

# Nieuwe Sleutelprojecten op stoom

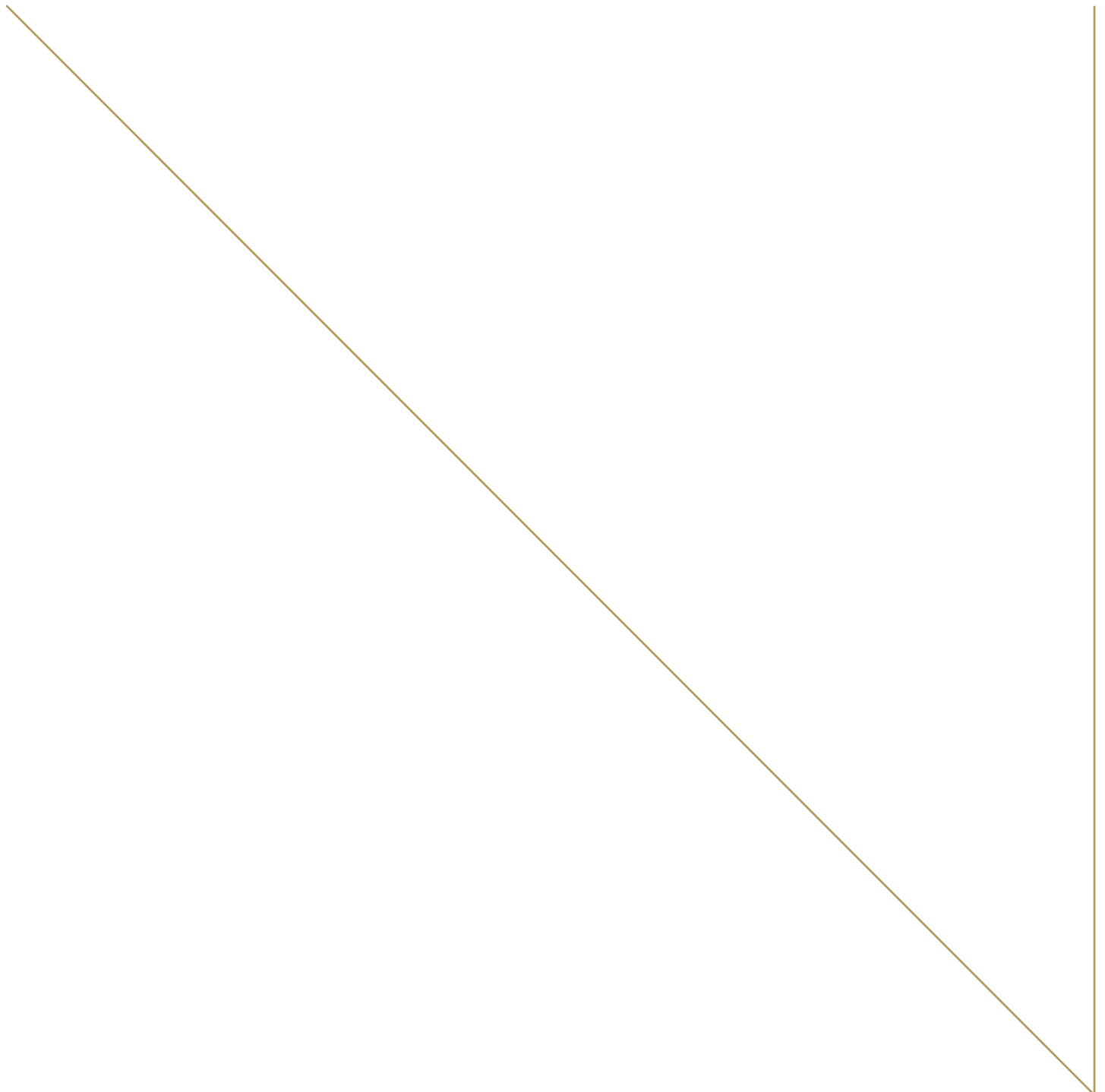
Voortgangsrapportage maart 2006





# Nieuwe Sleutelprojecten op stoom

Voortgangsrapportage maart 2006





# Inhoud

<b>Woord vooraf</b>	<b>03</b>		
<b>Samenvatting</b>	<b>05</b>		
<b>Inleiding</b>	<b>09</b>		
De eerste generatie Sleutelprojecten	09		
De tweede generatie Sleutelprojecten	09		
De veranderende rol van het Rijk	10		
De leveringen door het Rijk	10		
Coördinatiestructuur	10		
De voortgangsrapportages	10		
Evaluatie van de aanpak	11		
<b>Amsterdam Zuidas</b>	<b>13</b>		
Masterplan Zuidas	13		
Het Zuidas-dok	13		
Een sluitende businesscase	13		
Publiekprivate samenwerking	14		
Tekenen en rekenen	14		
De beoogde resultaten	14		
<b>Rotterdam Centraal</b>	<b>17</b>		
Het station in de stad	17		
Het stationsontwerp	17		
De omgeving	17		
Planvorming	17		
Stand van zaken	17		
De beoogde resultaten	17		
<b>Den Haag Nieuw Centraal</b>	<b>21</b>		
Het stationsontwerp	21		
De stationsomgeving	21		
De voortgang	21		
Samenwerkingsovereenkomsten	21		
De beoogde resultaten	22		
<b>Utrecht Centraal</b>	<b>25</b>		
Stadscorridor en centrumboulevard	25		
OV-terminal	25		
Stationsomgeving	25		
Definitieve planvorming	25		
Publiekprivate samenwerking	25		
De beoogde resultaten	26		
<b>Arnhem Centraal</b>	<b>29</b>		
Glooiend landschap	29		
Stationsontwerp	29		
De stationsomgeving	29		
De voortgang	29		
De beoogde resultaten	30		
Begin van Rijnboog	30		
<b>Breda Stationskwartier</b>	<b>33</b>		
Gebouw voor de stad	33		
Stationskwartier	33		
De voortgang	33		
De beoogde resultaten	33		
<b>Bijlage</b>	<b>36</b>		





## Woord vooraf

De ruimtelijke ontwikkeling van ons land verloopt in veel opzichten als 'vanzelf'. De maatschappelijke behoefte aan ruimte is fundamenteel. Mensen zijn er continu mee bezig, al dan niet bewust. Ze steken energie in het verwerven van ruimte, in het bebouwen en inrichten ervan. Het doel is de ruimte optimaal te gebruiken.

Samen maken burgers en bouwers ruimte voor een samenleving die sociaal en economisch kan functioneren. De overheid van haar kant probeert gunstige voorwaarden te scheppen voor maatschappelijke initiatieven en stuurt desgewenst bij. Die voorwaarden kunnen fysiek zijn (wegen, dijken, bruggen), maar ook sociaal. Denk maar aan institutionele kaders zoals wetten en plannen, of belastingen en subsidies.

Soms kan de overheid het echter niet laten bij ordenen en faciliteren alleen. Soms moet zij zelf het initiatief nemen tot ruimtelijke ontwikkelingen. Ontwikkelingen die op de lange termijn van grote economische of sociale waarde zijn, maar die zonder een initiërende overheid niet van de grond komen.

De Nederlandse overheden - gemeenten, provincies en het Rijk - hebben een lange staat van dienst op dit terrein. De Zuiderzeepolders, uitbreidingswijken, groeikernen, stadsvernieuwing, zeehavens en luchthavens zijn bekende voorbeelden van ruimtelijke ontwikkelingen waarbij de overheid het voortouw nam. Voorbeelden die getuigen van een grote omvang en complexiteit en een lange uitvoeringstijd.

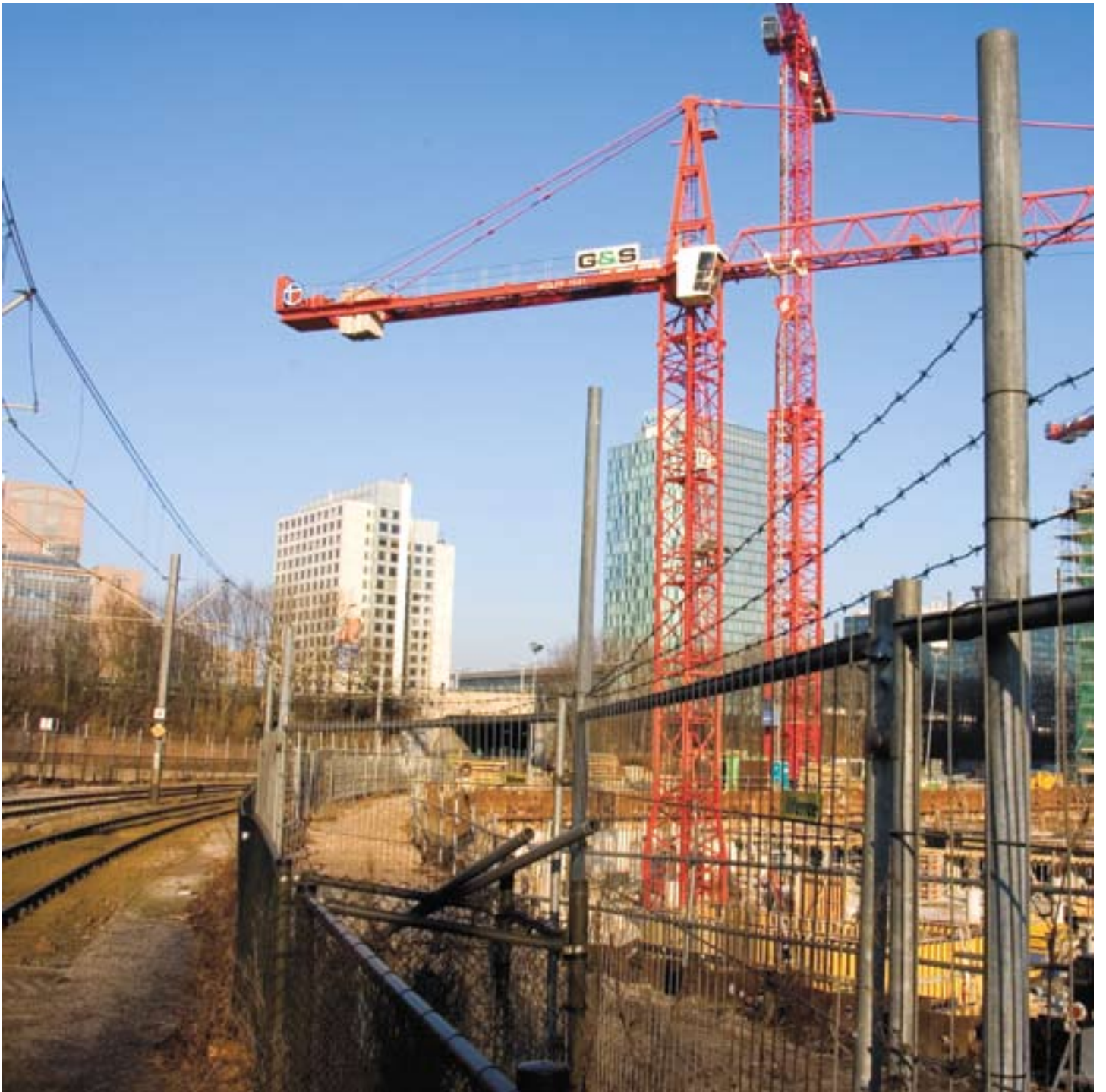
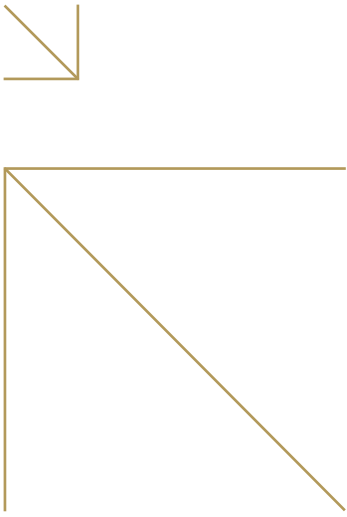
Bovenstaande gedachtegang mondde eind jaren 80 uit in de eerste generatie Sleutelprojecten. Mijn voorganger Ed Nijpels heeft deze opgenomen in de Vierde Nota. Later volgde een tweede generatie: de Nieuwe Sleutelprojecten. Deze voortgangsrapportage toont hoe het daarmee gaat. Zoals de titel al zegt, zijn alle zes projecten 'op stoom'. Voor de meeste zijn reeds uitvoeringsovereenkomsten gesloten en voor de rest zal dat op korte termijn ook het geval zijn. Bovendien is bij veel projecten de schop al in de grond gegaan.

Samen met mijn collega Karla Peijs van Verkeer & Waterstaat hoop ik dat alle projecten voorspoedig zullen worden uitgevoerd. En dat zo - hoe paradoxaal dat ook klinkt - meer ruimte voor ontwikkeling ontstaat.

Ik wens u veel leesplezier en inspiratie.

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

Sybilla M. Dekker





# Samenvatting

**De voorbereidingen voor realisatie van de zes Nieuwe Sleutelprojecten zijn in een vergevorderd stadium. Voor alle projecten worden uitvoeringsovereenkomsten tussen het Rijk en de andere betrokken partijen gesloten. Voor vier projecten is dit reeds gebeurd en voor de overigen zal dit op korte termijn plaatsvinden. Op drie locaties is de bouw feitelijk begonnen. Het Rijk ondersteunt de Nieuwe Sleutelprojecten met advies en begeleiding, door rijksinvesteringen op de voortgang van de projecten af te stemmen, en door een budget van anderhalf miljard euro beschikbaar te stellen voor investeringen in stations en stedelijke kwaliteit.**

## Zes HSL-stations

De Nieuwe Sleutelprojecten zijn integrale stedelijke projecten op en rond zes stations:

- Amsterdam-Zuid/WTC
- Rotterdam Centraal
- Utrecht Centraal
- Den Haag Centraal
- Arnhem Centraal
- Breda Centraal

De hogesnelheidslijn (HSL) geeft deze stations een bijzondere positie in Europa. Met de Nieuwe Sleutelprojecten wordt van die positie maximaal geprofiteerd.

## Doelstellingen

De Nieuwe Sleutelprojecten zijn in de eerste plaats gemeentelijke projecten. Maar het grote nationale belang verantwoordt een actieve inzet van de rijksoverheid. De projecten versterken de internationale concurrentiepositie van Nederland als geheel en ondersteunen de vorming van stedelijke netwerken. Tegen de achtergrond van het wegzakken van Nederland op internationale economische ranglijsten is dat doel onverminderd actueel. De Nieuwe Sleutelprojecten passen daardoor ook in de kaders van de Nota Ruimte en de beleidsnotitie 'Pieken in de Delta'. Door actief bij de projecten betrokken te zijn, wil het Rijk:

- Een krachtige impuls geven aan de (inter)nationale concurrentiepositie en de economische positie van de stedelijke regio's versterken.
- Een hoogwaardige bereikbaarheid realiseren en toplocaties voor wonen, werken en voorzieningen realiseren.

- De kwaliteit, leefbaarheid en sociale veiligheid van steden versterken.

## Betrokkenheid

In 1997 heeft het Rijk het initiatief tot de Nieuwe Sleutelprojecten genomen. In 1998 zijn de zes HSL-stations hiervoor geselecteerd. Vanaf dat moment hebben de betrokken gemeenten de verantwoordelijkheid voor de projecten overgenomen. De plannen die de gemeenten hebben gemaakt zijn door het Rijk getoetst. De toetsing vormt de grondslag voor ondertekening van uitvoeringsovereenkomsten tussen het Rijk en de betreffende gemeenten. Deze zijn inmiddels gesloten, of worden dat zeer binnenkort. Vanaf dat moment volgt het Rijk de voortgang van de projecten op afstand. Uitzondering vormt het NSP Amsterdam-Zuidas, waar het Rijk via een gezamenlijke ontwikkelingsmaatschappij direct betrokken blijft.

## Ondersteuning

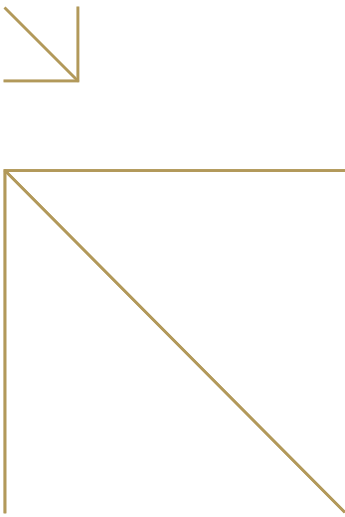
In de uitvoeringsovereenkomsten met de gemeenten zijn of worden afspraken gemaakt over de nauwgezette levering op afgesproken momenten van vier vormen van ondersteuning:

- Afstemming en timing van sectorale rijksinvesteringen, vooral in infrastructuur.
- Een budget van in totaal bijna € 1,5 miljard bedoeld voor de stations en ruimtelijke kwaliteit.
- Concentratie van rijkshuisvesting op de Sleutelprojecten ('launching customer').
- Advies en begeleiding door de rijksbouwmeester en zijn atelier.

Vanuit het Rijk zijn zes departementen betrokken bij de Nieuwe Sleutelprojecten: VROM, Verkeer en Waterstaat, Financiën, Economische Zaken, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Algemene Zaken. De minister van VROM is coördinerend bewindspersoon. De minister van VROM en de minister van Verkeer en Waterstaat doen periodiek verslag van de voortgang aan de Tweede Kamer. Deze voortgangsrapportage is de vierde.

## De voortgang van het NSP Amsterdam Zuidas

Amsterdam Zuidas groeit uit tot een internationale toplocatie voor werken, wonen en recreëren. Een belangrijke kwaliteits-sprong is mogelijk als de A10, de spoorbundel en station



Zuid-WTC ondergronds worden gebracht in het zogenoemde Zuidas-dok. Het is gelukt om voor deze kostbare ingreep een sluitende businesscase te vinden. Marktpartijen hebben hun interesse getoond voor risicodragende deelname in een Zuidas-Dokonderneming. In opdracht van het Rijk en de gemeente Amsterdam is een kwartiermaker aangesteld die een selectieprocedure voor private partijen leidt. Deze selectie van marktpartijen loopt nog. Het prospectus waarop marktpartijen zullen gaan bieden, wordt naar verwachting in oktober 2006 door het kabinet aan de Tweede Kamer voorgelegd. Vervolgens wordt het aandeelhoudersschap geveild. In het voorjaar van 2007 kan een gezamenlijke Zuidasdok-onderneming worden opgericht waarin marktpartijen, gemeente en Rijk participeren.

#### **De voortgang van het NSP Rotterdam Centraal**

Een voorlopig ontwerp voor Rotterdam CS is in juli 2005 door het college van B&W vastgesteld. Een daaraan gekoppelde MER heeft het college van B&W in februari 2006 ter inzage gelegd, gelijktijdig met het voorontwerp bestemmingsplan Stationskwartier. In dit voorlopig ontwerp heeft de openbare ruimte een bepalende rol. Het stedelijke netwerk van straten, wanden en publieke plinten wordt doorgetrokken naar het spoor en er wordt een verbinding gelegd tussen de zuid- en noordzijde van het station. In de omgeving van de OV-terminal is een omvangrijk vastgoedprogramma voorzien met een compacte mix van kantoren, woningen en voorzieningen. Met de aanleg van RandstadRail en de sloop van de Weenatunnel is de bouw van het NSP feitelijk van start gegaan. In 2009 zal het werk worden opgeleverd.

#### **De voortgang van het NSP Den Haag Nieuw Centraal**

Ook in Den Haag is de bouw van het nieuwe station vorig jaar feitelijk begonnen. Er is een nieuwe OV-terminal in aanbouw: ruim, licht en overzichtelijk. De meeste sporen worden teruggelegd en obstakels tussen hal en sporen worden opgeruimd. Over het gehele stationscomplex komt een transparante overkapping. De omgeving van het station krijgt een kwaliteitsimpuls met een nieuw Anna van Buerenplein, spraakmakende architectuur op het Koningin Julianaplein en uitbreiding en vernieuwing van winkelen kantoren centrum Babylon. De gemeente sluit per deelgebied aparte overeenkomsten met marktpartijen. In alle deelgebieden zal de bouw naar verwachting in 2006 starten.

#### **De voortgang van het NSP Utrecht Centraal**

De vernieuwing van Utrecht Centraal is al jaren onderwerp van discussie. Een belangrijke stap is genomen met het referendum van 15 mei 2002, waarbij de inwoners van Utrecht in grote meerderheid kozen voor een plan met een centrumboulevard en de stadscorridor. Dat plan is uitgewerkt en er zijn ontwikkelovereenkomsten gesloten met de belangrijkste spelers: Jaarbeurs, Corio en NS Vastgoed. Daarmee zijn zowel de private als de publieke partijen gehouden aan uitvoering van de plannen. In 2006 zullen verschillende bouwvergunningen in behandeling worden genomen. De bouw van de nieuwe OV-terminal zal in 2007 beginnen. De realisatie van het NSP zal naar verwachting tien jaar duren.

#### **De voortgang van het NSP Arnhem Centraal**

In Arnhem is de realisatie van het NSP in volle gang. In januari 2005 is hiervoor een uitvoeringsovereenkomst gesloten tussen gemeente Arnhem, VROM, Verkeer en Waterstaat (ProRail) en NS. Er is een plan in uitvoering waar op een listige manier gebruik wordt gemaakt van natuurlijke hoogteverschillen in het terrein. Hierdoor wordt een complexe vervoersknoop opgelost zonder dat verkeersstromen elkaar kruisen. In de directe omgeving wordt de verkeerssituatie aanzienlijk verbeterd en wordt een aanzienlijk vastgoedprogramma gerealiseerd. Het NSP vormt de aanjager van Rijnboog: de herontwikkeling van grote delen van de centrale stad en de Rijnsoever.

#### **De voortgang van het NSP Breda Stationskwartier**

Eind 2005 is het Voorlopig Ontwerp van het terminalcomplex gepresenteerd: een 'gebouw voor de stad'. Dat gebouw brengt de complete mix van commerciële programma's, bus- en treintransfer onder één dak. Als integraal deel van het terminalcomplex, eveneens binnen de vorm van het gebouw, zijn woningen, kantoren en retail in het programma opgenomen. Het terminalcomplex vormt de blikvanger van het Stationskwartier. In het Stationskwartier is ruimte voor kantoren, vergaderaccommodaties, een hotel en bijna 600 woningen. Het Stationskwartier is één van acht deelgebieden van het 160 hectare grote herontwikkelingsgebied Via Breda.









# Inleiding

## Sleutel naar hernieuwde concurrentiekracht

**Sleutelprojecten kunnen de poort openen naar hernieuwde internationale concurrentiekracht van de Nederlandse economie. Daarmee raken ze aan de kern van het nationale economische en ruimtelijke beleid. Het Rijk ondersteunt deze unieke projecten vanuit de verwachting dat een gecoördineerde aanpak en een financiële ondersteuning een positieve impuls geven aan het tempo waarin de projecten tot stand komen en de kwaliteit die wordt bereikt.**

## De eerste generatie Sleutelprojecten

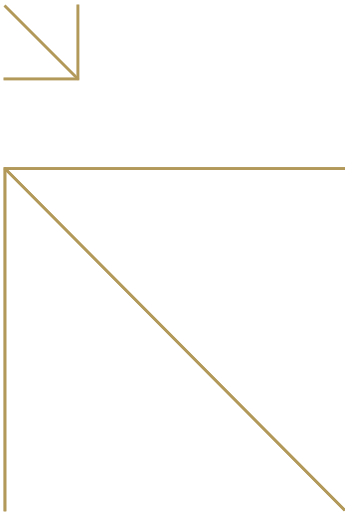
De term 'Sleutelprojecten' is geïntroduceerd in de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening. Deze nota kwam uit in 1988 in een tijd waarin verouderde sectoren van de industrie zoals scheepsbouw en textiel in hoog tempo terrein verloren aan lagelonenlanden. De wegvallende werkgelegenheid moest worden gecompenseerd door de dienstensector, maar de vrees bestond dat ons land voor het stuwende deel daarvan binnen Europa geen optimale vestigingsmogelijkheden bood. Het doel van de Vierde Nota was daarom de internationale concurrentiepositie van Nederland te herstellen. Met de Vierde Nota koos het kabinet voor een dubbele strategie: versterken wat in Nederland nog steeds sterk was en condities scheppen voor nieuwe kansrijke sectoren. De eerste strategie richtte zich op de logistieke sector met Schiphol en Rotterdam als speerpunten. Nieuwe kracht werd gezocht in excellente vestigingsmogelijkheden voor bedrijven in de internationaal georiënteerde zakelijke dienstverlening. De rijksoverheid zette vervolgens actief de schouders onder deze strategie. Hieruit zijn grote projecten voortgekomen, zoals de vijfde Schipholbaan, de tweede Maasvlakte en belangrijke nieuwe achterlandverbindingen als de Betuweroute en de beide hogesnelheidslijnen. Daarnaast, vooral met het oog op versterking van de zakelijke dienstverlening, werd een aantal grote centrumstedelijke herstructureringsprojecten opgezet, met een combinatie van hoogwaardig vastgoed, een hoogwaardige inrichting van het openbare domein, een perfecte ontsluiting voor alle vervoerssoorten en een inbedding in de rijke historische en culturele ambiance van oude binnensteden. Deze unieke projecten kregen de naam Sleutelprojecten: de sleutel die de poort kon openen naar hernieuwde internationale concurrentiekracht.

## De tweede generatie Sleutelprojecten

Betrokken gemeenten, het bedrijfsleven en het Rijk hebben met eendracht en grote inzet uitvoering gegeven aan de eerste generatie Sleutelprojecten. Vooral de grote steden en de provincies waren over de resultaten zo enthousiast dat zij er bij actualisering van de Vierde Nota Extra sterk op aandrongen een tweede generatie in uitvoering te nemen. Zij achtten de actieve betrokkenheid van het Rijk van groot belang voor het bereiken van de hoofddoelen van het nationale ruimtelijke beleid. Er werden veel projecten voorgedragen, maar het Rijk was beducht voor versnippering van geld en aandacht, waardoor uiteindelijk geen enkel project voldoende gewicht zou kunnen krijgen.

Aldus werden de zes HSL-stations geselecteerd. Dat zijn de Nieuwe Sleutelprojecten (NSP) geworden die in deze voortgangsrapportage centraal staan. Ook deze dienen primair de versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland. Tegen de achtergrond van het wegzakken van Nederland op internationale economische ranglijsten is dat doel onverminderd actueel. De Nieuwe Sleutelprojecten passen daardoor ook in de kaders van de Nota Ruimte en de beleidsnotitie 'Pieken in de Delta'. In 1997 is het rijksproject Nieuwe Sleutelprojecten van start gegaan. Met de Nieuwe Sleutelprojecten wil het Rijk:

- Een krachtige impuls geven aan de (inter)nationale concurrentiepositie en de economische positie van de stedelijke regio's versterken. Hierdoor kan de werkgelegenheid in sectoren zoals de (inter)nationale zakelijke dienstverlening toenemen.
- Een hoogwaardige bereikbaarheid realiseren. De HSL-stations Amsterdam-Zuid/WTC, Den Haag, Rotterdam, Utrecht, Arnhem en Breda zijn als Sleutelproject geselecteerd. De stations met hun omgevingen worden integraal ontwikkeld tot toplocaties voor wonen, werken en voorzieningen.
- De kwaliteit, leefbaarheid en sociale veiligheid van steden versterken. Investerings in de HSL en commercieel vastgoed hebben hun weerslag op stedelijke vernieuwing, intensief ruimtegebruik, functiemenging en een ruimtelijke kwaliteit met allure. Bovendien leiden de projecten tot ruimtewinst binnen de stad waardoor de stedelijke druk op het buitengebied afneemt.



### De veranderende rol van het Rijk

Bij de realisatie van de tweede generatie Sleutelprojecten verandert de rol van het Rijk naarmate de projecten vorderen. Bij de selectie van projecten was het Rijk initiatiefnemer: zij daagde stedelijke en regionale overheden uit om projecten voor te dragen die aan de doelstellingen van het Rijk tegemoet zouden komen. Beducht voor teveel projecten, hetgeen tot versnippering van geld en aandacht zou leiden, werd in 1998 gekozen voor de selectie van zes projecten.

Op dat moment hebben de betrokken gemeenten de verantwoordelijkheid voor 'hun' project overgenomen. De rol van het Rijk veranderde in een actief ondersteunende. De gemeenten hebben gezorgd voor effectieve projectorganisaties waarin alle partijen goed vertegenwoordigd zijn: de eigen gemeentelijke diensten, provincies en regionale vervoersautoriteiten, het bedrijfsleven, de NS, andere vervoersbedrijven, infrastructuurbeheerders en last but not least de betrokken ministeries. Voor elk Sleutelproject toetst het Rijk de inhoudelijke uitwerking en de business case. Daarbij gaat het om de verhouding tussen rijksbijdragen enerzijds en realisering van rijksdoelen anderzijds. Ook de betrokkenheid van private partijen, financieel en inhoudelijk, is een belangrijk criterium.

De toetsing vormt de grondslag voor ondertekening van een uitvoeringsovereenkomst tussen het Rijk en de betreffende gemeenten. Deze contracten zijn inmiddels gesloten, of worden dat zeer binnenkort.

Met die ondertekening verandert de rol van het Rijk opnieuw. In plaats van ondersteuner wordt het Rijk leverancier van de toegezegde financiële ondersteuning. De daadwerkelijke realisatie wordt dan alleen nog op afstand gevolgd. Uitzondering op de regel vormt het NSP Amsterdam-Zuidas, waar het Rijk via een gezamenlijke ontwikkelingsmaatschappij direct betrokken blijft.

### De leveringen door het Rijk

In de uitvoeringsovereenkomsten met de gemeenten worden afspraken gemaakt over de nauwgezette levering op afgesproken momenten van vier vormen van ondersteuning.

- Het Rijk zorgt voor afstemming en timing van sectorale rijksinvesteringen, vooral in infrastructuur. Het moment waarop geld beschikbaar komt en waarop procedures voor

vergunningverlening worden gestart, moet aansluiten bij de fasering van de Sleutelprojecten.

- Het Rijk stelt in totaal bijna € 1,5 miljard beschikbaar. Dit zijn sectorale middelen, bedoeld voor de stations, en aanvullende middelen bedoeld voor meervoudig ruimtegebruik, functiemenging en hoogwaardige inrichting van het publieke domein. Met deze bijdrage wil het Rijk bevorderen dat ieder Sleutelproject goed wordt verbonden met het geheel van de stad, dat bestaande barrières worden geslecht en dat de icoonwerking van de projecten wordt versterkt. De rijksbetrokkenheid vergroot het vertrouwen bij private financiers om fors in de projecten te investeren.
- Het Rijk richt zijn eigen huisvestingsactiviteiten met voorrang op de Sleutelprojecten. In veel gevallen is het Rijk 'launching customer'. Hiervoor zijn binnen- en buitenlandse toparchitecten ingeschakeld die in staat zijn de allure te bieden die bij de Sleutelprojecten past.
- In het verlengde hiervan biedt het Rijk de diensten aan van de rijksbouwmeester met zijn atelier. Doel is om hiermee de architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit van de Sleutelprojecten in hun stedelijke context te stimuleren en te bewaken.

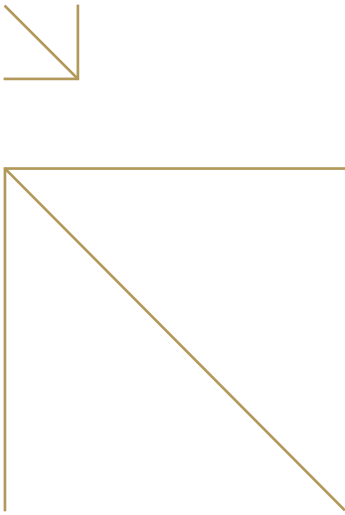
### Coördinatiestructuur

Vanuit het Rijk zijn zes departementen betrokken bij de Nieuwe Sleutelprojecten: VROM, Verkeer en Waterstaat, Financiën, Economische Zaken, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Algemene Zaken. Om een gecoördineerd optreden van deze departementen mogelijk te maken is voor de Nieuwe Sleutelprojecten een aparte rijkscoördinatiestructuur opgezet. De betrokken departementen nemen daarin deel en de minister van VROM is coördinerend bewindspersoon.

Deze structuur wordt gebruikt om sectorinvesteringen en sectorprocedures op elkaar af te stemmen en te timen. Ook de beoordeling van projectuitwerkingen op hun bijdrage aan rijksdoelen en de toewijzing van financiële bijdragen verloopt dankzij deze structuur gecoördineerd.

### De voortgangsrapportages

De minister van VROM en de minister van Verkeer en Waterstaat doen periodiek verslag van de voortgang aan de Tweede Kamer. Eerdere voortgangsrapportages werden uitgebracht in 2000,



2002 en 2003. De rapportage die vóór u ligt is dus de vierde. Het belangrijkste nieuws in deze voortgangsrapportage is dat voor alle Nieuwe Sleutelprojecten een uitvoeringsovereenkomst tussen het Rijk en de andere betrokken partijen is gesloten, of op korte termijn zal worden gesloten. Alleen bij het NSP Amsterdam-Zuidas is het Rijk voorlopig nog direct betrokken. Hier zijn de finale contracten nog niet gesloten. Bovendien zal het Rijk bij dit project zoals eerder vermeld participeren in een gezamenlijke ontwikkelingsmaatschappij.

#### **Evaluatie van de aanpak**

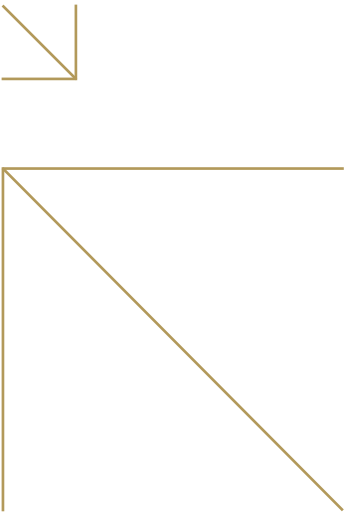
De Sleutelprojecten uit de eerste generatie zijn weliswaar niet zonder moeilijkheden verlopen en zijn ook niet alle geslaagd. Toch is het totale eindresultaat overwegend positief. In veel projecten zijn overtuigende resultaten geboekt die zonder de gekozen gecoördineerde aanpak en zonder de financiële ondersteuning door het Rijk niet, slechts beperkt of pas veel later zouden zijn bereikt. Een tweede resultaat is, dat de werkwijze, eerst nog uitzonderlijk, gaandeweg steeds meer tot het arsenaal van vaste uitvoeringsinstrumenten van het Rijk is gaan behoren.

Nu de Nieuwe Sleutelprojecten op het punt van daadwerkelijke uitvoering staan, kan opnieuw de vraag worden gesteld of de projecten succesvol zijn en het Rijk door moet gaan met deze aanpak.

Het succes van de projecten kan worden afgemeten aan de gemaakte kosten-batenanalyses. Op basis daarvan is de verwachting gerechtvaardigd, dat de tweede generatie het succes van de eerste generatie Sleutelprojecten zeker zal evenaren. Bij veel projecten tekenen zich de positieve effecten die met de aanpak worden beoogd, nu al af. In de zes steden gaan de internationale concurrentiepositie, de bereikbaarheid en de kwaliteit van de centra er aantoonbaar op vooruit. Deze rapportage geeft een beeld van die resultaten.

Of bij toekomstige projecten opnieuw een intensieve betrokkenheid van het Rijk gewenst is, moet kritisch worden beoordeeld. Het vermogen van andere overheden en van private partijen om op eigen kracht grote, langlopende en complexe projecten te realiseren, groeit naarmate er meer ervaring beschikbaar is. Aan de andere kant zullen er waarschijnlijk altijd projecten blijven die van groot maatschappelijk belang zijn, maar die zonder actieve ondersteuning door het Rijk niet haalbaar zijn.





# Amsterdam Zuidas Nieuwe toplocatie

**Amsterdam Zuidas groeit gestaag uit tot een nieuwe internationale toplocatie voor werken, wonen en recreëren. Het potentieel van de hoofdstad gekoppeld aan de nabijheid van Schiphol geeft dit gebied een enorme aantrekkingskracht. Een groeiend aantal internationale ondernemingen toont interesse voor de Zuidas als vestigingsplaats van hun (hoofd)kantoren. De hoogstaande architectuur past bij dit mondiale karakter. Verdere expansie is mogelijk wanneer de infrastructuur van A10, trein, metro en straks HSL ondergronds wordt gebracht. Dat geeft de ruimtelijke, sociale en economische kwaliteit van het gebied een enorme impuls. Het NSP Amsterdam Zuidas fungeert als katalysator van deze ingrijpende ontwikkeling.**

## Masterplan Zuidas

Het gebied van de Zuidas is ongeveer 225 hectare in oppervlakte en omvat 5 kilometer spoorwegen en A10-zuid met het stedelijke gebied aan weerszijden van de infrastructuur. Marktpartijen hebben al lang geleden hun oog op dit gebied laten vallen, maar pas in de jaren negentig is in opdracht van de gemeente een integraal masterplan gemaakt. In de loop van de jaren wordt dit plan steeds meer werkelijkheid. De gemeente wil komen tot een evenwichtig aanbod van woningen, werklocaties en voorzieningen. Om dat te realiseren is een flexibele ontwikkelingsstrategie uitgestippeld, uitgaande van een rechthoekig stratenplan met een ruit van stadsstraten en fijnmazig grid van kleinere straten. Binnen die hoofdstructuur komt een laagsgewijze opbouw van volumes. Tot tien meter is er overwegend een stedelijke plint. Tot dertig meter is er aaneengesloten bebouwing met ruimte voor woningen en kantoren. Daar bovenop is ruimte voor torens tot een hoogte van 105 meter. Binnen de bouwblokken ontstaat flexibiliteit door grote verdiepinghoogtes en maximale daglichttoetreding.

## Het Zuidas-dok

Een belangrijke kwaliteitssprong is mogelijk als de infrastructuurbundel over een lengte van circa 1200 meter met station Zuid-WTC ondergronds wordt gebracht. Het zogenoemde Zuidas-dok. Dan verdwijnt niet alleen een fysieke barrière, maar gaan ook de geluid- en luchtkwaliteit er sterk op vooruit. Dan is er plaats voor 9.000 woningen in plaats van 2.500 en dat komt de beoogde levendigheid van de Zuidas zeer ten goede.

Het Zuidas-dok is daarmee een belangrijk onderdeel van het totale NSP.

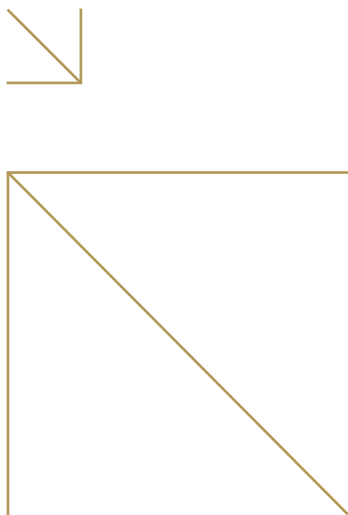
Voor het ondergronds brengen van de infrastructuur is een eerste model ontwikkeld. Er wordt nu een plan uitgewerkt met boven elkaar liggende tunnels. De onderste tunnel zou kunnen worden gereserveerd voor doorgaand verkeer; de bovenste tunnel voor bestemmingsverkeer. Hier is een extra afslag geprojecteerd van en naar de Beethovenstraat, middenin het Zuidas-gebied. Ook de lightrail met de aansluiting op de Noordzuidlijn en de zware rail voor treinverkeer en HSL met een hoogwaardige OV-terminal komen ondergronds. Boven het tunneltracé is vervolgens ruimte voor een omvangrijk vastgoedprogramma en een aantrekkelijke openbare ruimte die de stadsdelen Buitenveldert en Oud-Zuid aaneen smeedt.

## Een sluitende businesscase

In 2002 vond bestuurlijk overleg plaats tussen de gemeente Amsterdam en het Rijk, waarbij de realisatie van de infrastructuur centraal stond. Toen hebben beide partijen de voorkeur voor volledige ondertunneling uitgesproken. De businesscase en de projectscope waren echter nog niet scherp in beeld. Daarom werd een alternatief, het dijkmodel, als volwaardige terugvaloptie in de planvorming meegenomen. In dit model zou alle infrastructuur, inclusief uitbreiding, op het bestaande talud worden gehandhaafd.

In januari 2004 hebben Rijk en gemeente de heer Elco Brinkman gevraagd te verkennen of voor het ondergronds brengen van de infrastructuur een sluitende businesscase mogelijk is en of er voldoende belangstelling van private partijen zou zijn om risicodragend te participeren. Brinkman kwam tot een positief oordeel en zijn bevindingen zijn in bestuurlijk overleg door Rijk en gemeente op 23 februari 2005 overgenomen. De gemeente Amsterdam besteedt de begrote opbrengst van de grondexploitatie in het gehele gebied aan de ondergrondse infrastructuur. Verder zijn (extra) bijdragen door de regio, Verkeer en Waterstaat en VROM toegezegd. Uiteindelijk is daarmee een sluitende businesscase bereikt.

Op 31 januari 2006 hebben de publieke partijen de bestuurs-overeenkomst getekend waarin hun bijdragen, en de stappen in de besluitvorming over de oprichting ervan, zijn vastgelegd.



### Publiekprivate samenwerking

De deelname van marktpartijen wordt in een publiekprivate onderneming georganiseerd die zowel verantwoordelijk is voor de aanleg van de infrastructuur als voor de grondexploitatie. Kosten, baten en risico's worden dus in één onderneming bijeengebracht. De kwartiermaker Jan Doets heeft op verzoek van Rijk en gemeente hiertoe een Europese préselectie begeleid. Hieruit zijn vijf partijen naar voren gekomen: ABN-AMRO, ING, RABO, Bank Nederlandse Gemeenten en Fortis. Het is de bedoeling dat zij via een veiling gaan dingen naar de aandelen van de onderneming. Bij elkaar kunnen deze partijen 60 procent van het aandelenkapitaal verwerven. Rijk en gemeente krijgen ieder 20 procent. De marktpartijen verwerven op deze wijze dus een meerderheidsbelang, wat de overheid het vertrouwen geeft dat het een haalbare onderneming is.

### Tekenen en rekenen

De definitieve selectieprocedure loopt nog. Eveneens onder leiding van de heer Doets participeren de vijf private en de twee publieke partijen in een traject van tekenen en rekenen om het

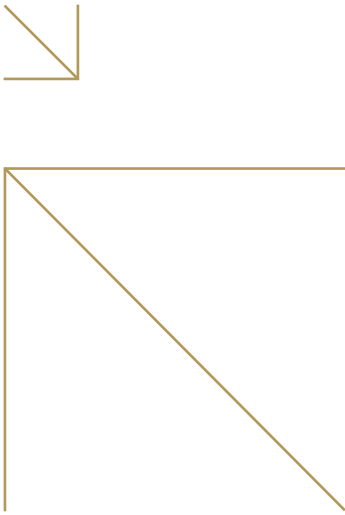
project te optimaliseren. Voor uitwerking van de OV-terminal is opdracht gegeven aan het internationale advies- en ingenieursbureau Arup. Nadat dit traject is doorlopen, wordt een en ander vastgelegd in een prospectus. Het prospectus, met een integraal ontwerp en een financiële paragraaf, vormt samen met een kosten-batenanalyse, risicoanalyses en een trajectnota MER de basis voor een kabinetsbesluit om over te gaan tot veiling van aandeelhouderschap. Dit kabinetsbesluit wordt naar verwachting begin oktober 2006 aan de Tweede Kamer voorgelegd. Het ministerie van Financiën en de gemeente Amsterdam zullen uiteindelijk beslissen over gunning van effecten aan private partijen en de oprichting van de Zuidasdok-onderneming. De verwachting is, dat deze begin 2007 effectief kan worden.

### De beoogde resultaten

De Zuidas heeft de potentie om uit te groeien tot een vestigingslocatie die zich kan meten met andere toppers in Europa. Het begin van die ontwikkeling is al te zien. Meerdere aansprekende projecten zijn al klaar, waaronder de Zuiderhof (ING House), het hoofdkantoor van ABN-AMRO, het WTC, het Atrium en grote delen van het woon-, werk- en leefgebied Mahler4.



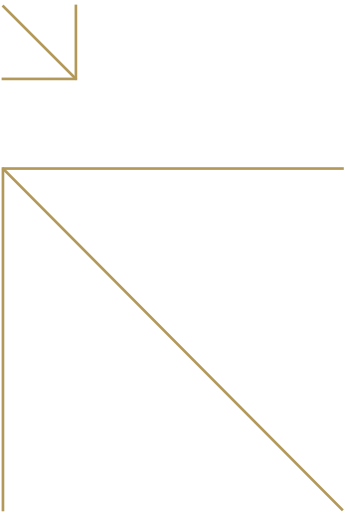




Circa 350.000 vierkante meter is in aanbouw en van nog eens 400.000 vierkante meter zal in de komende jaren de bouw starten. Het gebied krijgt niet alleen een positie als topmilieu voor kantoren, maar ook als woon- en leefgebied. Er tekent zich een trend af waarbij de stedelijke plint die in het masterplan is gedefinieerd, langzaam maar zeker kleur krijgt. Zo hebben zich in de afgelopen jaren diverse restaurants en winkels in het gebied gevestigd. Verder zijn er een vestiging van Sotheby's, de Rietveld Academie en de British School. Als de infrastructuur ondergronds wordt gebracht, is een verdere groei mogelijk en kan de Zuidas uitgroeien tot een gebied waar circa 15.000 mensen wonen en 55.000 mensen zullen werken. Station Zuid-WTC wordt dan het vijfde station van Nederland. Momenteel werkt ProRail al aan een uitbreiding van het station door de aanleg van een nieuw perron, zodat meer treinen kunnen stoppen. De gehele Zuidas wordt volledig opgenomen in de stedelijke structuur van Amsterdam.

#### Kerngegevens Amsterdam Zuidas

Plangebied	225 ha
Kantoren	985.000 m <sup>2</sup>
Woningen	1.000.000 m <sup>2</sup> (8.000-10.000 woningen)
Voorzieningen	320.000 m <sup>2</sup>
Rijksbijdrage (Prijspeil 2005)	€ 653 mln
Start bouw NSP	In het Zuidasgebied wordt al gebouwd
Start bouw Dokzone	2005
Start bouw OV-terminal	P.M.
Oplevering OV-terminal	2020
Realisatie NSP	2030
Meer informatie	<a href="http://www.zuidas.nl">www.zuidas.nl</a>



# Rotterdam Centraal Centrum van internationale stad

**De omgeving van Rotterdam CS verandert langzaam in een bouwplaats. In 2009 wordt hier een nieuwe OV-terminal geopend die zich qua efficiëntie, capaciteit, comfort en allure kan meten met andere topstations in Europa. In Rotterdam Centraal komt de Europese reiziger Nederland binnen. Andersom zal de nieuwe terminal direct met de stationsomgeving zijn verweven. Aan de zuidzijde sluit hij aan op de culturele as richting Schouwburgplein en Museumpark. De ruimte vóór het station wordt voetgangersgebied en de omgeving wordt verder verdicht. Aan de noordzijde sluit de terminal aan op de negentiende-eeuwse Provenierswijk. Hier wordt het lommerrijke karakter versterkt.**

## Het station in de stad

In juni 2005 is het ontwerp voor Rotterdam Centraal gepresenteerd door Team CS, een samenwerking van de architectbureaus Benthem Crouwel, Meyer en Van Schooten en West 8. De openbare ruimte heeft in hun ontwerp een bepalende rol. Het stedelijke netwerk van straten, wanden en publieke plinten wordt doorgetrokken naar het spoor en er wordt een verbinding gelegd tussen de zuid- en noordzijde van het station. Doorgaand verkeer over het Weena, altijd een belangrijke barrière geweest, gaat straks door een tunnel. De aanleg daarvan is eind 2005 begonnen. Het Kruisplein wordt daarna ingericht als esplanade bestemd voor voetgangers. Op maaiveld is er alleen ruimte voor bestemmingsverkeer. Het station komt door deze inrichting dichter in de stad te liggen. Rijen platanen begeleiden de route naar de opvallende stationshal: een driehoekige gevel met een enorme luifel, uitgevoerd in glas, hout en glanzend titanium. Ook de omgeving aan de noordzijde wordt opnieuw ingericht waarbij ondermeer twee singels - de Provenierssingel en de Statensingel - met elkaar worden verbonden.

## Het stationsontwerp

Het station krijgt een ruime hal die het huidige stationsplein overdekt. Hier bevindt zich de royale doorgang naar niveau -1 met de ingang naar een nieuwe fietsenstalling onder het voorplein en de toegangen tot de perrons van metro en RandstadRail op niveau -2. In de hal, terug op maaiveldniveau, bieden de glazen wanden zicht op het tramplatform, de taxistandplaatsen en het busplatform ter weerszijden van de

terminal. In de hal komen informatiefuncties, kaartautomaten en commerciële functies waaronder een grand café. De hal gaat geleidelijk over in een brede reizigerspassage met winkels en horeca. Brede vides bieden zicht op de perrons en de treinen. De terminal en alle sporen worden overkapt door één dak, gesloten ter plaatse van de stationshal en naar het noorden toe steeds transparanter.

## De omgeving

De OV-terminal met omgeving maakt deel uit van een groter gebied dat zich uitstrekt van de Statentunnel tot de Schiekade; in totaal twintig hectare. Hier is een omvangrijk vastgoedprogramma voorzien met een compacte mix van kantoren, woningen en voorzieningen. Achterkanten van gebouwen en braakliggende terreinen langs het spoor worden ontwikkeld tot hoogwaardige stedelijke ruimte. Er vindt nog onderzoek plaats naar de haalbaarheid om onder het huidige Kruisplein een parkeergarage te maken die in directe verbinding staat met de Weenatunnel en de parkeergarage onder het Schouwburgplein. Als dat lukt, kan een groot deel van de binnenstad autoluw worden.

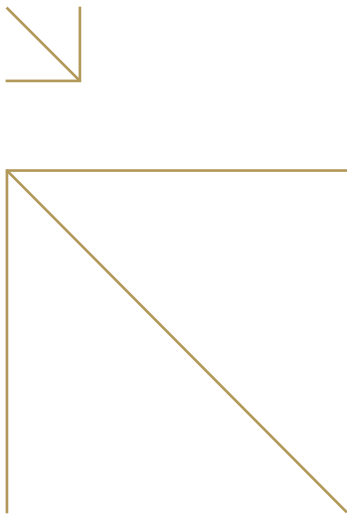
## Planvorming

Nadat een eerder vastgesteld masterplan voor Rotterdam Centraal, gemaakt door architectenbureau Alsop, te ambitieus bleek, zijn in 2003 nieuwe afspraken tussen Rijk en gemeente gemaakt over de bouwstenen van het NSP. Aansluitend daarop is Team CS geselecteerd en gevraagd om op grond van deze bouwstenen een nieuw ontwerp te maken voor de OV-terminal. In 2004 zijn de bouwstenen vertaald in een schetsontwerp waarna in juni 2005 een voorlopig ontwerp van de OV-terminal is gepresenteerd. Tegelijk met het voorlopig ontwerp is gewerkt aan een stedenbouwkundig plan voor het gehele NSP-gebied. Dit plan is vertaald in een voorontwerp bestemmingsplan dat in februari 2006 met een daaraan gekoppelde MER door het college van B&W ter inzage is gelegd.

## Stand van zaken

Rotterdam en het Rijk hebben dusdanige (financiële) afspraken gemaakt dat er sprake is van een sluitende businesscase. Op grond van ontwikkelde plannen vindt nu enerzijds inspraak





plaats en anderzijds toetsing van het Stedenbouwkundig Plan door het Rijk. Parallel aan de inspraakprocedures en het toetstraject begint Team CS met het maken van een definitief ontwerp. Ondertussen is het werk begonnen. De halteplaatsen van de tram zijn verplaatst, het oude stationsplein verandert steeds meer in een bouwplaats, de oude Weenatunnel wordt gesloopt en de boor gedoopt 'Pandora' is begonnen met haar ondergrondse tocht voor de tunnels van RandstadRail. Volgens planning zal het werk in 2009 worden opgeleverd. Door uitgebreide communicatie - een infracentrum, een website en een attractieve bouwput met rondleidingen - hoopt de gemeente de goodwill van de bevolking voor de plannen, ondanks de niet te vermijden overlast, vast te houden.

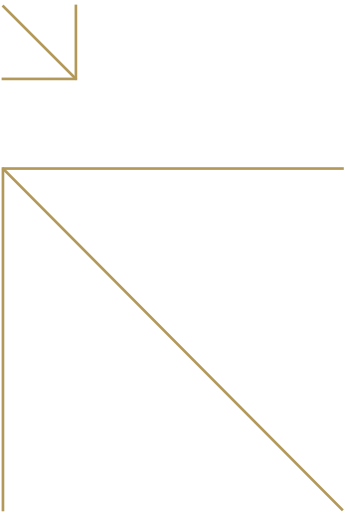
### De beoogde resultaten

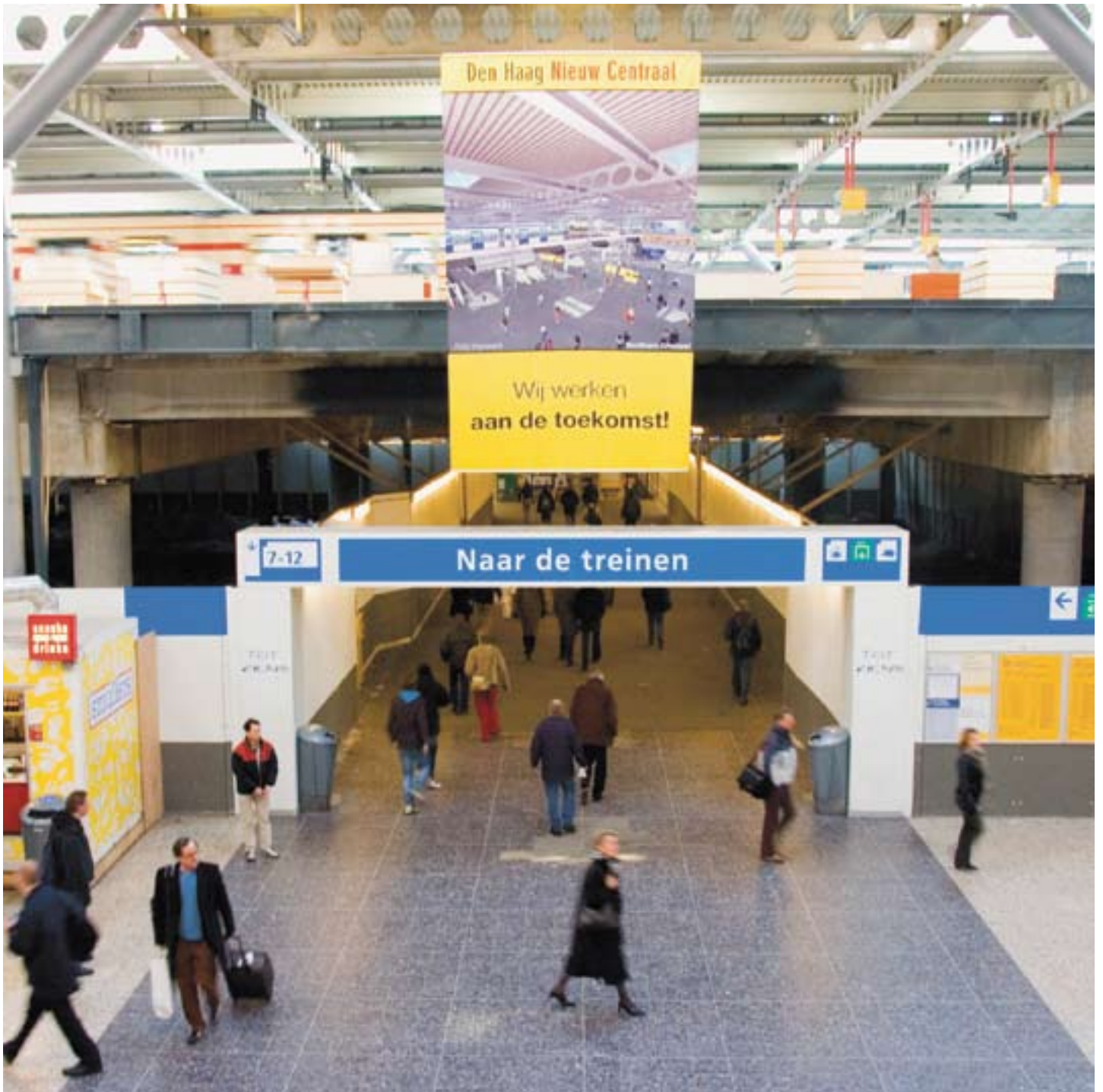
Rotterdam Centraal is vanuit het zuiden de eerste HSL-stop van Nederland. Door het station een allure te geven die bij die positie past, kan Rotterdam haar internationale positie verder uitbouwen. Bovendien lost de nieuwe OV-terminal een ingewikkelde vervoersknoop op een ingenieuze manier op. Alle vervoersmodaliteiten zijn overzichtelijk bijeen gebracht:

fiets, taxi, bus, tram, metro, RandstadRail, trein en HSL. De terminal voldoet aan hoge eisen wat betreft sociale, externe en interne veiligheid en vanuit het station komen reizigers straks in het hart van de stad aan. Pal naast de stationslocatie worden wonen, werken en voorzieningen intensief gemengd. Daar worden hoge eisen gesteld aan architectonische kwaliteit. De gemeente draagt er zorg voor dat de kwaliteit van de openbare ruimte daarbij aansluit. De kwaliteit van het gebied wordt onderstreept door behoud van het zicht op het monumentale Groothandelsgebouw.

### Kerngegevens Rotterdam Centraal

Plangebied	27 ha	Station met flanken	Locatie schaatsbaan	Ontwikkeling door derden
Kantoren	79.000-123.000 m <sup>2</sup>		17.500 m <sup>2</sup>	32.500-42.500 m <sup>2</sup>
Woningen	0-30.000 m <sup>2</sup>		31.000-54.000 m <sup>2</sup>	
Voorzieningen	14.000 m <sup>2</sup>		2.500 m <sup>2</sup>	2.500 m <sup>2</sup>
Rijksbijdrage (Prijspeil 2005)	€ 216 mln			
Start bouw NSP	2005			
Start bouw OV-terminal	2006			
Oplevering OV-terminal	2009			
Realisatie NSP	2020			
Meer informatie	<a href="http://www.rotterdamcentraal.nl">www.rotterdamcentraal.nl</a>			







# Den Haag Nieuw Centraal Entree van 'City of Peace and Justice'

**Ook in Den Haag is de bouw van het nieuwe station vorig jaar feitelijk begonnen. Er is een nieuwe OV-terminal in aanbouw: ruim, licht en overzichtelijk. De omgeving van het station krijgt een aanzienlijke kwaliteitsimpuls met een nieuw Anna van Buerenplein, spraakmakende architectuur op het Koningin Julianaplein en uitbreiding en vernieuwing van winkel- en kantorencomplex Babylon. Den Haag Nieuw Centraal wordt een entree met allure, passend bij de positie van Den Haag als nationaal en internationaal centrum van bestuur en rechtspraak.**

## Het stationsontwerp

De OV-terminal wordt vernieuwd naar een ontwerp van architectenbureau Benthem Crouwel. De eerste fase, het aanpassen van het tramplatform aan de eisen van RandstadRail, is in uitvoering. De tweede fase zal in 2006 starten. Voor de nieuwe terminal worden de meeste sporen teruggelegd. Gedeeltelijk is dat al gebeurd. Dat biedt ruimte voor een grotere hal. Obstakels tussen de hal, de treinperrons en bus- en tramplatforms worden verwijderd en er komt een ruime vide tussen het bus- en tramplatform. Het station ontvangt daardoor meer daglicht en alle overstaprelaties worden zichtbaar. Over het gehele stationscomplex komt een transparante overkapping.

## De stationsomgeving

Conform een masterplan van Kraaijvanger Urbis wordt het station geïntegreerd in de stedelijke omgeving. Het voorplein (Koningin Julianaplein) krijgt een nieuwe inrichting met ruimte voor aansluitend vervoer. Hier komt een markant gebouw naar ontwerp van Rem Koolhaas, dat de stationsentree markeert. Het gebouw zal circa 53.000 vierkante meter worden - de helft wonen, de helft kantoren - en krijgt reusachtige poorten en 100 meter hoge gebogen wanden. Aan de noordzijde wordt het Anna van Buerenplein ontwikkeld. Dit plein vormt een tot nu toe ontbrekende schakel in een voetgangersroute via het station. De bestaande parkeergarage wordt daarvoor afgebroken en ondergronds gebracht. Het plein wordt vervolgens ingericht tot een aantrekkelijk verblijfsgebied, dat toegang verschaft tot het cluster van vijf rijksinstituten, waaronder de Koninklijke Bibliotheek. Op het plein, in de bocht van het tramviaduct, komt waarschijnlijk De Lampion: een project van de Rijksgebouwendienst met mogelijk het nieuwe Instituut voor Geschiedenis en Democratie. Ook het winkel- en

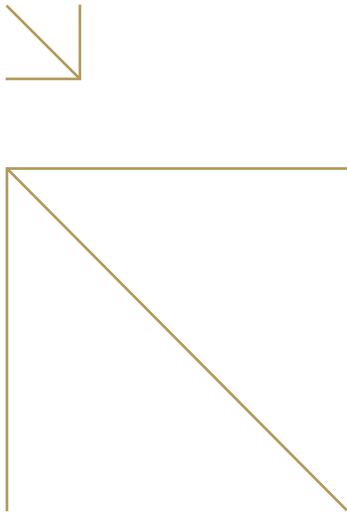
kantorencomplex Babylon krijgt aan het Anna van Buerenplein een voorkant. Dit centrum wordt door de eigenaar Babylon Den Haag BV (Bouwfonds en Maeyveld - voorheen Imca) vernieuwd. Het complex wordt uitgebreid met twee torens van 100 en 140 meter hoogte, goed voor 80.000 vierkante meter commerciële functies en kantoren en 330 woningen. Aan de oostzijde wordt het station ontsloten via het busplatform en het Prins Bernhardviaduct. Op termijn zijn hier mogelijkheden om het platform over de volle breedte te overbouwen.

## De voortgang

In februari 2003 heeft het Rijk ingestemd met het masterplan Den Haag Nieuw Centraal. Mede op verzoek van het Rijk is de beoogde inrichting van het Anna van Buerenplein nog gewijzigd. De geplande nieuwbouw wordt minder hoog dan aanvankelijk bedacht, zodat deze beter past bij de maat en schaal van het plein. Het hier geplande woningprogramma wordt gerealiseerd in het Babylon-complex. In 2004 is de uitvoering van het Sleutelproject feitelijk begonnen met het aanpassen van het tramplatform en het viaduct over het Anna van Buerenplein ten behoeve van RandstadRail. In 2005 zijn een voorontwerp bestemmingsplan en een MER voor het gehele gebied vastgesteld, met een positief oordeel over de milieueffecten.

## Samenwerkingsovereenkomsten

De gemeente voert één grondexploitatie voor het gehele gebied, maar sluit per deelgebied aparte overeenkomsten met marktpartijen. In 2005 is een samenwerkingsovereenkomst gesloten met Babylon Den Haag BV over de uitbreiding van winkel- en kantorencomplex Babylon gekoppeld aan de aanleg van de parkeergarage onder het Anna van Buerenplein. Een bouwvergunning hiervoor is onherroepelijk geworden. In 2006 wil de gemeente overeenkomsten sluiten voor de bouw op het Koningin Julianaplein en het Anna van Buerenplein en voor de realisatie van de tweede fase van de OV-terminal. In alle deelgebieden zal de bouw naar verwachting in 2006 starten. Om de complexe werkzaamheden op het kleine areaal in tijd en ruimte op elkaar af te stemmen, heeft de gemeente een werkgroep bouwlogistiek ingesteld. Ook is er een omgevingsmanager actief. Als alles volgens plan verloopt, kunnen de OV-terminal in 2009 en de rest van het stationsgebied in 2011 klaar zijn.



### De beoogde resultaten

Den Haag Nieuw Centraal vormt het sluitstuk van de vernieuwing van het centrum. In de afgelopen jaren is al een reeks aansprekende projecten gerealiseerd, zoals De Resident, het Stadhuis, de gebouwen van VROM en OC&W en de verschillende bruggebouwen over de Utrechtsebaan. Met het NSP krijgt ook dit deel van het centrum een zelfde kwaliteitsniveau: een ruime stationshal, bijzondere architectuur op het Koningin Julianaplein en een nieuw Anna van Buerenplein. Tegelijk wordt de bereikbaarheid van het stationsgebied voor wandelaars, fietsers, alle middelen van openbaar vervoer en autoverkeer sterk verbeterd. Een directe verbinding naar Brussel (acht maal per dag) en een shuttleverbinding op de HSL in Rotterdam (ook acht maal per dag) verbeteren de internationale bereikbaarheid. Mogelijk komen er een dedicated terminal voor HSL-verkeer en een business lounge op het station. In samenhang met deze verbeterde bereikbaarheid is Den Haag steeds meer in trek als vestigingsplaats voor (inter)nationale organisaties op het gebied van bestuur en rechtspraak.

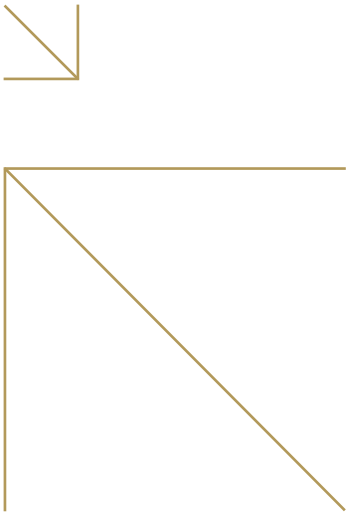
### Kerngegevens Den Haag Nieuw Centraal

Plangebied	16 ha (Stationskwartier)
Kantoren	114.500 m <sup>2</sup>
Woningen	53.000 m <sup>2</sup>
Voorzieningen	132.000 m <sup>2</sup>
Rijksbijdrage (Prijspeil 2005)	€ 130 mln
Start bouw NSP	2004
Start bouw OV-terminal	2004
Oplevering OV-terminal	2009
Realisatie NSP	2011
Meer informatie	<a href="http://www.denhaag.nl">www.denhaag.nl</a>











# Utrecht Centraal Barrières slechten en capaciteit vergroten

**De vernieuwing van Utrecht Centraal is in een stadium van onomkeerbare besluiten gekomen. Private en publieke partijen hebben zich contractueel verbonden aan de uitvoering van een groot aantal samenhangende projecten. In de komende tien jaar krijgt Utrecht een overzichtelijke en zeer ruime OV-terminal die bovendien veel sterker dan nu zal zijn opgenomen in het weefsel van de stad. Tegelijk worden Hoog Catharijne, Muziekcentrum Vredenburg, het Jaarbeurscomplex en het patroon van straten en singels grondig verbeterd. De OV-terminal wordt berekend op een verdubbeling van het aantal reizigers en de stadshelften die door het complex nu nog zijn gescheiden, worden weer met elkaar verbonden.**

## Stadscorridor en centrumboulevard

Het aanhelen 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 is hoogdynamisch en verbindt de Jaarbeurs via de OV-terminal met Hoog Catharijne. Hier komen onder andere een casino, een bioscoop, grootschalige horeca, een hotel en nieuwe winkels. De stadscorridor is laagdynamisch en vormt een nieuwe rechtstreekse verbinding voor langzaamverkeer tussen de wijk Lombok en het Vredenburg. Het huidige Westplein wordt hiervoor ondertunneld en de bestaande verkeersbundels worden onder de grond gebracht. De Leidsche Vaart wordt hersteld en krijgt een directe verbinding met de eveneens te herstellen Catharijnesingel. Langs de stadscorridor is plaats voor wonen, winkelen en cultuur. Muziekcentrum Vredenburg wordt met popcentrum Tivoli en jazzpodium SJU uitgebreid tot Muziekpaleis en het Vredenburg zelf krijgt een meer besloten pleinvorm.

## OV-terminal

De OV-terminal wordt volledig vernieuwd. De hal wordt naar alle kanten uitgebreid tot een afmeting van circa 100 bij 300 meter. De nieuwe hal overspant alle trein-, bus- en sneltramplatforms. 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 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 naar het oosten stoppen aan de oostkant van het station. Ook het sneltramplatform verhuist om die reden naar de westkant van het station.

## Stationsomgeving

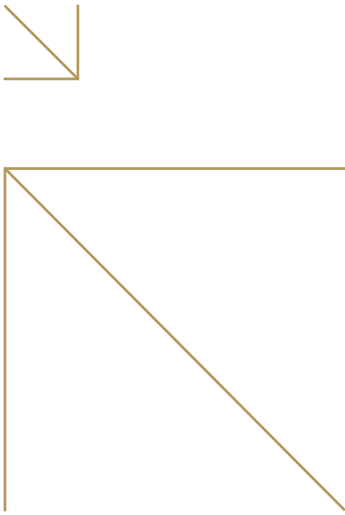
Winkelcentrum Hoog Catharijne krijgt een facelift. Er komt onder andere een nieuwe Stationsstraat op de plaats van de huidige bus- en taxibanen. Het water in de Catharijnesingel wordt teruggebracht en hier krijgt het winkelcentrum op straatniveau winkels, etalages en publieksbalies van kantoren. Passages over de Catharijnesingel komen op straatniveau. Aan het Vredenburg komt een nieuwe entree die tegelijk het begin van de centrumboulevard vormt. Een deel van de gebouwen tussen het Vredenburg en de Catharijnesingel wordt gesloopt om nieuwe verbindingen tussen het plein en de singel te creëren en daarmee de oude stad beter bij Hoog Catharijne te betrekken.

## Definitieve planvorming

De vernieuwing van het Utrechtse centrum is al jaren onderwerp van discussie. Een belangrijke stap is genomen met het referendum van 15 mei 2002, waarbij de inwoners van Utrecht in grote meerderheid kozen voor het plan dat nu is uitgewerkt. In december 2003 heeft de raad een masterplan gefiatteerd. In juli 2004 is een uitvoeringsovereenkomst met het Rijk gesloten waarin de rijksbijdragen in het kader van NSP en het MIT zijn vastgelegd. Mede op advies van de Rijksbouwmeester zijn later enkele aanpassingen doorgevoerd, waaronder de vorm van de bebouwing van het Jaarbeursplein en van de bebouwing aan de westkant van het spoor. In december 2004 is het geactualiseerde masterplan voorzien van een milieueffectrapportage definitief vastgesteld. Het is vervolgens uitgewerkt tot een structuurplan dat via artikel 19-procedures de basis zal vormen voor verlening van bouwvergunningen.

## Publiekprivate samenwerking

Tegelijk met de definitieve planvorming is ook de samenwerking met de marktpartijen verder vormgegeven. Er zijn



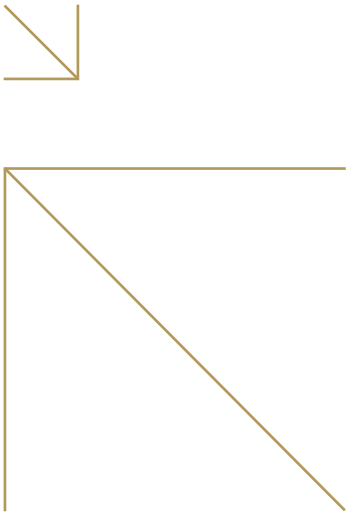
intentieovereenkomsten gesloten met de belangrijkste spelers: Jaarbeurs, Corio en NS Vastgoed. In 2005 zijn die uitgewerkt tot ontwikkelovereenkomsten die in maart 2006 door de partijen worden ondertekend. Daarmee zijn zowel de private als de publieke partijen gehouden aan uitvoering van de plannen. Voor diverse deelprojecten zijn ontwerp opdrachten verstrekt aan architecten. In december 2005 is een definitief ontwerp voor de OV-terminal beschikbaar gekomen, wat door de gemeente Utrecht en de ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat wordt getoetst. In 2006 zullen verschillende bouwvergunningen in behandeling worden genomen waaronder die voor het Muziekpaleis, de OV-terminal, het casino en de bioscoop. De feitelijke start van de bouw wordt in 2007 verwacht. Na vele jaren van voorbereiding heerst er nu een sfeer van aanpakken, zowel bij gemeente, bij inwoners als bij marktpartijen. Er is veel draagvlak voor de ontwikkelde plannen.

### De beoogde resultaten

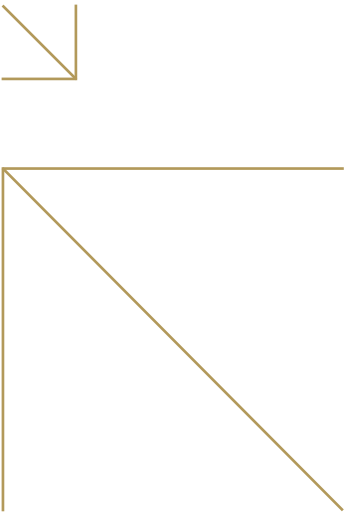
Het gepresenteerde masterplan biedt ruimte voor een zeer gevarieerd programma van circa 570.000 vierkante meter aan ontwikkelingen. Hieronder valt een aanzienlijk aantal van 2.320 woningen, zowel aan de oost- als aan de westzijde van het station. Verder is er ruimte voor hotels op het Jaarbeursterrein en bij de westelijke stationsentree en voor culturele functies aan het Smakkelaarsveld en het Vredenburg. De openbare ruimte wordt opnieuw ingericht en de verbindingen tussen de twee kanten van het station worden hersteld. De kwaliteit en de leefbaarheid van het Utrechtse Stationsgebied worden daarmee verbeterd. De bevolking kan daar echter geen tien jaar op wachten. Daarom werkt de gemeentelijke projectorganisatie parallel aan de planvoorbereiding aan beheer en veiligheid in dit deel van de stad. Er zijn afspraken gemaakt met alle partijen die op dit vlak actief zijn. Er is een hard lik-op-stukbeleid, gekoppeld aan aanpak van vandalisme en dagopvang voor verlaafden, gebruikersruimten en slaapaccommodaties voor dak- en thuislozen. De aanpak heeft aantoonbaar effect en was daarmee in 2005 goed voor de prestigieuze European Crime Prevention Award en de Hein Roethofprijs. De ervaringen van de beheergroep worden benut bij de verdere detaillering van de plannen.

### Kerngegevens Utrecht CS

Plangebied	Circa 90 ha
Kantoren	204.000 m <sup>2</sup>
Woningen	2.320 eenheden
Voorzieningen	161.000 m <sup>2</sup> , 2.500 parkeerplaatsen en 17.500 stallingplaatsen voor fietsen
Rijksbijdrage (Prijspeil 2005)	€ 307 mln
Start bouw NSP	2007
Start bouw OV-terminal	2007
Oplevering OV-terminal	2012
Realisatie NSP	2017
Meer informatie	<a href="http://www.utrecht.nl/stationsgebied">www.utrecht.nl/stationsgebied</a>









# Arnhem Centraal Impuls voor Oost-Nederland

**In Arnhem is de realisatie van het NSP in volle gang. Een diepe parkeergarage, een nieuw busstation, een verkeerstunnel, een spoorwegviaduct en twee kantoorstorens zijn al klaar. Een oude parkeergarage aan de oostkant van het NSP-gebied is gesloopt om plaats te maken voor nieuwbouw. De volgende stappen zijn de bouw van een tijdelijk station, de sloop van het oude en vervolgens de bouw van een nieuwe terminal. Het NSP vormt de aanjager van Rijnboog: de herontwikkeling van grote delen van de centrale stad en de Rijnsoever. Arnhem is daarmee hard op weg een economisch centrum van internationaal niveau te worden.**

## Glooiend landschap

Het Sleutelproject omvat een relatief klein (20 hectare) maar uiterst complex gebied rondom Arnhem CS. Het gebied wordt gekenmerkt door hoogteverschillen oplopend tot 20 meter. In de nieuwe situatie worden de natuurlijke hoogteverschillen op een slimme manier benut om vervoersstromen te ontvlechten. In het ontwerp van Ben van Berkel (UN Studio) en Cecil Balmond (Arup) zijn alle functies in een glooiend landschap over elkaar heen gelegd. Kruisende verkeersstromen zijn tot een minimum beperkt en de voetganger staat centraal. Door inventief meervoudig ruimtegebruik is een publieke ruimte ontworpen waarbij aspecten als sociale veiligheid, korte verbindingroutes en heldere zichtlijnen bijdragen aan een hoge kwaliteit.

## Stationsontwerp

De transferhal wordt gebouwd op een diepe, ondergrondse parkeergarage die inmiddels is gerealiseerd: kleurig, ruim en licht. Tussen het busstation en het spoor zijn twee kantoorstorens van 70 meter hoogte gerealiseerd met een opvallende lichtgroene en azuurblauwe gevel. Boven het overdekte busplein komen kantoren. Het station zelf wordt aan de noordkant uitgebreid met een vierde perron. De bestaande reizigerstunnel wordt aanzienlijk verbreed. De nieuwe OV-terminal met golvende lijnen en gebogen vormen in wanden, dak en vloeren, spreekt sterk tot de verbeelding. Het ontwerp leeft nu al onder de Arnhemmers, het wordt in internationale architectuurbladen geroemd en het is in 2005 goed geweest voor de Schreudersprijs voor innovatief, meervoudig en ondergronds ruimtegebruik. Het OV-terminal-complex heeft alles in zich om uit te groeien tot een nieuw icoon van het Arnhemse centrum.

## De stationsomgeving

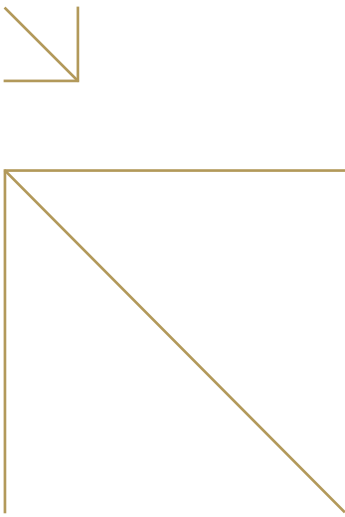
In de directe omgeving wordt de verkeerssituatie aanzienlijk verbeterd. De Oude Stationsstraat wordt vernieuwd en ingericht als winkelpromenade en voetgangersgebied. Deze straat wordt een belangrijke wandelroute tussen station en centrum. Parallel daaraan wordt de Nieuwe Stationsstraat aangelegd. Al eerder zijn belangrijke barrières in het netwerk van de stad weggenomen met de aanleg van de Willemstunnel en de verbreding van de Zijpse Poort. Als alles klaar is zal in het gebied een vastgoedprogramma van meer dan 110.000 vierkante meter zijn gerealiseerd: kantoren, winkels, horeca en woningen.

Volgend op de vernieuwing van het stationsgebied 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. Langs deze route komt een gevarieerde programmatische invulling van kantoren, woningen en cultuur.

## De voortgang

In mei 2003 heeft het Rijk ingestemd met het masterplan Arnhem Centraal en met het voorlopig ontwerp van de nieuwe OV-terminal. Er is een budget van € 49 miljoen toegezegd. Voor een brede reizigerstunnel die op de terminal aansluit wordt door het Rijk aanvullend € 35 miljoen besteed. Dankzij deze rijksbijdragen was de businesscase bijna rond en kon het proces, dat toen al in een vergevorderd stadium was, met het hoge ambitieniveau worden voortgezet.

In januari 2005 is een uitvoeringsovereenkomst gesloten tussen de gemeente Arnhem, VROM en Verkeer en Waterstaat. Hieraan zijn complexe discussies vooraf gegaan, ondermeer over de commerciële functies in het station, de exploitatie van fietsenstallingen en de dekking van kosten voor kwaliteitselementen in het stationsgebied. Begin 2006 zal een vaststellingsovereenkomst met NS worden gesloten met daarin afspraken over grondruil en erfdienstbaarheden met betrekking tot het binnengebied van de OV-terminal. Daarin worden ook afspraken gemaakt over de exploitatie van het stationsgebied. Voor de terminal en de perrontunnel wordt begin 2006 een definitief ontwerp gemaakt. Aan het eind van 2006 zal een openbare aanbesteding starten. Ondertussen wordt een tijdelijk



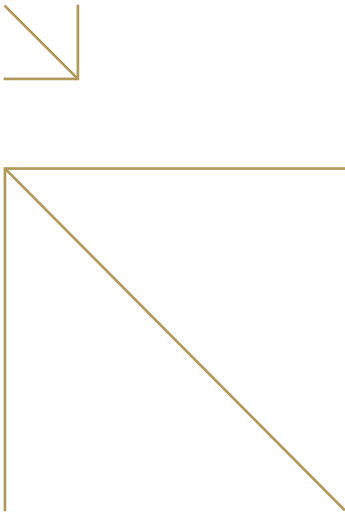
station gebouwd en het oude station gesloopt. Voor enkele kantoorontwikkelingen in het NSP-gebied is een voorlopig ontwerp gemaakt. Andere programmaonderdelen bevinden zich nog in de initiatieffase.

#### **De beoogde resultaten**

Arnhem is vanuit het oosten het eerste Nederlandse HSL-station. Dat biedt kansen voor de stad en voor het stedelijke netwerk met Nijmegen. Dit netwerk is hard op weg uit te groeien tot het vierde kantorencentrum van Nederland. Vooral Arnhem staat bij internationale bedrijven sterk in de belangstelling. De stad ligt in één van de aantrekkelijkste economische regio's van Europa. Sterke troeven zijn de groene kwaliteit van de stad, de aantrekkelijke (nieuwe) woonmilieus, de goede bereikbaarheid en het sterke kennispotentieel. De vestiging van het WTC onderstreept die positie. Voor de ontwikkeling van die economische positie is het NSP Arnhem Centraal een belangrijke stimulans.

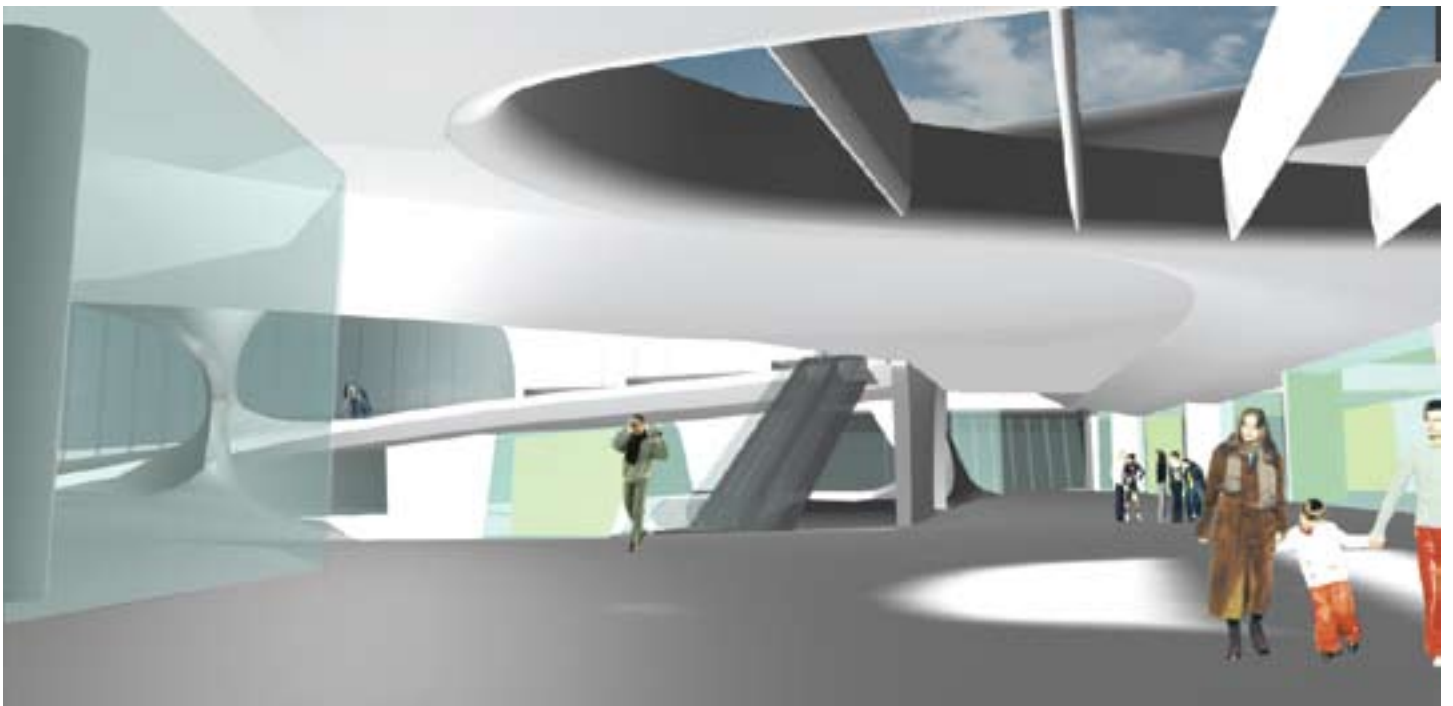
#### **Begin van Rijnboog**

Daarnaast betekent het NSP veel voor de stad zelf. Het is het beginpunt van een veel grotere ontwikkeling waar Arnhem de komende twintig jaar aan werkt: Rijnboog. Hierbij gaat het om circa 40 hectare binnenstad. Belangrijke elementen zijn de aanleg van een haven tussen de Rijn en de historische binnenstad, een looproute van het station naar het Kerkplein en drie woontorens langs de rivier in Coehoorn-Zuid. Aan de Rijn komt een haven en het gebied rond de haven wordt herontwikkeld tot een centrum voor cultuur, detailhandel, wonen, vrijetijd en horeca. De historische binnenstad wordt ruimtelijk verbonden met de Rijnkade. Er is gekozen voor een ontwerp met vijf zeer verschillende stadsbuurten met als doel de vitaliteit en veelzijdigheid van de stad te versterken. Het is daarbij de uitdaging om de hoge kwaliteit die in het NSP Arnhem Centraal wordt gerealiseerd door te zetten in Rijnboog.



### Kerngegevens Arnhem Centraal

Plangebied	24 ha
Kantoren	80.000 m <sup>2</sup>
Woningen	150 eenheden
Voorzieningen	5.900 m <sup>2</sup>
Rijksbijdrage (Prijspeil 2005)	€ 84 mln
Start bouw NSP	Reeds gestart
Start bouw OV-terminal	2007
Oplevering OV-terminal	2009
Realisatie NSP	2011
Meer informatie	<a href="http://www.arnhem.nl">www.arnhem.nl</a> (projecten/ arnhem centraal)







# Breda Stationskwartier Stationsgebouw als blikvanger

**In de komende twintig jaar realiseert Breda op 160 hectare binnenstedelijk gebied een nieuw stadsdeel: Via Breda. Eén miljoen vierkante meter nieuw vloeroppervlak bestemd voor 5.000 woningen en 10.000 arbeidsplaatsen. Het NSP Breda is de sleutel waarmee deze ontwikkeling wordt aangezet. De absolute blikvanger van het Sleutelproject is een nieuw OV-terminalcomplex. Een krachtige architectuur en veel aandacht voor ruimtelijke kwaliteit geven dit project zeggingskracht. In 2006 gaat, met de aanleg van het derde perron, de realisatie beginnen.**

## Gebouw voor de stad

Eind 2005 heeft architect Koen van Velzen het Voorlopig Ontwerp van het terminalcomplex gepresenteerd. Hij stelt voor geen station, maar een 'gebouw voor de stad' te maken. Dat gebouw brengt de complete mix van commerciële programma's, logistiek en infrastructuur onder één dak, inclusief drie perrons voor treinen en één terminal voor bussen. De topverdieping overspant het complex. Ter plaatse van de sporen en het busstation herbergt deze verdieping een parkeergarage voor circa 700 auto's. De benadering van de noord- en zuidzijde van het gebouw zijn gelijkwaardig. Beide kanten hebben een plein binnen de beschutting van de bouwdelen. Deze pleinen vormen de zachte overgang tussen stad en gebouw. Een verdiept gelegen, bijna veertig meter brede passage onder de perrons dient als reizigerstunnel, interwijkverbinding en stationslobby inclusief commerciële ruimten. Als integraal deel van het terminalcomplex, eveneens binnen de vorm van het gebouw, zijn 130 woningen, 22.000 vierkante meter kantoor en circa 8.500 vierkante meter retail in het programma opgenomen.

## Stationskwartier

Het Stationskwartier is één van acht deelgebieden van Via Breda en is het feitelijke NSP Breda. De totale ontwikkeling bestaat uit 160 hectare waarvan 129 hectare herontwikkeling en 31 hectare vernieuwing van bestaande woonwijken. Het terminalcomplex vormt de blikvanger van het Stationskwartier. In het gehele Stationskwartier (12,6 hectare) is ruimte voor kantoren, vergaderaccommodaties, een hotel en bijna 600 woningen. Het gebied wordt zo ingericht, dat het de verbindingen in de stad optimaal ondersteunt. Daardoor wordt het terminalcomplex goed in het stedelijke weefsel opgenomen.

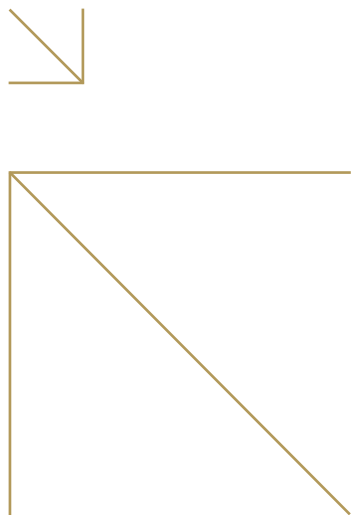
Een belangrijk element is de Stationslaan, een nieuwe oost-westverbinding aan de noordzijde van het spoor.

## De voortgang

In december 2003 heeft het Rijk in algemene lijnen ingestemd met het daarvoor gepresenteerde masterplan 'Een stap voor Brabant, een sprong voor Breda'. Met de bijdragen van Rijk, Provincie Noord-Brabant en NS is de gemeente erin geslaagd om een nagenoeg gesloten businesscase op te stellen, wat voldoende vertrouwen gaf om het plan verder te realiseren en met het ontwerp van het OV-terminalcomplex te starten. Op advies van een selectiecommissie waarin de Rijksbouwmeester en de Spoorwegbouwmeester zitting hadden, is de architect voor de OV-terminal, Koen van Velzen, geselecteerd. Het Voorlopig Ontwerp van zijn hand is in november 2005 door het College van B&W aan de stad gepresenteerd. De belangrijkste afwijking ten opzichte van de ruwe schetsen in het eerdere masterplan is, dat het terminalcomplex nu ontworpen is als één integraal gebouw met voorpleinen in het gebouw en parkeren op de topverdieping boven de perrons. Tegelijk met het Voorlopig Ontwerp van de terminal zijn het Voorontwerp Bestemmingsplan Stationskwartier, de MER Via Breda en de Bereikbaarheidsvisie Spoorzone vrijgegeven voor inspraak en consultatie. Begin 2006 vindt besluitvorming plaats waarna de architect opdracht zal krijgen een definitief ontwerp van het terminalcomplex te maken. Eveneens in 2006 wordt begonnen met de aanleg van het derde perron, waarmee de uitvoering van het Sleutelproject feitelijk start.

## De beoogde resultaten

De gemeente Breda ziet in de realisatie van het Sleutelproject een kans om de stad sterker te profileren als Poort van Brabant. Zij denkt die positie waar te kunnen maken door de aansluiting op het HSL-net met snelle verbindingen naar Rotterdam en Den Haag enerzijds en Antwerpen en Brussel anderzijds. In aansluiting daarop worden ook de OV-verbindingen in Brabantstad op een hoger niveau gebracht. De verbeterde bereikbaarheid maakt Breda nog aantrekkelijker als vestigingsplaats voor internationale ondernemingen. Vooruitlopend op de komst van de HSL hebben verschillende kantoren al voor Breda gekozen. De gemeente gebruikt het Sleutelproject als motor voor verbetering van de kwaliteit,

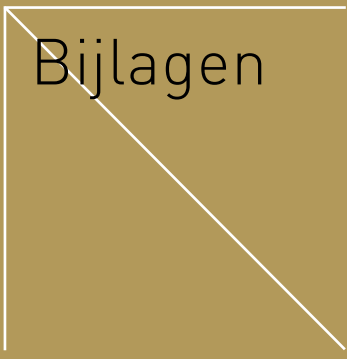


leefbaarheid en sociale veiligheid in een veel groter deel van de binnenstad. Er is al een begin gemaakt met de uitplaatsing van overlastgevende industrieën en bedrijven om ruimte te scheppen voor woningen, kantoren en voorzieningen. De verblijfskwaliteit zal daardoor verbeteren, de zakelijke dienstverlening krijgt meer mogelijkheden voor groei en het ruimtegebruik wordt intensiever. Enkele aanpalende woonwijken worden in het kielzog van Via Breda vernieuwd.

#### Kerngegevens Stationskwartier Breda

Plangebied	12,6 ha (Stationskwartier)
Kantoren	117.000 m <sup>2</sup>
Woningen	70.000 m <sup>2</sup> (595 eenheden)
Voorzieningen	13.500 m <sup>2</sup>
Rijksbijdrage (Prijspeil 2005)	€ 62 mln
Start bouw NSP	2006
Start bouw OV-terminal	2007
Oplevering OV-terminal	2010
Realisatie NSP	2015
Meer informatie	<a href="http://www.viabreda.nl">www.viabreda.nl</a>







# Bijlage 1: Rijksbijdragen Nieuwe Sleutelprojecten

Toekenning rijksmiddelen Nieuwe Sleutelprojecten (in miljoen euro prijspeil 2005)

	NSP-1	NSP-2	MIT Grote stations	MIT Gerelateerde infrastructuur	NoMo budget Noordvleugel <sup>1</sup>	Totaal
Amsterdam Zuidas	70	69	91	287	136	<b>653</b>
Rotterdam	54	-	161	-	-	<b>215</b>
Den Haag	34	15	81	-	-	<b>130</b>
Utrecht	54	-	253	-	-	<b>307</b>
Arnhem	16	9	24	35	-	<b>84</b>
Breda	16	9	30	7	-	<b>62</b>
<b>Totaal</b>	<b>244</b>	<b>102</b>	<b>640</b>	<b>329</b>	<b>136</b>	<b>1.435</b>

## Toelichting

NSP-1: NSP-budget openbare ruimte: Middelen gereserveerd in het Fonds Economische Structuurversterking (FES) voor de Nieuwe Sleutelprojecten. Deze middelen zijn bedoeld voor verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de stedelijke omgeving.

NSP-2: NSP-budget kwaliteitsverbetering OV-terminals: Strategische reserve bedoeld voor het oplossen van knelpunten in de kwaliteitsverbetering van de OV-terminals.

MIT: Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport: Een inhoudelijk samenhangend en tot en met 2010 financieel gedekt programma voor de aanleg- en benuttingsprojecten op het gebied van droge en natte infrastructuur.

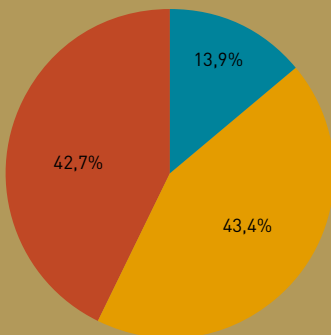
NoMo budget Noordvleugel: Middelen gereserveerd in het fonds Economische Structuurversterking (FES) voor infrastructuurprojecten in de noordvleugel van de Randstad.

<sup>1</sup> Bedragen gebaseerd op prijspeil 2002.

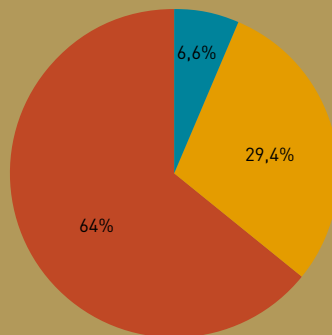
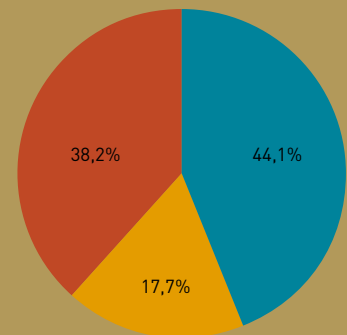
## Bijlage 2: Verdeling wonen, werken, voorzieningen

NSP/ m <sup>2</sup>	Amsterdam Zuidas (Dok)	Rotterdam <sup>2</sup>	Den Haag	Utrecht	Arnhem	Breda	Totaal m <sup>2</sup>
Kantoren	985.000	183.000	114.500	178.500	80.000	117.000	1.658.000
Woningen	1.000.000	84.000	53.000	247.400	7.000	74.000	1.465.400
Voorzieningen	320.000	19.000	132.000	145.400	5.900	14.500	636.800
<b>Totaal m<sup>2</sup></b>	<b>2.305.000</b>	<b>286.000</b>	<b>299.500</b>	<b>571.300</b>	<b>92.900</b>	<b>205.500</b>	<b>3.760.200</b>

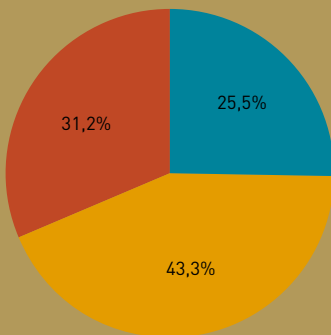
### Verdeling wonen, werken, voorzieningen per project (percentages)



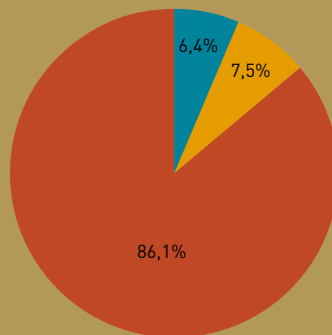
Amsterdam Zuidas (Dok)

Rotterdam<sup>3</sup>

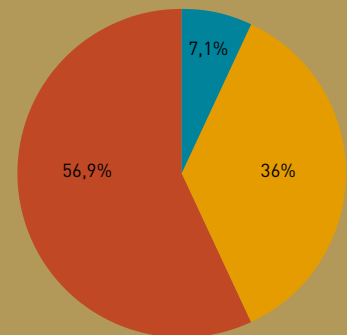
Den Haag



Utrecht



Arnhem



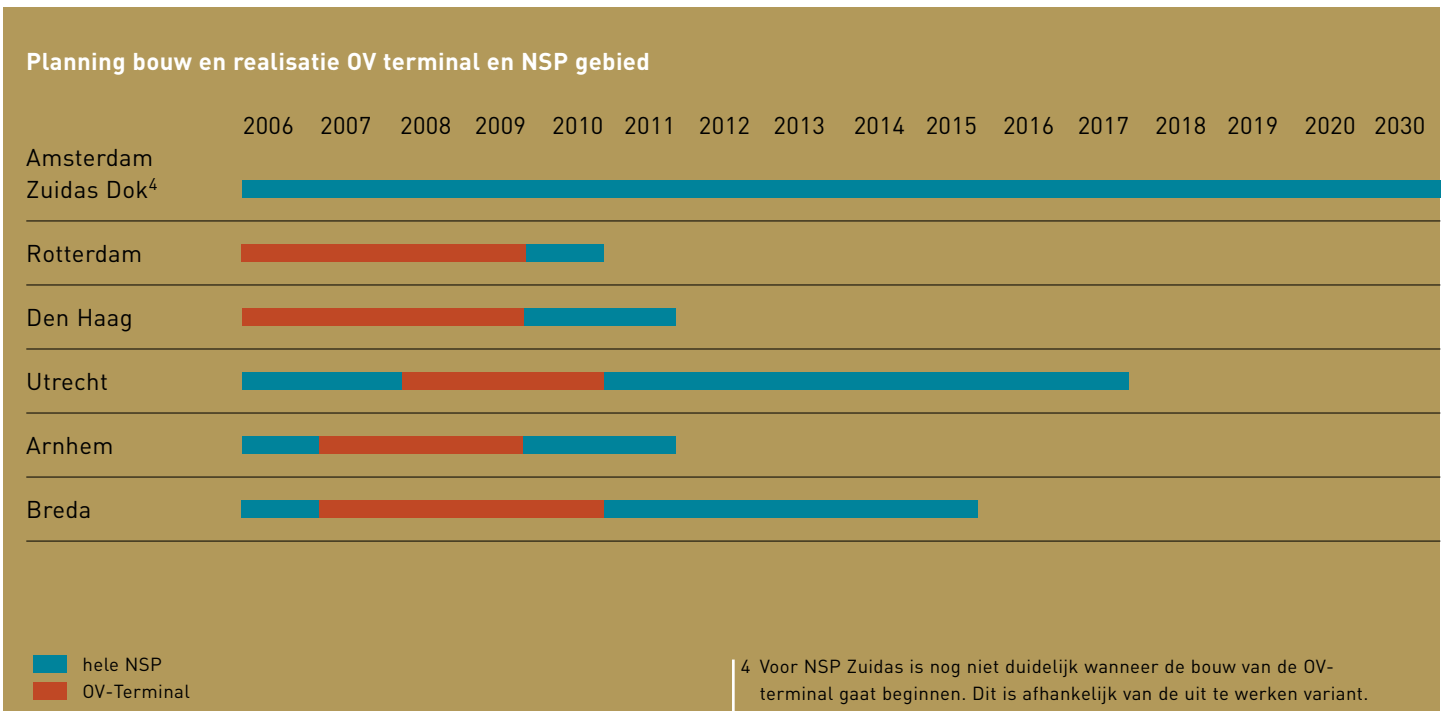
Breda



<sup>2</sup> Getallen zijn gebaseerd op de maximale ramingen.

<sup>3</sup> Verhoudingen zijn gebaseerd op de maximale ramingen

# Bijlage 3







## Colofon

### **Meer informatie**

Voor aanvullende informatie kunt u zich wenden tot het secretariaat van de Rijksprojectorganisatie Nieuwe Sleutel Projecten 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 - 8051 (gratis). Via de internetsite van VROM: [www.vrom.nl/sleutelprojecten](http://www.vrom.nl/sleutelprojecten) kunt u de tekst van deze brochure downloaden.



Dit is een publicatie van: **Ministerie van VROM**  
→ Rijnstraat 8 → 2515 XP Den Haag → [www.vrom.nl](http://www.vrom.nl)

**Ministerie van VROM →**

staat voor ruimte, wonen, milieu en rijksgebouwen. Beleid maken, uitvoeren en handhaven.

**Nederland is klein. Denk groot.**

