Kantoren	115.000 m <sup>2</sup>
Woningen	
575 eenheden	71.000 m <sup>2</sup>
Overig	19.000 m <sup>2</sup>
Rijksbijdrage	€ 34 miljoen
Start bouw	2006
Oplevering terminal	2007
Realisatie NSP	2015
S.v.z. planvorming 2003	



# ‘We geloven in het investeringsklimaat van Breda’

Interview Jacques Niederer, Wethouder Ruimtelijke Ordening, Verkeer en Vervoer van de gemeente Breda

**Breda staat aan de vooravond van de grootste binnenstedelijke transformatie ooit. Dit bezorgt Breda een schaa sprong en helpt Brabantstad een stap vooruit, aldus wethouder Jacques Niederer: “Brabant is één van de drie economische steunpunten van Nederland. Willen we die positie behouden, dan moeten we doorgroeien, kansen benutten en onze viool goed bespelen.”**

## Benelux trade centre

Niederer wil van Breda in de toekomst een stad maken à la Eindhoven vandaag. Dat wil zeggen een stedelijke agglomeratie met een Euregionale economie: “We streven ernaar de Spoorzone te ontwikkelen tot een Benelux trade centre.” Breda wordt daarmee geprojecteerd als schakel tussen het netwerk Brabantstad, de Randstad en de Vlaamse Ruit. Door de gunstige bereikbaarheid, straks ook per HSL-shuttle, en de ontwikkelingsruimte die er in dit gebied is, liggen de kansen in feite voor het oprapen, legt de wethouder uit: “Op dit moment ligt de Spoorzone er verwaarloosd en desolaat bij. Een nieuw stadsdeel, rond het station, ligt braak voor de toekomst. Bedrijven kiezen voor vestiging in Breda vanwege de korte afstanden naar Rotterdam en Antwerpen, maar ook vanwege de lagere grondprijzen en het aangename woonklimaat. We kunnen met Breda en met Brabant doorgroeien, niet als concurrent van de Randstad, maar complementair. Aanvullend aan het nationale aandeel.”

## Klankbordgroepen

Ook de Bredase bevolking lijkt dit perspectief te omarmen, want voor de ontwikkeling van de Spoorzone bestaat veel draagvlak. Het project houdt de gemoederen onmiskenbaar bezig, maar afgezet tegen de impact op de stad is de weerstand klein, aldus Niederer: “In het voortraject hebben we verschillende workshops georganiseerd en hebben we klankbordgroepen samengesteld met bewoners en vertegenwoordigers van allerlei groeperingen. En wij hebben steeds wezenlijk naar hun inbreng geluisterd.” Zo was er in eerdere plannen sprake van een gesloten wand met kantoren om daarmee de achterliggende woonwijken te behoeven voor al te veel spoorweglawaai.

Op aandringen van bewoners is die wand meer transparant gebleven. Niederer: “De bewoners willen die treinen blijven zien. Ze houden er van. Dus op aandringen van de klankbordgroep is het plan in die zin aangepast.” Ook het Masterplan Centraal Breda is van te voren in een stadsconsultatie gebracht om mensen in de planvorming mee te nemen. Zelfs voor de hoogbouw, lange tijd taboe in Breda, is draagvlak gevonden: “We moeten

internationale allure hebben. Daarvoor moeten we massief de hoogte in durven gaan. Er zijn twee markante torens in het plan opgenomen; echt gedurfde landmarks. En ook dat ontmoet draagvlak.”

## Economisch tij

Ook bij investeerders ontmoet Niederer “meer dan vrijblijvende interesse”, taxeert hij: “Met NS Vastgoed hebben we bijvoorbeeld een intentieovereenkomst gesloten die er hoopvol uitziet.” Verder worden investeerders met interesse voor Breda met argumenten en soms met RO-instrumenten naar de Spoorzone gedirigeerd: “Als je toch in Breda wilt investeren, doe het dan dáár. Dat doen we natuurlijk wel met mate, omdat de hele stad ons een zorg is. Maar hierdoor kunnen we de Spoorzone wel bevorderen.” De wethouder is niet bang dat het huidige economische tij de plannen op z’n kop zal zetten: “Dat is een momentopname. De ontwikkeling van de Spoorzone is een project voor dertig jaar. Wij geloven echt in het investeringsklimaat in Breda. Maar juist ook vanwege het belang van de locatie en de allure die we willen realiseren, moet je soms dingen naar achteren durven schuiven. We moeten de ruimte niet verkwanselen. We hebben maar één kans.”

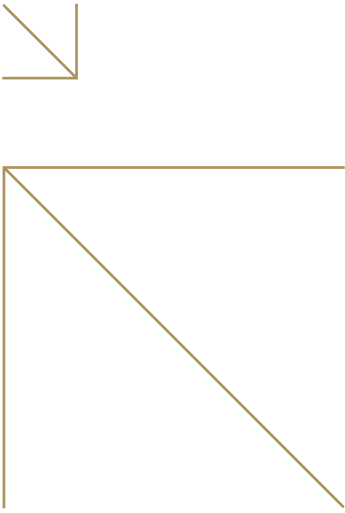
## Betrokkenheid

De planvorming is volgens de wethouder zeer positief verlopen: “Er is een goede samenwerking met VROM en V&W met eens in de zoveel weken een stuurgroep waar alle partners om tafel zitten. Ik ervaar betrokkenheid. We zijn ons goed bewust dat we met grote broers te maken hebben, maar Breda doet wel degelijk mee.” Vooreerst kijkt de wethouder met spanning uit naar de toetsing van het Masterplan door het Rijk. Als die positief uitpakt en er volgen goede uitvoeringsafspraken, dan zullen die volgens Niederer als hefboom naar beleggers en ontwikkelaars gaan werken: “Dan komt het vlieg wiel op gang. Dan kunnen architecten aan de slag gaan en gaat er echt iets gebeuren. Zonder het Rijk is er geen NSP Breda.”

**Meer informatie: [www.spoorzone.nl](http://www.spoorzone.nl) en [www.breda.nl](http://www.breda.nl)**

# Organisatie, toetsing en toekenning van Rijksmiddelen





Voor de Nieuwe Sleutelprojecten is een bedrag van ruim € 1 miljard aan rijksmiddelen gereserveerd. Dit budget is in 2000 indicatief verdeeld over de zes projecten. Toekenning vindt plaats na afronding van de planvorming en na een projectgebonden toetsing. Het Rijk let daarbij onder andere op de kwaliteit van de projecten, de spin-off en de haalbaarheid.

Met die toetsing wil het Rijk zich er van vergewissen, dat het budget goed wordt besteed. Dat wil zeggen: dat de bijdrage nuttig en nodig is. Nuttig, omdat het project inderdaad aansluit bij de doelstellingen van de Nieuwe Sleutelprojecten. Nodig, omdat het project zonder bijdrage van het Rijk niet haalbaar is.



# 1. De organisatie van de Nieuwe Sleutelprojecten

**In december 1997 heeft de Ministerraad bij de vaststelling van het kabinetsstandpunt over de Actualisering Vinex vijf projecten aangewezen als Nieuw Sleutelproject: Amsterdam Zuidas, Rotterdam Centraal, Den Haag Centraal, Utrecht Centraal en Arnhem Centraal. In maart 1998 is de motie van kamerlid Verburgt overgenomen om ook Breda Centraal op de lijst te zetten. Om de Rijkssteun aan de zes projecten adequaat te organiseren zijn een projectorganisatie en een procesarchitectuur vastgesteld.**

## 1.1 De betrokken partijen en hun rol

### De gemeenten

De gemeenten zijn bestuurlijk verantwoordelijk voor de Nieuwe Sleutelprojecten. Zij zijn daarmee ook initiatiefnemer voor het aangaan van samenwerkingsverbanden met marktpartijen en het is aan gemeenten om de afspraken met het Rijk door te vertalen naar publiek-private afspraken. Het ministerie van VROM wil financieel bijdragen aan het verhogen van ruimtelijke kwaliteit, maar stelt alleen middelen ter beschikking als private partijen dat ook doen. Particuliere investeerders hebben immers direct belang bij een hoge kwaliteit in de openbare ruimte.

### Investeerders

Private partijen hebben vaak grondeigendom en/of gebruiksrechten en zijn daarmee als belanghebbende en potentieel investeerder bij de planvoorbereiding betrokken. Zo zit NS Vastgoed vanwege de eigendom van gronden langs de infrastructuur bij alle projecten aan tafel. Bij de nieuwe sleutelprojecten ligt publiek-private samenwerking (PPS) voor de hand. Omdat in alle projecten de Rijksinfrastructuur een significant deel van de investeringsopgave is, neemt ook het Rijk, in casu het ministerie van V&W, als investeerder daaraan deel. In de financiële beoordeling van de plannen door het Rijk spelen de afspraken tussen gemeente en investeerders een belangrijke rol.

### Het Rijk

Het Rijk is vanuit de departementen van VROM (DG Ruimte) en Verkeer en Waterstaat (DG Personenvervoer) direct bij de Nieuwe Sleutelprojecten betrokken. Andere betrokken departementen zijn Financiën, Economische Zaken, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Algemene Zaken. In totaal

heeft het Rijk een bedrag van ruim € 1 miljard voor de Nieuwe Sleutelprojecten uitgetrokken afkomstig uit de begrotingen van V&W en VROM/ FES.

Het ministerie V&W is verantwoordelijk voor het functioneren van de OV-terminal. V&W draagt bij aan het creëren van optimale overstapfuncties tussen verschillende modaliteiten en het realiseren van een toekomstbestendige transfercapaciteit. De Nota Basisstations vormt daarbij de richtlijn. Het ministerie van VROM draagt bij aan het verhogen van ruimtelijke kwaliteit.

### ProRail en Rijkswaterstaat

ProRail (voorheen RailInfrabeheer) en Rijkswaterstaat zijn in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat betrokken bij het maken van schetsontwerpen voor de OV-terminal, het toetsen van de kostenramingen en het uitvoeren van de verkeers- en vervoerstoetsen. ProRail vervult meerdere rollen. ProRail is eigenaar van de railinfrastructuur en de perrons, trappen, roltrappen en tunnels in de stations en is de vaste adviseur van Verkeer en Waterstaat waar het gaat om de capaciteit van het spoorwegnet.

Verder worden opdrachten voor de aanleg van infrastructuur door Verkeer en Waterstaat aan ProRail verleend. Door de grote samenhang met andere plandelen is het overigens nog niet zo eenvoudig te bepalen welke partij opdrachtgever voor de OV-terminal moet worden. In samenspraak met de gemeenten wordt voor ieder project een goede oplossing gezocht.

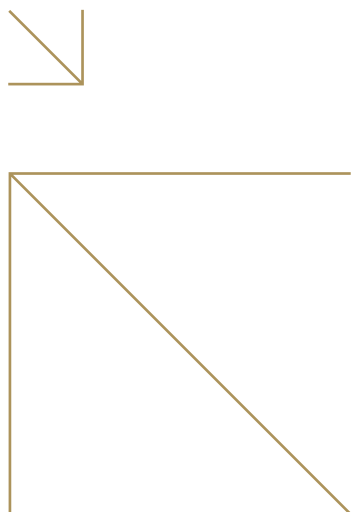
### NS

Meerdere onderdelen van de NS zijn bij de Nieuwe Sleutelprojecten betrokken. NS Reizigers is erbij betrokken vanuit haar belang bij de kwaliteit van de stations. NS Stations is beheerder van het stationsgebouw en de daarin gelegen commerciële ruimten. NS Vastgoed is eigenaar van stations en overige onroerende zaken langs de infrastructuur en heeft belang bij mogelijkheden om te investeren in vastgoed.

## 1.2 De fasering van de projecten

### Fase 1: Verkenning

Aan de hand van een vooraf opgesteld beoordelingskader heeft een eerste beoordeling plaatsgevonden van de mogelijke bijdrage van een project aan de doelstellingen van het Rijk. Deze fase is bij alle projecten afgesloten. Op basis hiervan is besloten dat de zes projecten de NSP-status verdienen.



### Fase 2: Factfinding

In deze fase stellen gemeente en Rijk gezamenlijk het inhoudelijk, financieel en procedureel kader voor de planvorming vast. Nadat hierover overeenstemming is bereikt, worden de gemaakte afspraken vastgelegd in een intentieovereenkomst. Ook deze fase is voor alle projecten afgesloten.

### Fase 3: Planvorming

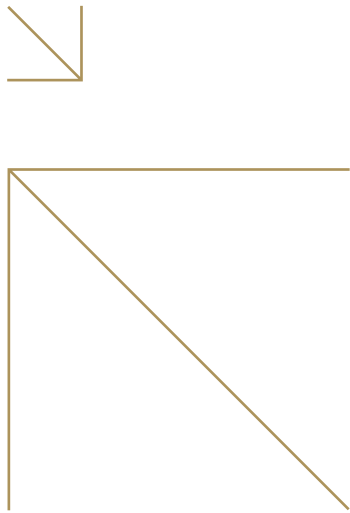
De gemeente stelt, al dan niet in samenwerking met private partijen, een masterplan op. Het Rijk is bij deze planvorming betrokken, maar is geen medeopdrachtgever. Op grond van het masterplan toetst het Rijk de plannen. Voor Arnhem, Rotterdam en Den Haag heeft die toets plaatsgevonden. De plannen van Arnhem en Den Haag bleken aan nagenoeg alle doelstellingen van het Rijk te voldoen. Het (eerste) plan voor Rotterdam Centraal is eind 2001 door het Rijk afgekeurd. Naast een aantal opmerkingen over stedenbouwkundige en verkeerskundige aspecten, bleek het plan te kostbaar in relatie tot de beschikbare middelen. In 2002 is een nieuw ontwerpproces doorlopen. Dat heeft geleid tot een aantal bouwstenen voor een schetsontwerp, waarover op 19 maart 2003 bestuurlijke overeenstemming is bereikt. De masterplannen voor de projecten in Breda en Utrecht zijn door de gemeenten aangeboden. Deze plannen worden momenteel door het Rijk getoetst. De uitslag wordt eind 2003 verwacht. Toetsing van het project Amsterdam-Zuidas volgt in 2004.

### Fase 4: Uitvoeringsafspraken

Nadat de toets is afgerond, zoeken gemeente en Rijk, al dan niet met private partijen naar overeenstemming over de hoogte en de vorm van de bijdragen en de voorwaarden die daaraan worden verbonden. Het resultaat van de onderhandelingen wordt voor definitieve besluitvorming aan de ministers van V&W, Financiën en VROM voorgelegd. Na instemming worden de uitvoeringsafspraken contractueel vastgelegd. Toekenning van de Rijksmiddelen gebeurt in de vorm van een subsidiebeschikking.

In de uitvoeringsafspraken worden onder andere afspraken gemaakt over de verdeling van financiële risico's, de mogelijkheden van benefit sharing en de juridische afdekking van risico's. Ook worden afspraken vastgelegd over de monitoring van de uitvoering en de kwaliteitsborging tijdens de uitvoeringsfase. Nadruk ligt bij de autonome rol die de gemeente in de uitvoering van het project vervult. De afspraken tussen Rijk en





gemeente moeten in de afspraken tussen de gemeente en uitvoerende partijen worden doorvertaald.

Het is de bedoeling om nog in 2003 met Den Haag uitvoeringsafspraken te maken. Arnhem, Breda, Rotterdam en Utrecht zullen in 2004 volgen, Amsterdam volgt naar verwachting in 2005.

#### **Fase 5: Monitoring**

Op gezette tijden zal het Rijk de voortgang met betrekking tot de realisatie van de plannen aan de hand van indicatoren monitoren. Indien de realisatie afwijkt van de overeengekomen afspraken vraagt het Rijk de gemeente de plannen bij te sturen. In het uiterste geval is er de mogelijkheid de subsidieverstrekking te onderbreken of reeds verleende subsidiebedragen terug te vorderen (zie ook 3.4).

### **1.3 De projectorganisatie bij het Rijk**

#### **Coördinatie**

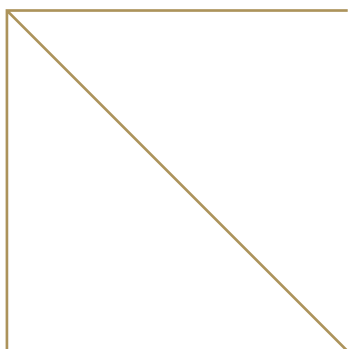
De minister van VROM is coördinerend bewindspersoon voor de Nieuwe Sleutelprojecten. Zij is verantwoordelijk voor de integrale aanpak van de projecten, de stedelijke herstructurering en de besteding van het NSP-budget. De departementen zijn verder zelf verantwoordelijk voor hun beleidsveld en budgetten. Zo is de minister van V&W verantwoordelijk voor bijdragen uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT). De bij de sleutelprojecten betrokken departementen zijn via hun directeuren-generaal vertegenwoordigd in een DG-beraad NSP. De directeur NSP van DG Ruimte is voorzitter van dit beraad en opdrachtgever van de projectorganisatie NSP.

#### **De projectorganisatie**

Om de projecten vanuit het Rijk eenduidig te begeleiden en de gemeenten optimaal te ondersteunen, werken VROM en V&W samen in één projectorganisatie. De directeur NSP spreekt namens beide departementen, brengt de beleidsprioriteiten van de departementen met elkaar in verband en zorgt dat besluit-





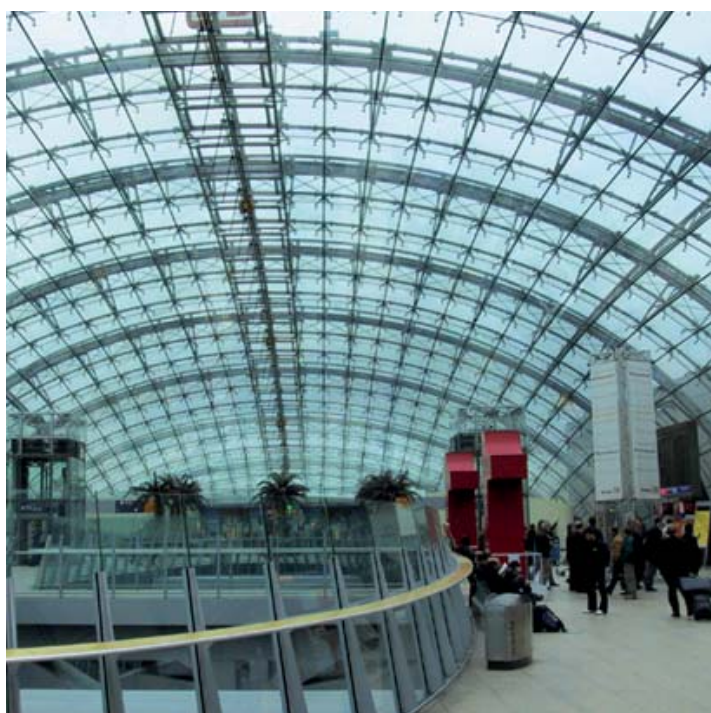


Station Frankfurt, Duitsland

vorming mogelijk is. Eventuele discussies en knelpunten binnen het Rijk worden kortgesloten en vertaald in een eenduidige strategie richting gemeenten. Per project is een Rijksprojectleider, een plaatsvervangend Rijksprojectleider en een secretaris aangewezen.

#### **Bestuurlijk overleg**

Met de gemeenten vindt van tijd tot tijd bestuurlijke overleggen plaats. Deelnemers aan deze overleggen zijn de bewindslieden van de ministeries van VROM, V & W, EZ en Financiën, leden van het College van Burgemeester en Wethouders van de betrokken gemeente, de directeur NSP en de betreffende projectleiders. In beginsel is ook de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat aanwezig.





## 2. Projectgebonden toetsing

**Het Rijk stelt een bijdrage aan de gemeentelijke projecten beschikbaar wanneer voldaan wordt aan de doelstellingen die het Rijk aan de Nieuwe Sleutelprojecten verbindt. De doelstellingen en centrale thema's die het Rijk van belang vindt, zijn vertaald in vijf afzonderlijke toetsen met ieder een serie toetsvragen. Hiermee worden de plannen getoetst, waarna duidelijk wordt aan welke onderdelen het Rijk kan bijdragen. Een bijdrage is in principe bedoeld voor plandelen die het karakter hebben van een collectief goed en voor plandelen die het door het Rijk gewenste kwaliteitsniveau hebben, maar waar de markt niet zonder meer in investeert. Een Rijksbijdrage kan dan als katalysator werken.**

### 2.1 Stedenbouwkundige toets

Deze stedenbouwkundige toets, uitgevoerd door VROM, is gericht op de stedenbouwkundige kwaliteit van het plangebied. In de toets wordt specifiek aandacht besteed aan de functiemix, de kwaliteit van de openbare ruimte, de menselijke maat, sociale veiligheid en de aansluiting van het plangebied (waaronder de OV-terminal) op het omliggende stedelijke gebied.

Er mogen vanzelfsprekend geen kille, lege en onveilige openbare ruimtes ontstaan. De toets wordt gebaseerd op adviezen van Rijksbouwmeester en Spoorwegbouwmeester. Hun adviezen komen niet tot stand in een toets achteraf, maar na meermaalig overleg met de ontwerpers en de gemeentelijk betrokkenen bij de projecten. Bij sommige projecten denken zij al vanaf het begin op collegiale wijze mee. Belangrijke punten van aandacht zijn de uitstraling van het stationsgebouw en de aansluiting bij de stad. Het station moet goed kunnen functioneren als overstapmachine voor verschillende groepen reizigers én als ontmoetingspunt voor reizigers die in de stad aankomen. De architectuur, de inrichting, het materiaalgebruik, de infrastructuur en de functies op en rondom de OV-terminal moeten de primaire functies van het station optimaal ondersteunen.

De toetsresultaten van NSP Den Haag en Arnhem zijn reeds beschreven bij het hoofdstuk over de voortgang van de projecten.

### 2.2 Verkeers- en vervoerstoets

De verkeers- en vervoerstoets, uitgevoerd door V & W, is gericht op een adequate en logische organisatie van de OV-terminal. Punten van aandacht zijn de organisatie, overzichtelijkheid en oriëntatie, de ruimte voor loopstromen van reizigers, wachtruim-

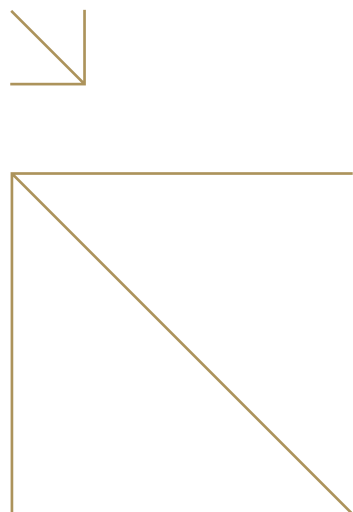
ten en voorzieningen, de sociale en fysieke veiligheid, de verkeersveiligheid en de capaciteit en ligging van de fietsenstallingen. Ook de toekomstwaarde van de terminal wordt beoordeeld. Zijn er bijvoorbeeld uitbreidingsmogelijkheden en is routeflexibiliteit mogelijk? In het verlengde hiervan worden de organisatie van de OV-knoop en de bereikbaarheid van de terminal beoordeeld. Hierbij wordt gelet op de overstaprelaties tussen de trein en de aansluitende modaliteiten: voetganger, fiets, bus, tram, metro, taxi en auto (parkeren en kiss-and-ride). De toets wordt gebaseerd op adviezen van ProRail en wordt op het voorlopig dan wel het definitief ontwerp uitgevoerd aan de hand van het functionele programma van eisen voor de OV-terminal.

### 2.3 Toets economische effecten

In de economische effecten toets wordt gekeken naar de economische potentie van het plan. Daarbij gaat het onder andere om de nationale en internationale concurrentiepositie, de plaats van het sleutelproject binnen bestaande nationale stedelijke netwerken, de aandacht voor innovatie en toevoeging van nieuwe functies, de werkgelegenheidsaspecten en complementariteit op het schaalniveau van de nationale stedelijke netwerken. Is er in voldoende mate sprake van het aantrekken van stuwende bedrijvigheid ofwel van bedrijvigheid buiten de eigen regio? Is er in voldoende mate sprake van innovatie van de bestaande economische structuur in de vorm van toevoeging van nieuwe functies aan het bestaande economische pakket?

Is het aanbod van nieuwe economische functies naar omvang en in de tijd gezien afgestemd op de regionale vraag?

Voor NSP Arnhem, NSP Utrecht en NSP Den Haag is de externe toetsing op de economische effecten afgerond. Het onderzoek naar de economische effecten van NSP Breda bevindt zich in een afrondende fase. De economische effecten van NSP Rotterdam worden binnenkort onderzocht en NSP Amsterdam doorloopt het eigen traject van een kengetallen Kosten-Baten-Analyse (KKBA). Uit de toetsing van de vier eerstgenoemde projecten blijkt dat het beoogde programma van de NSP haalbaar is. Bovendien is slechts in beperkte mate sprake van concurrentie tussen de verschillende sleutelprojecten. Den Haag en Rotterdam liggen enigszins in elkaars invloedsfeer, evenals Breda en Rotterdam. Het aparte karakter van het te realiseren programma per project maakt echter dat de toch al beperkte concurrentie verder afneemt. De stuwende bedrijvigheid, die tot uitdrukking komt in het huisvesten van nationale zakelijke dienstverlening, is vooral



in Utrecht en Breda aanwezig. Arnhem en Den Haag richten zich sterker op (semi)overheid. De bestaande economische structuur wordt in alle vier de NSP versterkt; bij Breda treedt bovendien een innovatie van de economische structuur op. Deze innovatie wordt voornamelijk bewerkstelligd door regionale hoofdkantoren voor zakelijke dienstverlening. De economische aantrekkingskracht komt onder andere tot uitdrukking in de locatievoordelen voor de kantoorgebruikers. Kantoorgebruikers zijn bereid voor deze locatievoordelen te betalen door kwalitatief hoogwaardige kantoren te betrekken.

#### 2.4 Toets externe veiligheid

Behalve het NSP Den Haag Centraal hebben alle projecten te maken met knelpunten op het vlak van externe veiligheid als gevolg van de stedelijke ontwikkeling naast zware infrastructuur. In dit spanningsveld kunnen ook luchtkwaliteit, geluidhinder en de behoefte aan vrijwaringszones voor uitbreiding van infrastructuur een rol spelen. De ontwikkeling van het beleid rond externe veiligheid wordt gecoördineerd in het project KIEV (knelpunten rond infrastructuur gerelateerde investeringsprojecten), waarin zes ministeries samenwerken met gemeenten en provincies. De beoordeling van overige veiligheidsrisico's door het Rijk is gebaseerd op bestaand beleid, zoals onder andere vastgelegd in het Besluit Luchtkwaliteit en de Wet Geluidhinder. Mocht binnen de interpretatieruimte van bestaande kaders geen oplossing voor veiligheidsrisico's kunnen worden gevonden, dan zijn er twee mogelijkheden: aanpassing van de plannen of wachten met besluitvorming over aanpassing van de kaders. Vooralsnog ziet het er naar uit dat hiervoor geen aanleiding is. De toets op externe veiligheid heeft in Arnhem inmiddels geleid tot een positieve beoordeling van de ingediende plannen. Voor NSP Utrecht is vastgesteld dat er geen belemmeringen zijn t.a.v. externe veiligheid op basis van de uitgevoerde externe veiligheidsanalyses die uitgaan van het masterplan. Vanwege planaanpassingen wordt echter nu opnieuw een risicoanalyse opgesteld. Met betrekking tot NSP Amsterdam Zuidas komt binnenkort een rapport beschikbaar van Rijkswaterstaat, waarin de effecten van de verschillende routes van LPG-wagens voor de externe veiligheid worden zichtbaar gemaakt. Voor NSP Rotterdam geldt dat op basis van de thans beschikbare veiligheidsanalyses geen grote problemen worden verwacht. Er wordt gewerkt aan verdere verfijning van dit beeld.

Voor het NSP Breda wordt momenteel de beoordeling afgerond.

Daarbij zal rekening worden gehouden met de toekomstige omvang van het transport van gevaarlijke stoffen over de Brabantroute, die ondermeer door de openstelling van de Betuweroute zal verminderen. Definitieve besluitvorming door de ministeries van V&W en VROM wordt eind 2003 verwacht. Met de gemeente zal in het kader van de uitvoeringsafspraken de randvoorwaarden voor de planvorming en realisatie van het masterplan worden vastgelegd.

#### 2.5 Toets financiële haalbaarheid

De financiële toets wordt uitgevoerd door de ministeries van V&W, Financiën en VROM, eventueel aangevuld met externe expertise. Met deze toets beoordeelt het Rijk kosten, baten, risico's en aanvangsrendementen van het Sleutelproject. Ook wordt gekeken naar de verdeling van de financiële risico's, economische uitgangspunten en eventuele mogelijkheden van benefit sharing. Belangrijke onderdelen zijn verder de flexibiliteit en faseerbaarheid in de tijd van (delen van) het masterplan en de toekomstbestendigheid van de procesmatige, financiële en/of juridische samenwerking tussen Rijk en gemeenten en tussen gemeenten en private partijen. In de toets wordt een onderscheid gemaakt naar de grondexploitatie en de OV-terminalexploitatie. Per exploitatie worden de uitgangspunten, aannames en randvoorwaarden gelegd naast macro-economische parameters. De financiële toets wordt uitgevoerd om de realiseerbaarheid en levensvatbaarheid van de plannen vast te stellen en in de wenselijkheid en doelmatigheid van de inzet van Rijksmiddelen te beoordelen. De getallen kunnen op papier weliswaar aantonen dat het plan haalbaar is, maar de achterliggende aannames, uitgangspunten en voorwaarden geven daarin een reëler inzicht. Er zijn misschien aannames gedaan die niet in lijn liggen met een redelijke toekomstverwachting, zoals de vraag naar kantoorvolume, woningen of (commerciële) voorzieningen. Daarnaast is het van belang om zeker te stellen dat het gehele plan zal worden gerealiseerd en niet alleen het plandeel waar de diverse subsidies aan worden besteed.

In de zes Nieuwe Sleutelprojecten wordt krachtig geïnvesteerd, mede door het Rijk. Dit kan op termijn leiden tot aanzienlijke waardestijgingen in het stationsgebied. In overleg tussen de ministeries van V&W, Financiën en VROM wordt het vormgeven van benefit sharing onderzocht, waarmee het mogelijk kan worden om subsidiegelden geheel of gedeeltelijk terug te laten vloeien naar de subsidieverstrekker.

## 3. De toekenning van financiële middelen

**Voor de Nieuwe Sleutelprojecten heeft het Rijk een budget van ruim € 1 miljard beschikbaar gesteld vanuit de begrotingen van VROM en Verkeer en Waterstaat. Na afronding van een toetsing zoals in hiervoor beschreven, kunnen middelen in de vorm van een subsidiebeschikking worden toegekend.**

### 3.1 De beschikbare middelen

#### NSP-budget openbare ruimte (NSP-1)

In het Fonds Economische Structuurversterking (FES) is € 245 miljoen gereserveerd voor de Nieuwe Sleutelprojecten. Deze middelen zijn bedoeld voor verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de stedelijke omgeving. Dit bedrag is in 2000 indicatief verdeeld over de zes projecten (zie 3.2).

#### NSP-budget kwaliteitsverbetering OV-terminals (NSP-2)

Op juni 2000 heeft de ministerraad een strategische reserve van € 91 miljoen beschikbaar gesteld. Dit bedrag is bedoeld voor het oplossen van knelpunten in de kwaliteitsverbetering van de OV-terminals. Een passende verdeling van dit budget wordt in de laatste fase van de onderhandelingen nagestreefd, waarbij de opzet is de middelen zoveel mogelijk strategisch in te zetten. Voor Arnhem en Den Haag is uit dit budget respectievelijk € 9 en € 15 miljoen toegekend. Rotterdam ontvangt uit dit budget geen bijdrage. Voor de overige projecten is het budget nog niet verdeeld.

#### Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT)

In het MIT 2004 is € 604 miljoen gereserveerd voor investeringen in de stations van de Nieuwe Sleutelprojecten (post Grote Stations). De MIT bedragen zijn geïndexeerd, prijspeil 2003. In het Bestuurlijk overleg van de minister van V&W met de regio Zuid-Holland eind 2002 in het kader van het MIT 2003 is afgesproken om € 100 miljoen van het voor de aanleg van de A13/A16 gereserveerde budget te bestemmen voor het Sleutelproject Rotterdam Centraal en € 65 miljoen vrij te maken van het gereserveerde budget van het Trekvliettrace voor het Sleutelproject Den Haag Centraal.

In verband met de voortgang van het NSP-project Arnhem zijn bestuurlijke afspraken gemaakt tussen VROM, V&W en de gemeente Arnhem. Daarbij is afgesproken € 8 miljoen toe te voegen aan het NSP project (taakstellend bedrag in totaal € 24 miljoen, prijspeil 2003). Tevens is het project OV-terminal stationsgebied Utrecht toegevoegd aan de post Grote Stations

(in totaal €249 miljoen, prijspeil 2003). In de MIT begroting 2003 was deze post nog afzonderlijk opgenomen.

### 3.2 Indicatieve verdeling

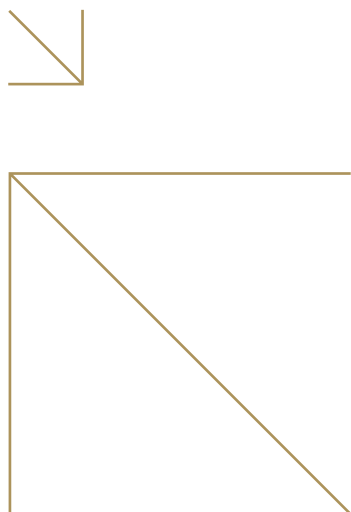
De besteding van de middelen uit het NSP-1 en het MIT zijn indicatief verdeeld. Die verdeling is in de ministerraad van 30 juni 2000 vastgesteld. Aan deze indicatieve verdeling ligt een afwegingskader ten grondslag, waarin de nationale meerwaarde, ofwel de bijdrage die een project levert aan een (inter)nationaal hoogwaardig vestigingsklimaat voor bedrijvigheid, het centrale criterium vormt. Daarbij zijn de volgende vijf aspecten op waarde geschat:

- De aantrekkelijkheid van het vestigingsmilieu voor met name internationale ondernemingen en vestigingen.
- De toevoeging van functies en/of groeisectoren die zorgen voor een vernieuwing van het bestaande economische pakket.
- De mate waarin functies van de zes Sleutelprojecten complementair zijn aan elkaar.
- De kwaliteit van ruimte en gebouwen binnen het plangebied.
- De mate van functiemenging: wonen, werken en voorzieningen.

Bij de indicatieve verdeling van middelen uit het MIT is bovendien rekening gehouden met de zwaarte van de transferfunctie van het betreffende station en de daarbij behorende basisvoorzieningen.

### 3.3 Toekenning van Rijksmiddelen

Wanneer de toetsing positief is verlopen en Rijk en gemeente overeenstemming hebben bereikt over een uitvoeringsovereenkomst, vindt definitieve toekenning van de Rijksbijdrage plaats. Deze toekenning gebeurt op basis van een besluit van de ministers van V&W, Financien en VROM, en krijgt vorm in een subsidieverordening. Voor de projecten in Arnhem, Den Haag en Rotterdam zijn de middelen (MIT, NSP-1, NSP-2) onder voorwaarden toegezegd. De bijdragen voor de projecten in Amsterdam, Utrecht en Breda zijn, exclusief eventuele bijdragen uit het NSP-2 budget, vooralsnog indicatief toegezegd.



Overzicht Rijksmiddelen Nieuwe Sleutelprojecten					
x €1 miljoen	NSP-1 <sup>(1)</sup>	NSP-2 <sup>(1)</sup>	Grote stations <sup>(2)</sup> MIT	Gerelateerde <sup>(2)</sup> infrastructuur MIT	Totaal
Amsterdam Zuidas	70	PM	65	199 <sup>(3)</sup>	334
Rotterdam	54	0	158	-	212
Den Haag	34	15	81	-	130
Utrecht	54	PM	249	-	303
Arnhem	16	9	24	35 <sup>(4)</sup>	84
Breda	16	PM	18	-	34
Algemene voorbereidingskosten	-	-	9	-	9
<b>Totaal</b>	<b>245</b>	<b>24</b>	<b>604</b>	<b>234</b>	<b>1107</b>

<sup>1</sup> Kas, niet geïndexeerd  
<sup>2</sup> Kas, geïndexeerd, prijspeil 2003  
<sup>3</sup> Amsterdam Zuidas WTC/4 sporig + keersporen  
<sup>4</sup> Arnhem: voetgangerstunnel, exclusief voorbereidingskosten

### 3.4 Monitoring

De Rijksbijdrage aan de Nieuwe Sleutelprojecten wordt gekoppeld aan de realisatie van essentiële planonderdelen of kwaliteitsdragers. Om dat meetbaar te maken, formuleert het Rijk algemene indicatoren en projectspecifieke indicatoren op het niveau van zowel Masterplan als kwaliteitsbepalende projectelementen. Op gezette tijden zal het Rijk de voortgang met betrekking tot de realisatie van de plannen aan de hand van deze indicatoren monitoren. Indien de realisatie afwijkend is van de overeengekomen plannen zal het Rijk de gemeente vragen dat bij te sturen. In het uiterste geval is er de mogelijkheid de subsidieverstrekking te onderbreken of reeds verleende subsidiebedragen terug te vorderen. De uitvoeringsovereenkomsten bevatten echter ook mogelijkheden om als alle partijen het daarover eens zijn de plannen binnen grenzen aan te passen aan gewijzigde omstandigheden of inzichten. Zo wil het Rijk betrokken blijven en de mogelijkheid houden om te handelen bij ontwikkelingen die niet stroken met nationale doelstellingen.

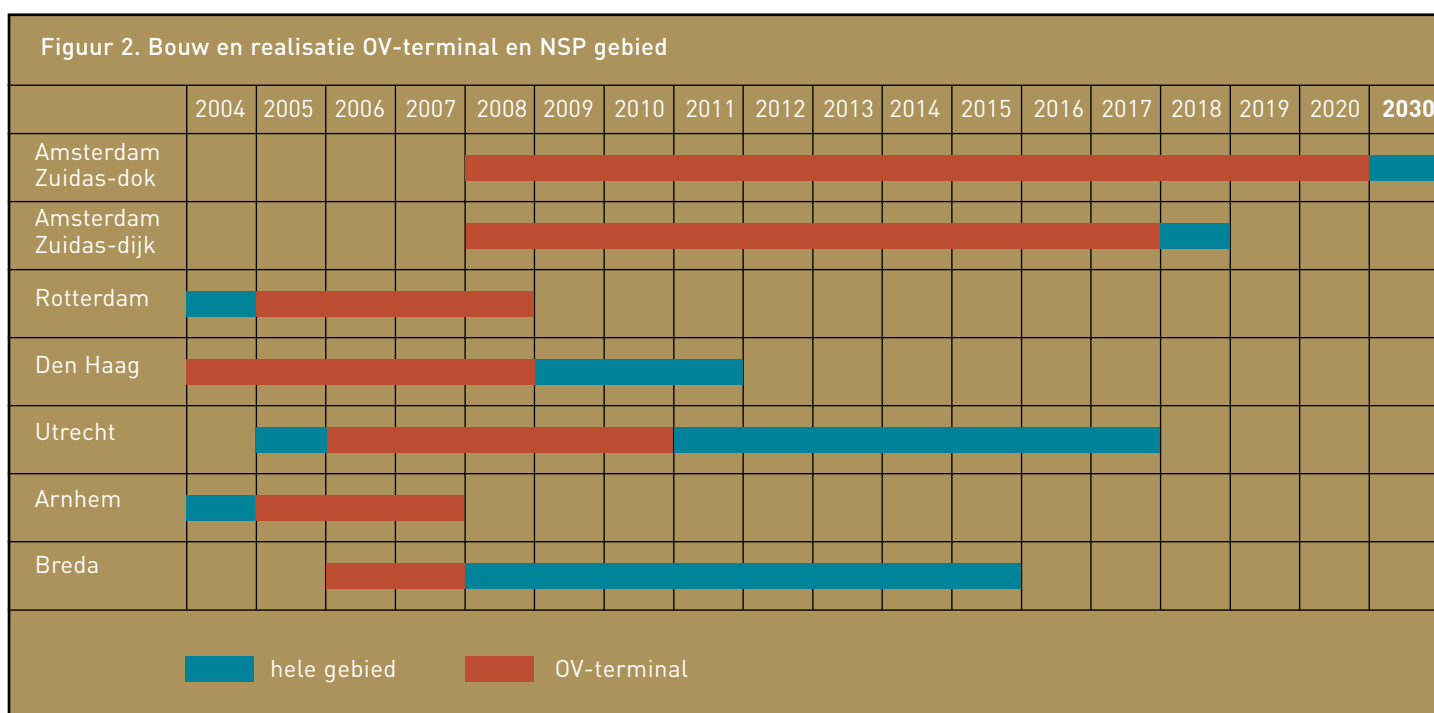




## Bijlage

Figuur 1. Verdeling wonen, werken, voorzieningen (percentages)





**Tabel 1. Totaaloverzicht programma NSP, stand van zaken 2003**

NSP/m <sup>2</sup>	Amsterdam Zuidas-dok	Amsterdam Zuidas-dijk	Rotterdam	Den Haag	Utrecht	Arnhem	Breda	Totaal m <sup>2</sup> (dok)	Totaal m <sup>2</sup> (dijk)
Kantoren	985.000	426.000	60.000	114.500	178.500	80.000	115.000	1.533.000	974.000
Woningen	1.056.000	335.000	130.000	53.000	247.400	7.000	71.000	1.564.400	843.400
Voorzieningen	321.000	166.000	30.000	132.000	145.400	10.000	19.000	657.400	502.400
Totaal m <sup>2</sup>	2.362.000	927.000	220.000	299.500	571.300	97.000	205.000	3.754.800	2.319.800

Tabel 2. Overzicht belangrijkste besluiten Nieuwe Sleutelprojecten	Waar en wanneer
Vaststellen 2e generatie Sleutelprojecten (Nieuwe Sleutelprojecten), Kabinetsstandpunt Actualisering Vinex.	Ministerraad, december 1997
Motie van het lid Verburgt om Spoorzone Breda op te nemen in de lijst van tweede generatie Sleutelprojecten, en deze positie op te nemen in de Partiele Herziening PKB Ruimtelijk beleid. Motie wordt overgenomen.	Tweede kamer, maart 1998
Reservering van in totaal circa € 1 miljard voor de zes Nieuwe Sleutelprojecten in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) en het Fonds Economische Structuurversterking (FES). Vaststelling indicatieve verdeling NSP-1 budget (FES) en MIT-gelden (post grote stations). Vaststelling strategische reserve NSP-2 budget (FES).	Ministerraad, juni 2000
Het Rijk maakt de indicatieve verdeling van het NSP-1 budget en de MIT-gelden bekend aan de zes NSP-gemeenten/ colleges B&W.	Schriftelijk, juni/juli 2000
De minister van VROM biedt de voortgangsrapportage Nieuwe Sleutelprojecten 2000 aan de Tweede Kamer aan.	Tweede Kamer 2000
De minister van VROM biedt de voortgangsrapportage Nieuwe Sleutelprojecten 2002 aan de Tweede Kamer aan.	Tweede Kamer 2002
De voor de NSP gereserveerde budgetten blijven buiten de herprioritering van het MIT en FES, met de aantekening dat het volgend kabinet besluit over de uitvoeringsafspraken. De minister van VROM houdt het voortouw bij de onderhandelingen over het NSP-2 budget en beslist in overleg met de minister van Financiën en V&W over toezeggingen uit dit budget.	Ministerraad, maart 2003
Het kabinet besluit in het kader van de herprioritering MIT de voor de Nieuwe Sleutelprojecten rond de HSL stations gereserveerde budgetten buiten de herprioritering te laten.	Ministerraad, juli 2003
Formele toezegging beschikbaarheid FES-middelen voor VROM voor de Nieuwe Sleutelprojecten. De ministers van VROM, V&W en Financiën beslissen over de formele goedkeuring van de uitvoeringsovereenkomsten per project.	Ministerraad, december 2003

Tabel 3. Belangrijkste projectspecifieke besluiten of gebeurtenissen	
NSP Amsterdam Zuidas	<p>Het Rijk en de gemeente Amsterdam ondertekenen een intentie-overeenkomst, (start van plan vormingsfase), juli 2001.</p> <p>Tot driemaal toe spreekt het Rijk (ministers VROM, V&amp;W, Financiën) in bestuurlijk overleg met de gemeente Amsterdam (college B&amp;W) zijn voorkeur uit voor het dokmodel, maart, april, oktober 2002.</p>
NSP Rotterdam Centraal	<p>Het Rijk en de gemeente Rotterdam ondertekenen een intentie-overeenkomst, (start van planvormingsfase), december 2000. Gemeente Rotterdam (college B&amp;W) biedt het masterplan aan het Rijk (ministers VROM en V&amp;W) aan ter toetsing, juni 2001.</p> <p>Het Rijk keurt het masterplan van NSP Rotterdam af o.g.v. stedenbouwkundige, verkeer- en vervoers aspecten en financiën, november 2001.</p> <p>Het Rijk keurt de hoofdlijnen/ bouwstenen van het nieuwe schetsontwerp voor Rotterdam Centraal goed en kent Rijksbijdragen onder voorwaarden toe, maart 2003 (brief van ministers VROM, V&amp;W aan college B&amp;W Rotterdam).</p>
NSP Den Haag Centraal	<p>Het Rijk en de gemeente Den Haag ondertekenen een intentie-overeenkomst (start van planvormingsfase), oktober 2000.</p> <p>Het Rijk keurt masterplan van NSP Den Haag goed en kent Rijksbijdragen onder voorwaarden toe, februari 2003 (brief van ministers VROM, V&amp;W aan college B&amp;W Den Haag).</p>
NSP Utrecht Centraal	<p>2001, herstart Nieuw Sleutelproject Utrecht (van Utrecht Centrum Project naar Stationgebied Utrecht).</p> <p>De burgers van Utrecht kiezen in een referendum voor visie A met betrekking tot de ontwikkeling van het stationsgebied Utrecht, mei 2002.</p> <p>Het Rijk en de gemeente Utrecht ondertekenen een intentie-overeenkomst, (start van planvormingsfase), mei 2003.</p> <p>Gemeente Utrecht (college B&amp;W) biedt het masterplan aan het Rijk aan ter toetsing, juli 2003.</p>
NSP Arnhem Centraal	<p>Het Rijk keurt het masterplan van NSP Arnhem goed en kent Rijksbijdragen onder voorwaarden toe, mei 2003 (brief van ministers VROM, V&amp;W aan college B&amp;W).</p>
NSP Breda Centraal	<p>Het Rijk en de gemeente Breda ondertekenen een startovereenkomst, maart 2000</p> <p>Het Rijk en de gemeente Breda ondertekenen een intentie-overeenkomst (start van planvormingsfase), februari 2002.</p> <p>Gemeente Breda (college B&amp;W) biedt masterplan van NSP Breda aan het Rijk aan ter toetsing, mei 2003.</p> <p>Toetsresultaat, december 2003.</p>





## Colofon

December 2003

### Verantwoording illustraties:

- Impressie deelgebied Mahler, gemeente Amsterdam, pagina 19
- Visualisatie werkproces begin 2003, Holland Railconsult, pagina 26
- Bouwstenen Rotterdam Centraal 2003, gemeente Rotterdam, pagina 27
- Schetsontwerp OV-terminal, Benthem Crouwel, pagina 31
- Impressie OV-terminal, Prorail, pagina 39
- Ontwerp OV-terminal, UN Studio, pagina 40
- Impressie Rijnboog, gemeente Arnhem, pagina's 43 en 44
- Impressie entree OV-terminal Noordzijde, Atelier Pro / gemeente Breda, pagina 46
- Impressie entree OV-terminal centrumzijde, Atelier Pro / gemeente Breda, pagina 48.
- Klok Rotterdam Centraal, gemeente Rotterdam, pagina 59

Julia Sondermeijer, foto's pagina's 6, 50 en 53

Bram Verhave, foto's pagina's 10, 12, 16, 54 en 55

HSL Zuid organisatie, foto's omslag en pagina 14

HST platform, foto pagina 15

### Meer informatie

Voor aanvullende informatie kunt u zich wenden tot het secretariaat van de Rijksprojectorganisatie Nieuwe Sleutelprojecten via telefoonnummer (070) 339 33 25 of per email: [nieuwesleutelprojecten@minvrom.nl](mailto:nieuwesleutelprojecten@minvrom.nl)

### Bestellingen

Exemplaren van deze brochure kunt u opvragen bij de Postbus 51 Infolijn via telefoonnummer 0800 - 80 51 (gratis) of via de afdeling Publieksvoorlichting van VROM, telefoonnummer (070) 339 50 50. Via de internetsite van VROM: [www.vrom.nl/sleutelprojecten](http://www.vrom.nl/sleutelprojecten) kunt u de tekst van deze brochure downloaden.