

Naar een visie op knooppunten

Bijlagen deelproject 1

Colofon

Uitgegeven door

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Adviesdienst Verkeer en Vervoer
Postbus 1031
3000 BA Rotterdam

Contactpersoon

M.I. van der Spek
Afdeling Omgevingsverkenningen
Telefoon: (010) 282 56 63
E-mail: m.i.vdspek@avv.rws.minvenw.nl

Uitgevoerd door

Twijnstra Gudde
Management Consultants
Postbus 907
3800 AX Amersfoort

Contactpersoon

P.M. Venema
(033) 467 76 48

Toelichting

In deze bijlage is achtereenvolgens achteropgenomen:

- een literatuurlijst met documenten die in het kader van de opdracht *Inventarisatie knooppuntconcepten en -toepassingen* zijn geïnventariseerd
- een nadere toelichting op een aantal van deze documenten (de nummering verwijst naar de literatuurlijst)
- een overzicht van de visie van een aantal - bij knooppuntontwikkeling betrokken - actoren
- de beschrijving van een aantal concrete stationsprojecten aan de hand van de volgende aspecten:
 - . doelstelling
 - . afbakening
 - . knoopwaarde
 - . plaatswaarde
 - . inrichtingseisen
 - . organisatie
 - . financiering.

Literatuurlijst

	Algemeen
1.	Amar, G., <i>Complexes d'échanges urbains, du concept au projet, le cas de la Défense</i> , in Les Annales de la Recherche Urbaine, nr. 71, 1996
2.	Amsterdam Airport Schiphol, <i>Visie op de toekomst van de luchtvaart in Nederland en het knooppunt Schiphol</i> , juni 1997
3.	Amsterdamse Raad voor de stadsontwikkeling, <i>Amsterdamse Stationsomgevingen; bediening, bereikbaarheid, dichtheid, functies</i> , december 1999
4.	Amsterdamse Raad voor de stadsontwikkeling, Expertmeeting Amsterdamse Stationsomgevingen, 10 december 1999
5.	Amsterdamse Raad voor de stadsontwikkeling, Werkconferentie knooppunten: stations en stationsomgevingen, 26 maart 1997
6.	Bach, B. en M.I. de Jong, <i>Ontwerpaanbevelingen stationsomgeving</i> , maart 1997
7.	Bakker, H.M.J., <i>Stationslocaties, geschikt voor winkels?</i> , 1994
8.	Berg, van der en P. Pol, <i>The European High-Speed Train and Urban Development</i> , 1998
9.	Berg, van der en P. Pol, <i>The High-Speed Train and Urban Revitalisation</i> , 1998
10.	Berg, van der en P. Pol, <i>TGV and Eurocities; the integration of the high speed train in fourteen European cities</i> , juli 1997
11.	Bertolini, L., <i>(Her)ontwikkeling van stationslocaties</i> , in Stedebouw & Ruimtelijke Ordening, nr. 4, 1998
12.	Bertolini L., <i>Spatial development patterns and public transport: the application of an analytical model in the Netherlands</i> , in Planning Practice & Research, vol. 14, no. 2, 199-210, 1999
13.	Bertolini, L., <i>Station area redevelopment in five european countries: an international perspective on a complex planning challenge</i> , in International Planning Studies, vol. 3, no. 2, 1998
14.	Bertolini, L. en T. Spit, <i>Cities on rails</i> , 1998
15.	Bertoloni, L., <i>Nodes and places: complexities of railway station redevelopment</i> , in European Planning Studies, vol. 4, no. 3, 1996
16.	Brand-van Thuijn en B. Govers, <i>Schaalvergroting in de Randstad: nieuwe kansen voor collectief vervoer</i> , in Verkeerskunde, mei 1998
17.	Buck Consultants International, <i>The economic potential of high speed trains for urban regions, draft</i> , oktober 1999
18.	Bureau voor Stedebouw ir. F.J. Zandvoort, <i>Verdichting rond stations</i> . 1986, i.o.v. RPD, NS, DGV en DGVH
19.	Clercq, F. le en P.H.R. Langeweg, <i>Principes van knooppuntvorming</i> , in Stedebouw & Ruimtelijke Ordening, nr. 3, 1997
20.	Congres <i>Investeren in stationslocaties</i> , Studiecentrum voor Bedrijf en Overheid (congresmap), november 1998
21.	Congres <i>Stationslocaties; de praktijk van herontwikkeling van stationsgebieden</i> , Nederlands Studie Centrum (congresmap), oktober 1999
22.	Congres <i>Stationslocaties; knooppunten van mobiliteit en bedrijvigheid</i> , Nederlands Studie Centrum

	(congresmap), juni 1998
23.	Cornelissen, J. en J.M. Groenendijk, <i>Knooppunten: sturen en aangestuurd worden</i> , in Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, 1999
24.	Cornelissen, J., <i>Knooppunten; onderzoek naar verstedelijkte en infrastructurele knooppunten</i> , i.o.v. Twynstra Gudde, september 1997
25.	Fancello, M., <i>High Speed Rail and Real Estate in Europe; Part I Belgium & France</i> , 1993
26.	Gemeente Rotterdam, <i>concept Ruimtelijke ontwikkelingsvisie Rotterdamse regio 2010-2020</i> , mei 1999
27.	Gemeente Rotterdam, <i>Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010</i> , september 1999
28.	Gemeente Rotterdam, <i>Ruimtelijke ontwikkelingsvisie Rotterdamse regio 2010-2020, concept</i> , mei 1999
29.	Goudappel Coffeng en VHP, <i>Knopen; onderzoek naar typering van knooppunten</i>
30.	Goudappel Coffeng, <i>Knooppuntenkaart; toelichting bij de kaart</i> , februari 2000
31.	Govers, B., R. Brand-van Thuijn en R. van Leusden, <i>Van stad naar netwerk: kansen voor het openbaar vervoer</i> , in Rooilijn, nr. 6, juni 1999
32.	Groenendijk, J.M., <i>Openbaar-vervoer-knooppunten: met beleid bestuurd?!</i> , juli 1998
33.	Holland Railconsult, <i>International network of High Speed Train urban regions</i> , september 1999
34.	Hovens, M., R. Klijberg en M. de Koning Gans, <i>De weg, de stad en het netwerk</i> , in Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, 1999
35.	Ingenieursbureau Amsterdam, <i>HOV</i>
36.	Kamers van Koophandel in de Randstad, <i>Doorstart voor de Randstad</i> , augustus 1999
37.	Kolpron, <i>Waar lijnen samenkomen</i> , i.o.v. Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant, 1995
38.	Leusden, R. van en B. Govers, <i>Ordering van knopen, herstructurering van stedelijk gebied en vervoersnetwerken</i> , in Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, 1999
39.	Meijers, drs. E.J., <i>Knooppunten binnen stedelijke netwerken - concept</i> , Katholieke Universiteit Nijmegen i.o.v. Novem, april 2000
40.	Ministerie van Economische Zaken, <i>Mainports: schakels tussen Nederlandse clusters en internationale netwerken</i> , januari 2000
41.	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, <i>Perspectievennota Verkeer en Vervoer</i> , 1999
42.	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, <i>De Randstad als metropool</i> , februari 2000
43.	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, <i>De ruimte van Nederland; Startnota ruimtelijke ordening</i> , 1999
44.	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, <i>Ontwikkeling stationslocaties in de stedelijke knooppunten</i> , juni 1992
45.	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, <i>Ruimtelijke Ontwikkelingsbeleid en Grondwaardestijging</i> , februari 2000
46.	Munck Mortier, E. de, <i>Hollen en stilstaan bij het station; onderzoek naar de beleving van de omgeving van Rotterdam CS door reizigers en passanten</i> , 1996
47.	Nederlands Economisch Instituut, <i>Werken aan het spoor; de ruimtelijk-economische ontwikkeling van stationslocaties in zes middelgrote steden</i> , i.o.v. Projectbureau Integrale Verkeers- en Vervoersstudies

48.	Neumann, T., C. Pompe en H. Visbeek, <i>U.net: de netwerkvisie</i> , januari 2000
49.	Nierop, I. van, <i>Verdichting rond stations</i> , 1993
50.	NS Reizigers, HTM en Connexxion, <i>Mainframe Zuidvleugel; netwerkvisie voor het openbaar vervoer in de Haagse regio</i> , december 1999
51.	NS Vastgoed, <i>Een inspirerende omgeving</i> , januari 1998
52.	PAO cursus <i>Ontwikkeling en inrichting van stationslocaties</i> , Delft, april 1998
53.	Peek, G.J., <i>Wisselwerking; een model voor concern- en locatiesynergie in de omgeving van stations uitgewerkt voor NS Vastgoed (samenvatting)</i> , april 1998
54.	Platform Zuidvleugel, <i>Gebiedsuitwerking Den Haag-Rotterdam verkenning 2010-2030</i> , augustus 1998
55.	Platform Zuidvleugel, <i>Knooppunten in het netwerk van de Zuidvleugel; een verkenning</i> , werkgroep knooppunten, december 1999
56.	Provincie Noord-Brabant, <i>Herijking handleiding mobiliteit ruimtelijke plannen; benutting bestaande A&B locaties</i> , juli 1999
57.	Provincie Noord-Holland, <i>Werkboek 'De bloedsomloop van de regio; over potenties voor stedelijke ontwikkeling op basis van netwerken en knopen</i> , Arcadis Heidemij Advies, Goudappel Coffeng en MAX.1, januari 2000
58.	Raad voor Verkeer en Waterstaat, <i>Knooppunten in openbaar vervoernetwerken</i> , september 1996
59.	Railned, <i>Definitie van transferfuncties</i> , maart 1997
60.	RandstadRail, <i>Imago en vormgeving</i>
61.	Regio Randstad, <i>De Randstad op weg naar de Vijfde Nota; van beginselen naar visie</i> , december 1999
62.	Rigo Research en advies, <i>Spoorwegstations: een internationale verkenning</i> , juli 1997
63.	Serlie, S., <i>Positionering van stationslocaties in de regio's Amsterdam en Utrecht</i> , augustus 1998
64.	Spek, S.C., <i>Intermodal transfer points; catalogue of nodes: introduction</i> , TRAIL, mei 1998
65.	Technische Universiteit Delft, <i>(Com)positie van het railstation</i> , november 1999
66.	Technische Universiteit Delft, <i>(Com)positie van het railstation (college)</i> , november 1999
67.	TNO Inro, <i>Effecten van een goede autobereikbaarheid van HST-stations</i> , september 1999
68.	TNO Inro, <i>Van locatiebeleid naar lokbeleid</i> , april 1999
69.	TNO Inro, <i>Vervoersnetwerken in de Randstad</i> , oktober 1999
70.	TNO Inro, <i>Netwerk in het kwadraat, case 's-Hertogenbosch</i> , februari 1999
71.	Transport Nodes 2000+, <i>Course Package</i> , 2000
72.	Troin, J., <i>Rail et aménagement du territoire</i> , 1995
73.	Twynstra Gudde, <i>Een concretisering van de principes van Ruimpad voor de regio Amsterdam</i> , januari 2000
74.	Verhelst, M. <i>Samenwerken in projecten met meervoudig ruimtegebruik rond hoofdinfrastructuur: op weg naar een win-winsituatie</i> , november 1998
75.	Vork, R., P. Nijkamp en C. Gorter, <i>Knooppunten in de personenvervoerketen</i> , in Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, 1998

76.	Werkgroep '2duizend' i.s.m. Zandvoort Ordening & Advies en STOGO, <i>Toplokaties op het spoor: Inventarisatie en ontwerp van hoogwaardige A en B lokaties voor kantoor ontwikkelingen</i> , september 1991
77.	Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid, <i>Ruimtelijke ontwikkelingspolitiek</i> , 1998
78.	Zweedijk, A. en Z. Serlie, <i>Een knoop-plaats-model voor stationslocaties</i> , in <i>Geografie</i> , oktober 1998

Nieuwe Sleutelprojecten
<i>Algemeen</i>
DEGW, <i>Station related project: technical issues affecting superstructure developments</i> , maart 2000
European Institute for Comparative Urban Research, <i>TGV and Eurocities; The integration of the high-speed train in fourteen European cities</i> , juli 1997
Hoof, M.J.W.H. van, <i>Samenwerken op hoog niveau; een onderzoek naar de organisatie- en financieringsstructuren van drie nieuwe sleutelprojecten</i> , mei 1999
HSL Zuid, <i>PvE Stations HSL Zuid</i> , november 1999
Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, <i>Nieuwe Sleutelprojecten op (hoge) snelheid: Identificatie en economie van de tweede generatie sleutelprojecten</i> , mei 1998
Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, <i>PPS-HST-stationsomgeving: waardeketenonderzoek</i> , mei 1998
Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, <i>PPS-HST-stationsomgeving: waardeketenonderzoek</i> , mei 1998
Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, <i>The impact of High Speed Trains on urban centres: vijf regiorapportages</i> , mei 1998

<i>Amsterdam Zuidas</i>
Gemeente Amsterdam, <i>Masterplan Amsterdam Zuidas</i> , mei 1998
Gemeente Amsterdam/Pi de Bruijn, <i>Concept visie Amsterdam Zuidas</i> , maart 1999
Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, <i>Inventarisatie verkeers- en vervoersaspecten nieuw sleutelproject Amsterdam Zuid-as</i> , i.o.v. Ministerie van Verkeer en Waterstaat uitgevoerd door AGV, mei 1998

<i>Arnhem</i>
Gemeente Arnhem, <i>Arnhem Centraal</i> , juni 1997
Gemeente Arnhem, <i>Arnhem op weg naar 2015; Een visie van de stad op de stad</i> , januari 1998
Gemeente Arnhem, <i>Arnhem HST halteplaats: strategische schakel in een Europees netwerk</i>
Gemeente Arnhem, <i>Concept Structuurplan Arnhem 2010</i> , november 1999
Gemeente Arnhem, <i>Naar een nieuw stationsgebied</i> , juni 1999
Gemeente Arnhem, <i>Nieuw Sleutelproject Arnhem</i> , maart 1999
Gemeente Arnhem, <i>Verkenning van het NSP Arnhem</i> , december 1999
Gemeente Arnhem, <i>Vier Arnhemse Toekomstbeelden</i> , juli 1997
Twynstra Gudde, <i>Arnhem HST-halteplaats, Plan van Aanpak voor de ontwikkeling van een stimuleringsprogramma voor HST-gerelateerde functies</i> , 1997
Van Berkel & Bos/Ove Arup & Partners, <i>Arnhem Centraal: voorlopig masterplan</i> , i.o.v. gemeente Arnhem, november 1997

<i>Breda</i>
Gemeente Breda, <i>Breda op Europees spoor</i> , november 1999
Gemeente Breda, <i>Verkenning naar het ruimtelijke en functionele programma van het Zuidelijk Vervoersknooppunt Breda</i> , januari 1999
Gemeente Breda, <i>Verkenningen Spoorzone: Verkenning HOV Etten-Leur-Breda-Oosterhout</i> , september 1999
Gemeente Breda i.s.m. NS Vastgoed, <i>Verkenningen Sleutelproject Spoorzone Breda</i> , november 1999
Holland Railconsult, <i>Breda zuidelijk vervoerknooppunt - Van station naar terminal</i> , i.o.v. gemeente Breda en NS Vastgoed, september 1999
NS Vastgoed, <i>Breda Zuidelijk vervoersknooppunt, opmaat tot nieuw sleutelproject</i>
Witteveen + Bos, <i>Verkenning (luchthaven)-transferium spoorzone Breda</i> , september 1999 (i.o.v. gemeente Breda, NS Vastgoed)

<i>Hoog Hage</i>
Buck Consultants International, <i>Management Summary Markiperspectief Hoog Hage</i> , februari 1999
Gemeente Den Haag, <i>Hoe te komen tot een station Den Haag</i>
Gemeente Den Haag, <i>Ontwikkelingsvisie op het begin van Hoog Hage</i> , januari 1999
Gemeente Den Haag, <i>Toekomstvisie openbaar vervoer CS en andere stations in Hoog Hage</i>
Gemeente Den Haag, <i>Uitwerkingsstudie CS Kwadrant</i> , december 1999
Gemeente Den Haag, <i>Verkennde studie Carrefour</i> , december 1999
Kraaijvanger Urbis, Gemeente Den Haag, <i>Tussen CS en Carrefour; een toekomstverkenning, concept</i> , januari 2000
Twynstra Gudde, <i>Vastgoedbeschouwing Stadsvloer studie Hoog Hage</i> , januari 2000

<i>Rotterdam CS</i>
Gemeente Rotterdam, <i>concept Programma van Uitgangspunten voor het masterplan Rotterdam Centraal</i> , april 2000
HSL Zuid, <i>Specificaties Stations HSL Zuid; specificaties Rotterdam CS</i> , maart 2000
Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, <i>Inventarisatie verkeers- en vervoersaspecten nieuw sleutelproject Rotterdam CS</i> , mei 1998
Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam, <i>Rotterdam CS; verkenning van het programma</i> , juni 1998
Smeets, A.P., <i>Kantoren op Rotterdam CS; de invloed van de HST</i> , september 1998
Twynstra Gudde, <i>Een visie op Rotterdam CS-Hofplein, Input voor het Masterplan</i> , 1996

<i>UCP</i>
Deloitte & Touche Bakkenist, <i>Second opinion exploitatieberekening Utrecht Centrum Project</i> , februari 2000
Rijkswaterstaat directie Utrecht, <i>Utrecht Centrum Project; toekomstwaarde van de OV-terminal</i> , januari 1999
Urban Research Centre Utrecht, <i>Realizing the potential; European lessons for the Utrecht Centrum Plan and Amsterdam Zuid-WTC</i> , november 1997
Utrecht Centrum Project, <i>Op weg naar een dynamisch centrumgebied</i> , maart 1999
Utrecht Centrum Project, <i>Kwaliteitsboek UCP</i> , juni 1999

Overige stations
<i>Knooppunt Arnhem-Nijmegen</i>
Arcadis, <i>De regio in gedachten; verkenning van RUIMPAD voor het Knooppunt Arnhem-Nijmegen</i> , augustus 1999
Vervoerregio Arnhem Nijmegen, <i>Regionaal verkeers- en vervoerplan</i> , februari 1995
<i>Delft</i>
Gemeente Delft, <i>Spoorzone Delft; een visie op stedelijke verbetering</i> , 1999
<i>Dordrecht</i>
Gemeente Dordrecht, <i>Ontwikkelingsvisie stationsomgeving Dordrecht: knooppunt voor stad en streek</i> , oktober 1999
<i>Eindhoven</i>
Gemeente Eindhoven, TKA & DEGW, <i>Eindhoven: the intelligent city</i> , oktober 1998
Gemeente Eindhoven/Ontwerpbureau Teun Koolhaas Associates Almere, <i>Ontwikkelingsvisie stationsdistrict Eindhoven</i> december 1994
NS Vastgoed, <i>Grondontwikkeling; ontwikkeling stationsdistrict</i>
<i>Gouda</i>
De Architecten Cie, <i>Stedenbouwkundig plan stationsgebied & spoorzone Gouda</i> , juni 1999
<i>'s-Hertogenbosch</i>
CH & Partners/Infocus, <i>Onderzoek kwaliteitsborging UCP; bijlage projectvergelijkingen</i> , augustus 1999
Gemeente 's-Hertogenbosch, <i>Spoorzone 's-Hertogenbosch: de nieuwe binnenstad</i>
<i>Leiden</i>
Gemeente Leiden, <i>Het Leiden Centraal Project, de stedelijke ruimte rond het nieuwe NS Station</i> , januari 1994
<i>Maarssen</i>
Gemeente Maarssen/Maatschap Maarsser Bruglocaties, <i>Samenwerkingsovereenkomst</i> , oktober 1999
Gemeente Maarssen/Kuiper Compagnons, <i>Bestemmingsplan Maarsser Bruglocaties: voorontwerp</i> , december 1999
Twynstra Gudde, <i>Maarsser Bruglocaties: Programma van Eisen voor de inrichting van de openbare ruimte van de Maarsser Bruglocaties</i> , juli 1999

Toelichting op literatuurlijst

nr. 2	Amsterdam Airport Schiphol, <i>Visie op de toekomst van de luchtvaart in Nederland en het knooppunt Schiphol</i> , juni 1997
definitie/visie op knooppunten	
uitwerking knooppuntenwaarde	
uitwerking plaatswaarde	luchthavens blijken een steeds belangrijker invloed uit te oefenen op ruimtelijke vestigingspatronen
inrichtingseisen	
organisatie	Amsterdam Airport Schiphol zal zich o.a. moeten kenmerken door regievoering over het intermodale knooppunt om tot een optimaal vervoerssysteem te komen
financiering	

nr. 3	Amsterdamse Raad voor de stadsontwikkeling, <i>Amsterdamse Stationsomgevingen; bediening, bereikbaarheid, dichtheid, functies</i> , december 1999
definitie/visie op knooppunten	het station is in de eerste plaats een knooppunt van vervoer. Het knooppunt-karakter heeft invloed op de functionele invulling van de stationsomgeving. De goede bereikbaarheid trekt bepaalde functies aan. Ook alle mensen die wonen of werken in de stationsomgeving of een bezoek aan het gebied brengen zijn van invloed op het gebruik dat van de stationsomgeving wordt gemaakt
uitwerking knoopp-waarde	stationsknooppunt: <ul style="list-style-type: none"> - modaliteiten - lijnen - frequentie - voorzieningen
uitwerking plaats-waarde	stedelijke omgeving: <ul style="list-style-type: none"> - dichtheid - functies - grootstedelijke voorzieningen <p>In de omgeving van hoofdknooppunten (met uitzondering van Amsterdam CS) zijn hoofdzakelijk kantoorfuncties gevestigd. Rond stations die minder belangrijk zijn als concentratiepunt van vervoer is de functiemix verschillend. >>>zie ook conclusies op pagina 81</p>
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 6	Bach, B. en M.I. de Jong, <i>Ontwerpaanbevelingen stationsomgeving</i> , maart 1997
definitie/visie op knooppunten	
uitwerking knoop-waarde	
uitwerking plaats-waarde	
inrichtingseisen	<p>programma stedelijk netwerk aan α-zijde:</p> <ul style="list-style-type: none"> - publiekstrekkende functies - eenmalig te vergeven functies <p>programma stedelijk netwerk aan β-zijde:</p> <ul style="list-style-type: none"> - grootschalige functies - gewone functies <p>programma stationsbereik aan de α-zijde:</p> <ul style="list-style-type: none"> - publiek karakter hebben - representatief - besloten ruimten - veel sybiose - stedelijkheid <p>programma stationsbereik aan de β-zijde:</p> <ul style="list-style-type: none"> - grootschalige - beperkte hinder - open ruimten - distributiefunctie van goederen - autogericht
organisatie	
financiering	

nr. 11	<ul style="list-style-type: none"> Bertolini L., <i>Spatial development patterns and public transport: the application of an analytical model in the Netherlands</i>, in Planning Practice & Research, vol. 14, no. 2, 199-210, 1999
nr. 13	<ul style="list-style-type: none"> Bertolini, L., <i>(Her)ontwikkeling van stationslocaties</i>, in Stedebouw & Ruimtelijke Ordening, nr. 4, 1998
definitie/visie op knooppunten	<p>Aan de hand van knoop- en plaatswaarde vijf typeringen van knooppunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - bereikbare knooppunt - afhankelijke knooppunt - gespannen knooppunt - overmatige knoop - overmatige plaats <p>Aan de hand van deze typeringen analyse van de (her)ontwikkelingsopgave:</p> <ul style="list-style-type: none"> - van een afzonderlijk knooppunt - van een netwerk van knooppunten
uitwerking knoop-waarde	<p>Intensiteit en diversiteit van de vervoersaanbod op de knoop.</p> <p>Intensiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> -bereik -aantal richtingen -frequenties -capaciteit <p>Diversiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> -beschikbaarheid van verschillende modaliteiten: trein, overige OV, auto, fiets
uitwerking plaats-waarde	<p>Intensiteit en diversiteit van de activiteiten in het gebied</p> <p>Intensiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aantal wonenden - aantal werkenden per economische cluster <p>Diversiteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - mate van multifunctionaliteit (formule) <p>Gebied:</p> <ul style="list-style-type: none"> - voor toepassing op een stedelijke regio, het gebied binnen een loopbare straal van 700 meter vanaf de stationsingang
inrichtingseisen	<p>Vanuit een OV-infrastructuur benuttingperspectief:</p> <ul style="list-style-type: none"> - lijkt een balans tussen knoop- en plaatswaarde wenselijk - prresteren policentrische regionale stelsels beter dan monocentrische stelsels
organisatie	Noodzaak van bovengemeentelijke bestuurlijke samenwerkingsverbanden
financiering	

nr. 12	<ul style="list-style-type: none"> • Bertolini, L., Station area redevelopment in five european countries: an international perspective on a complex planning challenge, in International Planning Studies, vol. 3, no. 2, 1998
nr. 14	<ul style="list-style-type: none"> • Bertolini, L. en T. Spit, Cities on rails, 1998
nr. 15	<ul style="list-style-type: none"> • Bertolini, L., Nodes and places: complexities of railway station redevelopment, in European Planning Studies, vol. 4, no. 3, 1996
definitie/visie op knooppunten	<p>Een knooppunt is enerzijds een knoop (een schakel tussen heterogene vervoersnetwerken) en anderzijds een plaats (een ruimtelijke concentratie van activiteiten).</p> <p>De (her)ontwikkelingsopgave is het benutten van de potentiële synergie en het beheersen van de spanningen tussen knoop en plaats.</p>
uitwerking knoop-waarde	Mate van aansluiting op bestaande en geplande vervoersnetwerken
uitwerking plaats-waarde	Aard en omvang van bestaande en geplande activiteiten binnen het plangebied
inrichtingseisen	<p>Afstemming van ontwikkelingen van de knoop en de plaats:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in de ruimte (in het plangebied) - in de tijd (tijdens het ontwikkelingsproces)
organisatie	<p>Noodzaak van actieve samenwerking tussen knoop- en plaatsactoren, en m.n. de nationale spoorwegen en de lokale overheid, in de ontwikkelingsfase.</p> <p>Geen eenduidige antwoord over de geschikte organisatievorm voor de beheersfase.</p>
financiering	<p>PPS constructies zijn de regel.</p> <p>Overheidsinvesteringen blijven noodzakelijk voor de op korte termijn onrendabele elementen (m.n. vervoersinfrastructuur, maar ook andere strategische en toch niet winstgevend programmaonderdelen)</p>

nr. 16	Brand-van Thuijn en B. Govers, Schaalvergroting in de Randstad: nieuwe kansen voor collectief vervoer, in Verkeerskunde, mei 1998
definitie/visie op knooppunten	
uitwerking knoop-waarde	
uitwerking plaats-waarde	het beschreven collectief-vervoerstelsel ("verzwaring") vergt verdichting van de bestaande steden op acceptabele afstand van interregionale knooppunten: 15 minuten reistijd van deur tot station. Ruimte hiervoor kan gevonden worden in herstructurering van oudere wijken, hergebruik van in onbruik geraakte (haven)terreinen, ondergronds bouwen en overkluizen van infra-structuur
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 19	Clercq, F. le en P.H.R. Langeweg, <i>Principes van knooppuntvorming</i> , in Stedebouw & Ruimtelijke Ordening, nr. 3, 1997
definitie/visie op knooppunten	>>>artikel aangevraagd
uitwerking knoop-waarde	
uitwerking plaats-waarde	
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 20	Congres <i>Investeren in stationslocaties</i> , Studiecentrum voor Bedrijf en Overheid (congresmap), november 1998
definitie/visie op knooppunten	>>>>congres
uitwerking knoop-waarde	
uitwerking plaats-waarde	
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 21	Congres <i>Stationslocaties; de praktijk van herontwikkeling van stationsgebieden</i> , Nederlands Studie Centrum (congresmap), oktober 1999
definitie/visie op knooppunten	>>>congres
uitwerking knoopwaarde	
uitwerking plaatswaarde	
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 22	Congres <i>Stationslocaties; knooppunten van mobiliteit en bedrijvigheid</i> , Nederlands Studie Centrum (congresmap), juni 1998
definitie/visie op knooppunten	>>>congres
uitwerking knoop- waarde	
uitwerking plaats- waarde	
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 23	Cornelissen, J. en J.M. Groenendijk, <i>Knooppunten: sturen en aangestuurd worden</i> , in Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, 1999
definitie/visie op knooppunten	
uitwerking knoop-waarde	de knoop als concentratie in het vervoersnetwerk: <ul style="list-style-type: none"> - de typen vervoersmodaliteiten - de omvang van de vervoersstromen - de ligging in het vervoersnetwerk - de geografische oriëntatie - de schaal
uitwerking plaats-waarde	de knoop als concentratie in het stedelijk netwerk: <ul style="list-style-type: none"> - de ligging in het stedelijk netwerk - de omvang van de agglomeratie - de concurrerende locaties
inrichtingseisen	
organisatie	de actoren met diverse belangen: <ul style="list-style-type: none"> - het type actor - het belang van de actor - de doelstelling van de actor - de mogelijkheden tot sturing
financiering	

nr. 24	Cornelissen J., <i>Knooppunten; onderzoek naar verstedelijkte en infrastructu- rele knooppunten</i> , i.o.v. Twynstra Gudde, september 1997
definitie/visie op knooppunten	>>>jco
uitwerking knoop- waarde	
uitwerking plaats- waarde	
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 26	Gemeente Rotterdam, <i>concept Ruimtelijke ontwikkelingsvisie Rotterdamse regio 2010-2020</i> , mei 1999
definitie/visie op knooppunten	
uitwerking knoop-waarde	hoofdknooppunten dienen optimaal verbonden te zijn met de onderliggende stedelijke regio
uitwerking plaats-waarde	knooppunten van de Deltametropool uitbuiten als aanjagers van economische en culturele ontwikkelingen
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 27	Gemeente Rotterdam, <i>Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010</i> , september 1999
definitie/visie op knooppunten	op knooppunten hebben verschillende netwerken hun stations of afslagen. Het zijn per definitie de best bereikbare plaatsen in de stad en de regio
uitwerking knoop-waarde	knooppunten bij een afslag van de autosnelweg zijn geschikt om van de auto over te stappen op het openbaar vervoer naar het centrum; de parkeerplaatsen kunnen in de avonden en weekeinden worden gebruikt door bezoekers van recreatieve publieksvoorzieningen
uitwerking plaats-waarde	knooppunten zijn de uitgelezen locaties voor echte centrumfuncties, wonen in hoge dichtheden en voor ontsluiting van groen en intensievere vormen van recreatie
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 29	Goudappel Coffeng en VHP, <i>Knopen; onderzoek naar typering van knooppunten</i>
definitie/visie op knooppunten	<p>een knooppunt is een multimodaal transferpunt in het netwerk van collectief en individueel vervoer waar bovendien een ruimtelijke concentratie van functies en activiteiten is georganiseerd. Het primaire doel van een knoop is ontmoeting in de meest brede betekenis te optimaliseren, opdat een meerwaarde wordt gegenereerd ten behoeve van de economie (marktplaats) en ten behoeve van de samenleving (ontmoetingsplaats). Een kruispunt is dan ook geen knoop en enkel een concentratie van ruimtelijke ontwikkelingen is ook geen knoop (het Prins Clausplein is niet gericht op het optimaliseren van ontmoetingen; het station Den Haag CS en het overslagpunt Valburg zijn dat wel)</p>
uitwerking knoopwaarde	<p>knopen zijn plekken waar de samenhang tussen schaalniveaus vorm krijgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - samenhang tussen (netwerken op) verschillende schaalniveaus onderling - samenhang tussen netwerkstructuur en ruimtelijke structuur <p>toekomstige investeringen moeten gericht worden op systemen die elkaar aanvullen: optimale onderlinge versterking van ruimtelijk-functionele eenheden vindt plaats als telkens één schaalniveau wordt overgeslagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - lokaal + regionaal + nationaal - agglomeratief + interregionaal + internationaal
uitwerking plaatswaarde	<p>het invloedsgebied van een knoop is het gebied dat binnen een gemiddeld geaccepteerde reistijd van voor- of natransport vanaf de knoop is gelegen</p> <p>de typologie van knopen is opgehangen aan twee dimensies:</p> <ul style="list-style-type: none"> - schaalniveau van netwerken en ruimte - stedelijkheid <p>>>>zie ook pagina 46</p>
inrichtingseisen	<p>de knoopdiagnose vindt plaats aan de hand van verschillende (inrichtings)principes. Om een aanzet te geven zijn vanuit het verkeersbeleid en vanuit het ruimtelijk beleid inrichtingsprincipes gedefinieerd.</p> <p>verkeersbeleid:</p> <ul style="list-style-type: none"> - welke modaliteiten, wat is het hoogst relevante netwerk - het gebruik/intensiteiten (aantallen reizigers) - het parkeren - het vestigingsmilieu <p>ruimtelijk beleid:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wat is het stedelijk milieu - de bebouwingsdichtheid - de ruimtelijke kwaliteit - het functioneel programma
organisatie	
financiering	

nr. 30	Goudappel Coffeng, <i>Knooppuntenkaart; toelichting bij de kaart</i> , februari 2000
definitie/visie op knooppunten	<p>het concept van Bertolini geeft een goed handvat bij het definiëren van een knooppunt. De knoopwaarde en plaatswaarde vormen samen de kapstok voor de definitie: een knooppunt is een plek die op een bepaald niveau in meerdere richtingen ontsloten is, per openbaar vervoer of multimodaal, waar bovendien functies en activiteiten zijn georganiseerd die op hetzelfde niveau functioneren als de ontsluiting</p> <p>aanknopingspunten voor beleid liggen in de ordening naar schaalniveaus</p>
uitwerking knoopwaarde	het bijzondere van knooppunten is niet alleen dat daar de koppeling wordt gelegd tussen netwerken en functies, maar ook dat daar de koppeling tussen schaalniveaus wordt gelegd. In de bepaling van de knoopwaarde is het niveau bepalend, niet de vervoersomvang
uitwerking plaatswaarde	
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 31	Govers, B., R. Brand-van Thuijn en R. van Leusden, <i>Van stad naar netwerk: kansen voor het openbaar vervoer</i> , in Rooilijn, nr. 6, juni 1999
definitie/visie op knooppunten	knopen zijn bij uitstek de ruimtelijke elementen waar door middel van pro-actieve investeringen ruimte en netwerken op elkaar afgestemd kunnen worden, mits op het juiste schaalniveau wordt ingestoken
uitwerking knoop-waarde	
uitwerking plaats-waarde	niet het ontwikkelen van openbaar vervoer aan ruimtelijke plannen moet centraal staan, maar het ontwikkelen van ruimtelijke plannen aan netwerken en knooppunten een integrale beleidsvisie op interregionaal niveau is gewenst: uitbreiden en versterken van het interregionale netwerk met daaraan gekoppeld een geïntegreerde ruimtelijke ontwikkeling van de knooppunten en een visie op de uitwisseling met het individuele vervoersysteem
inrichtingseisen	door de knopen centraal in de planvorming te stellen kan een optimaal kader voor het openbaar vervoer worden bereikt
organisatie	
financiering	

nr. 32	Groenendijk, J.M., <i>Openbaar-vervoerknooppunten: met beleid bestuurd?!</i> , juli 1998
definitie/visie op knooppunten	een openbaar-vervoerknooppunt is een fysieke plaats waar bundeling plaatsvindt van overstappen tussen verschillende openbaar-vervoerlijnen én stelsels en die tevens dient als toegang voor gebruikers van particulier vervoer tot het openbaar-vervoernetwerk. Een openbaar-vervoerknooppunt kent derhalve drie functies, te weten: de koppelfunctie de distributie- en verzamelfunctie en de concentratiefunctie
uitwerking knooppuntenwaarde	
uitwerking plaatswaarde	
inrichtingseisen	>>>zie pagina 27 voor ontwerpprincipes en bijbehorende ontwerpnotities
organisatie	<ul style="list-style-type: none"> - gebrek aan en versnippering van verantwoordelijkheden - unimodale organisatie zonder samenwerking - eenzijdige interne sturing <p>twee metaforen (wie welke rol, welk arrangement met welke inhoud, hoe intern gestuurd):</p> <ul style="list-style-type: none"> - het openbaar-vervoerknooppunt als gezamenlijk visitekaartje - het openbaar-vervoerknooppunt als knooppunthaven <p>>>>zie voor uitgebreidere beschrijvingen</p>
financiering	

nr. 33	Holland Railconsult, <i>International network of High Speed Train urban regions</i> , september 1999
definitie/visie op knooppunten	<ul style="list-style-type: none"> • Amoebe theorie <p>Knooppunt heeft 4 aspecten die aan elkaar gerelateerd kunnen worden Transport, ruimtelijk, sociaal en economisch.</p> <p>Wanneer de vier aspecten op de vier hoekpunten van een diagram worden gezet, ontstaat een Amoebe. De Amoebe geeft de mate van integratie aan. De Amoebe kan kan als 'tool' gebruikt worden om de situatie op de knoop te benoemen, ambities en doelstellingen duidelijk te maken en om een ruimtelijke weerslag in een plan te maken.</p> <p>4 typologieën van ruimtelijke inpassing van knooppunten</p> <p>middle of nowhere: vaak gelegen aan spoorlijn langs grote stad op enige afstand. Parkeren is een belangrijke functie.</p> <p>junction: op kruispunt van treinen met elkaar en bijv. met vliegveld, hoge knoopwaarde</p> <p>coverup: overbouwen, met name interessant in gebieden met hoge dichtheden</p> <p>link: om verschillende stadsdelen aan elkaar te koppelen</p>
uitwerking knoopwaarde	.
uitwerking plaatswaarde	
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 34	Hovens, M., R. Klijberg en M. de Koning Gans, <i>De weg, de stad en het netwerk</i> , in Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, 1999
definitie/visie op knooppunten	een knoop is een multimodaal transferpunt in het netwerk van collectief en individueel vervoer waar bovendien een ruimtelijke concentratie van functies en dus activiteiten is georganiseerd
uitwerking knoop-waarde	
uitwerking plaats-waarde	knopen komen tegemoet aan de toenemende keuzevrijheid van mensen
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 35	Ingenieursbureau Amsterdam, <i>HOV</i>
definitie/visie op knooppunten	de HOV-stations zijn misschien wel de meest cruciale onderdelen van de HOV-infrastructuur. Zij vormen de schakel tussen voor- of natransport en feitelijk rijden. Bovendien vormen zij het punt waar onvermijdelijk het vervelendste onderdeel van de reis plaatsvindt, namelijk het wachten. De stations zijn feitelijk het confrontatiepunt van de reiziger met zijn voertuig, waarschijnlijk het punt waar de commerciële koop wordt gesloten
uitwerking knoop-waarde	
uitwerking plaats-waarde	
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 36	Kamers van Koophandel in de Randstad, <i>Doorstart voor de Randstad, augustus 1999</i>
definitie/visie op knooppunten	door de kernbegrippen van de gepresenteerde strategie, ontvlechting, verknooping en betrouwbaarheid wijs te hanteren ontstaan vanzelf plaatsen die optimaal bereikbaar zijn (knooppunten waar alle infrastructuur en alle vormen van mobiliteit samenkomen)
uitwerking knooppuntenwaarde	hoe groter de "massa" rond het knooppunt, hoe interessanter de plaats wordt voor alle modaliteiten van vervoer en vooral voor openbaar vervoer. En andersom geldt ook: hoe beter het knooppunt bereikbaar is voor alle vormen van vervoer, hoe interessanter het wordt als vestigingsplaats. Alle aspecten van de strategie grijpen hier in elkaar: indien de knooppunten optimaal functioneren ontstaat op deze plaatsen de grootste dynamiek van de Randstad. Door de ontvlechting van verkeersstromen zijn deze plaatsen zowel voor (inter)nationaal verkeer als voor regionaal verkeer, per auto, fiets, trein, tram of bus goed bereikbaar. De concentratie van bebouwing stimuleert de dynamiek en maakt bovendien de ruimte vrij voor rust en recreatie elders in de Randstad
uitwerking plaatswaarde	essentieel is dat rond de optimaal bereikbare knooppunten van mobiliteit in hoge concentraties wordt gebouwd. De schaarse ruimte moet er zo intensief mogelijk worden gebruikt: dat betekent hoogbouw, maar ook ondergronds bouwen; dat betekent dat op zulke plekken niet in lage dichtheden gebouwd moet worden. Slechts een hoge concentratie van functies op één plek maakt een rendabel openbaar vervoerssysteem haalbaar. Het openbaar vervoer heeft voldoende "massa" nodig
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 38	Leusden, R. van en B. Govers, <i>Ordering van knopen, herstructurering van stedelijk gebied en vervoersnetwerken</i> , in Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, 1999
definitie/visie op knooppunten	>>>artikel op basis van Knopen; onderzoek naar typering van knooppunten
uitwerking knoopwaarde	
uitwerking plaatswaarde	
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 39	Meijers, drs. E.J., <i>Knooppunten binnen stedelijke netwerken - concept</i> , Katholieke Univeriteit Nijmegen i.o.v. Novem, april 2000
definitie/visie op knooppunten	<p>het rapport geeft in hoofdstuk 4 (pagina 31 e.v.) een overzicht van literatuur op het gebied van:</p> <ul style="list-style-type: none"> - begripsvorming (dimensies, definities) - begrenzing - typologieën <p>in hoofdstuk 5 (pagina 49 e.v.) wordt stilgestaan bij de actieve lokatie; een knooppunt waar niet alleen gedacht wordt aan infrastructurele of vervoerskundige aspecten, maar waar sprake is van een afstemming tussen de knoop-, plaats- en ontmoetingsfunctie van het knooppunt</p>
uitwerking knoop-waarde	
uitwerking plaats-waarde	
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 40	Ministerie van Economische Zaken, <i>Mainports: schakels tussen Nederlandse clusters en internationale netwerken</i> , januari 2000
definitie/visie op knooppunten	>>>weinig relevant
uitwerking knoop-waarde	
uitwerking plaats-waarde	
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 41	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, <i>Perspectievennota Verkeer en Vervoer</i> , 1999
definitie/visie op knooppunten	op de knooppunten wordt actief gebruik gemaakt van de economische potenties rond vervoer en vervoersintensieve activiteiten
uitwerking knoop-waarde	voldoende ruimte voor en kwaliteit van overstapplaatsen
uitwerking plaats-waarde	
inrichtingseisen	
organisatie	samenwerking tussen partijen in de regio
financiering	

nr. 42	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, <i>De Randstad als metropool</i> , februari 2000
definitie/visie op knooppunten	
uitwerking knoopwaarde	
uitwerking plaatswaarde	het is echter geen uitgemaakte zaak dat o.a. de knopen en vergelijkbare ruimtelijke concentratiepunten het noodzakelijke multifunctionele productie-milieu kunnen bieden en zodoende kunnen concurreren met de buitenlandse metropolen voor het aantrekken en vasthouden van hoogwaardige economische functies
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 43	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, <i>De ruimte van Nederland; Startnota ruimtelijke ordening</i> , 1999
definitie/visie op knooppunten	>>>>rapport niet aanwezig
uitwerking knoop-waarde	
uitwerking plaats-waarde	
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 44	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, <i>Ontwikkeling stationslokaties in de stedelijke knooppunten</i> , juni 1992
definitie/visie op knooppunten	
uitwerking knooppuntenwaarde	
uitwerking plaatswaarde	
inrichtingseisen	>>>zie pagina 23 e.v. en 41 e.v. pre-adviezen Afstemming en Kwaliteit
organisatie	>>>zie pagina 23 e.v. pre-advies Afstemming
financiering	>>>zie pagina 14 e.v. pre-advies Aanpak

nr. 45	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, <i>Ruimtelijke Ontwikkelingsbeleid en Grondwaardestijging</i> , februari 2000
definitie/visie op knooppunten	>>>weinig relevant
uitwerking knoop- waarde	
uitwerking plaats- waarde	
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 48	Neumann, T., C. Pompe en H. Visbeek, <i>U.net; de netwerkvisie</i> , januari 2000
definitie/visie op knooppunten	<p>als de knopen samenvallen kan je schakelen tussen de netwerken. Als de lijnen te dik worden, kan je ze ontvlechten. En als er teveel lijnen door een knoop lopen, kan je er misschien dikke en lange lijnen uithalen, die eigenlijk niet functioneel zijn voor de knoop. Uit dit inzicht is de netwerk-filosofie van U.Net ontstaan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ontvlechten - ontknopen - samenhang
uitwerking knoop-waarde	<p>ketenmobiliteit vraagt om een goede samenhang en bereikbaarheid van de knooppunten</p> <p>>>>zie ook overzichten op pagina 62</p>
uitwerking plaats-waarde	
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 50	NS Reizigers, HTM en Connexxion, <i>Mainframe Zuidvleugel; netwerkvisie voor het openbaar vervoer in de Haagse regio</i> , december 1999
definitie/visie op knooppunten	>>>weinig relevant
uitwerking knooppuntenwaarde	
uitwerking plaatswaarde	
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 51	NS Vastgoed, <i>Een inspirerende omgeving</i> , januari 1998
definitie/visie op knooppunten	>>>in overzicht "visie van stakeholders
uitwerking knoop-waarde	
uitwerking plaats-waarde	
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 52	PAO cursus <i>Ontwikkeling en inrichting van stationslocaties</i> , Delft, april 1998
definitie/visie op knooppunten	>>>cursus
uitwerking knoop-waarde	
uitwerking plaats-waarde	
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 53	Peek, G.J., <i>Wisselwerking; een model voor concern- en locatiesynergie in de omgeving van stations uitgewerkt voor NS Vastgoed (samenvatting)</i> , april 1998
definitie/visie op knooppunten	
uitwerking knoop-waarde	
uitwerking plaats-waarde	<p>de omgeving van een station kan worden ingedeeld in drie gebieden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - knoop; transfergebied dat wordt ingenomen door de overstapfunctie (straal 100 m) - beleving; stationsomgeving dat door beleving van de overstapfunctie bepaald wordt (straal 300 m) - plaats; stationsgebied binnen een beloopbare afstand van het station (straal 1000 m)
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 54	Platform Zuidvleugel, <i>Gebiedsuitwerking Den Haag-Rotterdam verkenning 2010-2030</i> , augustus 1998
definitie/visie op knooppunten	>>>weinig relevant
uitwerking knoop-waarde	
uitwerking plaats-waarde	
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 56	Provincie Noord-Brabant, <i>Herijking handleiding mobiliteit ruimtelijke plannen; benutting bestaande A&B locaties</i> , juli 1999
definitie/visie op knooppunten	
uitwerking knoop-waarde	
uitwerking plaats-waarde	<p>in een aantal gemeenten is de afgelopen vijf jaar niets gerealiseerd op de A-en/of B-locaties. Redenen hiervoor kunnen zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in de regio heeft een andere locatie meer aantrekkingskracht - veel gronden rondom de stations zijn in handen van de NS, die lang niet op al deze locaties plannen heeft voor een eventuele ontwikkeling van kantoren
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 58	Raad voor Verkeer en Waterstaat, <i>Knooppunten in openbaar vervoernetwerken</i> , september 1996
definitie/visie op knooppunten	de koppeling van stelsels komt tot stand in knooppunten, waar de verschillende vervoerlijnen en stelsels samenkomen. Knooppunten functioneren daarbij ook als toegang voor gebruikers van eigen vervoer tot het hoogwaardige gedeelte van collectieve openbaar vervoernetwerken
uitwerking knooppuntenwaarde	<ul style="list-style-type: none"> - de koppelfunctie, die afzonderlijke vervoersystemen en -lijnen aaneensmeedt - de distributie- en verzamel functie, die bereik en bereikbaarheid van knooppunten verzorgt, waarbij ook het particulier vervoer per fiets en auto kan aantakken
uitwerking plaatswaarde	<ul style="list-style-type: none"> - de concentratiefunctie, die de attractiewaarde en benutting van knooppunten vergroot <p>om win-win situaties te creëren en gewenste ontwikkelingen in gang te zetten moet niet het wegennet, maar het netwerk van openbaar vervoerdiensten de drager van voorzieningen worden</p>
inrichtingseisen	>>>zie hoofdstuk 6 op pagina 13 e.v.
organisatie	<p>uit de analyse van reizigersproblemen blijkt dat het organisatorisch ten aanzien van knooppunten nogal eens misgaat</p> <p>>>>zie pagina 6 e.v.</p> <p>van groot belang wordt geacht dat bij de concessieverlening de beoogde kwaliteitselementen expliciet en toetsbaar geformuleerd worden. Voorts dient de exploitatie van knooppunten bij voorkeur aan aparte beheerders te worden gegund</p>
financiering	<p>onduidelijk blijft tevens wie verantwoordelijk is voor de financiering van (onderdelen van) knooppunten</p> <p>overheden zullen duidelijk moeten maken welke onderdelen publiekrechtelijk geregeld gaan worden, welke privaatrechtelijk en hoe de financiering van de infrastructurele voorzieningen zal geschieden</p>

nr. 59	Railned, <i>Definitie van transferfuncties</i> , maart 1997
definitie/visie op knooppunten	
uitwerking knoop-waarde	
uitwerking plaats-waarde	
inrichtingseisen	locatie van voorzieningen in stations: - voorpleinfunctie - halfunctie - perronfunctie - bedrijfsfunctie - loopverbindingsfunctie >>>zie voor een uitwerking pagina 2 en bijlage 1
organisatie	
financiering	

nr. 60	RandstadRail, <i>Imago en vormgeving</i>
definitie/visie op knooppunten	
uitwerking knoopwaarde	
uitwerking plaatswaarde	
inrichtingseisen	<p>de primaire functie van een halte is het veilig kunnen in- en uitstappen in een herkenbare en beschutte omgeving. Kenmerken zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - optimale bereikbaarheid - sociale veiligheid - oriëntatie - architectuur van hardware kan verschillen - de voorzieningen zijn onderdeel van de huisstijl en dus gelijk
organisatie	
financiering	

nr. 61	Regio Randstad, <i>De Randstad op weg naar de Vijfde Nota; van beginselen naar visie</i> , december 1999
definitie/visie op knooppunten	<p>dit impliceert dat door het doelbewust scheppen van een verschil in bereikbaarheid, plekken meer of minder aantrekkelijk worden voor wonen, werken en voorzieningen, al naar gelang de specifieke wensen. Anders gezegd: door het selectief bereikbaar maken van plekken kunnen bereikbaarheid en infrastructuur de ruimtelijke ontwikkelingen sturen</p> <p>knopen voor personenvervoer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de centra van de grote steden en Schiphol (HSL-stations), waar alle soorten wegen en openbaar vervoer samenkomen - knopen van achterlandverbindingen - knopen van Randstadwegen en het regionaal openbaar vervoersnetwerk, de zogenaamde intermediaire transferia op plaatsen tussen verstedelijkte regio's (voor een aantal zullen nadere programmatische uitspraken moeten worden gedaan) - toegangen tot de stedelijke concentraties, waar Randstadwegen en nationale en Randstedelijke spoorwegen bij elkaar komen, de zogenaamde Scheggen <p>>>>zie ook de kaart op pagina 30</p>
uitwerking knooppuntenwaarde	<p>in de eerste plaats zijn knooppunten concentratiepunten in het vervoersnetwerk waar verknoping plaatsvindt tussen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - verschillende modaliteiten én - verschillende richtingen en - (eventueel) verschillende schaalniveaus <p>Hierbij spelen bereik en bereikbaarheid van het knooppunt voor de verschillende verkeerssoorten een belangrijke rol. Het belang van het multi-modale karakter van de knoop zal in de toekomst sterk toenemen; multi-modale verplaatsingen kunnen een goed alternatief vormen voor de uni-modale verplaatsingen die steeds meer offers kosten, mits de kwaliteit van de "overstapmachine" zeer hoog is</p>
uitwerking plaatswaarde	Naast deze knooppunktkwaliteit is er ook de plaatskwaliteit en zijn de aanwezige functies van belang
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 62	Rigo Research en advies, <i>Spoorwegstations: een internationale verkenning</i> , juli 1997
definitie/visie op knooppunten	
uitwerking knoop-waarde	
uitwerking plaats-waarde	de concurrerende vervoerswijzen zullen een te grote invloed blijven uitoefenen om van het spoor de drager van ruimtelijke ontwikkeling te maken, zoals in de tijd dat stations als kathedralen de ontwikkeling van hun omgeving beïnvloedden. Voor het stationsgebied zal men nu waarschijnlijk denken aan fun-shoppen, aan “urban leisure” of “urban entertainment”, wellicht te combineren met educatieve voorzieningen
inrichtingseisen	
organisatie	<ul style="list-style-type: none"> - het neutrale station - het station als visitekaartje - het station als stedelijk centrum
financiering	

nr. 63	Serlie, S., <i>Positionering van stationslocaties in de regio's Amsterdam en Utrecht</i> , augustus 1998
definitie/visie op knooppunten	een stationslocatie is gedefinieerd als het gebied dat binnen 700 m ligt vanaf de hoofduitgang van het stationsgebouw, rekening houdend met barrières
uitwerking knoop-waarde	criteria: <ul style="list-style-type: none"> - het aantal stations dat binnen 45 min. is te bereiken - aantal vertrekkende treinen - dagfrequentie netwerk van bus, tram en metro - capaciteit parkeren auto - netwerk en stalling fiets (klassen)
uitwerking plaats-waarde	criteria: <ul style="list-style-type: none"> - aantal werknemers naar bedrijfsgroep - aantal inwoners - formule voor functiemenging
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 65	Technische Uuniversiteit Delft, <i>(Com)positie van het railstation</i> , november 1999
definitie/visie op knooppunten	Theorie van typologieën: inventarisatie systeem voor knopen om kwaliteit van knopen te meten. Typologie: <ul style="list-style-type: none"> - context profile (geografie en context) - network profile (netwerk en modes of transportation) - user profile (travellers/passers-by)
uitwerking knoop-waarde	
uitwerking plaats-waarde	
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 66	Technische Universiteit Delft, <i>(Com)positie van het railstation (college)</i> , november 1999
definitie/visie op knooppunten	<p>Stations worden getransformeerd tot vervoersknooppunten, m.a.r. multimodale overstappunten</p> <p>Centraal staat overstappen (=schakels), wordt gezien als bottleneck in multimodaal vervoer.</p> <p>Aspecten bij overstappen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tijd - overstap - tijdsbeleving <p>Functie van knoop is overstappen. (proces van inkomen-overstappen en uitgaan).</p> <p>Definiering:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Transportcategorieën - Functioneel (unimodaal/multimodaal, toegang/verbinding) - Typology (context, netwerk en gebruiker) <p>Kwaliteit van netwerk bestaat uit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - verblijfsprestatie - bewegingsprestatie <p>Beide nog niet meetbaar.</p>
uitwerking knoop-waarde	<p>Multimodale overstapptunten zijn plekken waar én meerdere lijnen samenkomen en meerdere modaliteiten, waardoor ze complexer zijn dan monodale haltes.</p> <p>Voor deze modaliteiten is integraal en gelijkwaardig onderdak nodig, binnen een adequate stedelijke inpassing.</p> <p>Compositie-elementen van de knoop: plattegrond/allocatie van programmaonderdelen, doorsnede, compositie van de overstap, comp. van de infrastructuur</p>
uitwerking plaats-waarde	<p>Combinatie van plaats/knoopwaarde: knooppunten zijn star en dynamisch tegelijkertijd. Star door de verblijfsfunctie. Dynamisch door de overstapfunctie</p>
inrichtingseisen	<p>Geheel van plek en plaats maken van overstappunt een architectonische opgave.</p> <p>Van stationsgebouw naar stadsplein.</p> <p>Plein vs. gang</p> <p>Ruimtelijkheid (licht/zicht)</p> <p>Individuele (stalling nodig) en openbare modaliteiten</p>
organisatie	
financiering	

nr. 67	TNO Inro, <i>Effecten van een goede autobereikbaarheid van HST-stations</i> , september 1999
definitie/visie op knooppunten	
uitwerking knoop-waarde	voor 10% van de potentiële HST-reizigers is een verbeterde autobereikbaarheid een duidelijke kwaliteitsverbetering (vooral Kiss and Ride).
uitwerking plaats-waarde	bij een generieke verbetering zal ook het bestemmingsverkeer toenemen. Hierdoor zal de stedelijke congestie, maar ook de vestigingspotentie toenemen
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 68	TNO Inro, <i>Van locatiebeleid naar lokbeleid</i> , april 1999
definitie/visie op knooppunten	“het juiste bedrijf op de juiste plaats”
uitwerking knoop-waarde	
uitwerking plaats-waarde	>>>zie schema op pagina iv e.v.
inrichtingseisen	
organisatie	>>>zie schema op pagina iv e.v.
financiering	

nr. 69	TNO Inro, <i>Vervoersnetwerken in de Randstad</i> , oktober 1999
definitie/visie op knooppunten	<ul style="list-style-type: none"> - koppeling van het juiste ruimtelijk schaalniveau en het juiste collectief vervoersysteem - het collectief vervoersysteem is dragend voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling - verknoping van hart op hart verbindingen van de centra van de steden en de rand op de rand verbindingen van de jonge centra aan de randen van de stedelijke gebieden - verknoping van individueel en collectief vervoer door transferium en shuttle - verknoping van ruimtelijke schaalniveaus in een hiërarchie van knooppunten van collectief vervoer <p>>>>zie kaarten en karakterisering op pagina 10 e.v.</p>
uitwerking knoop-waarde	
uitwerking plaats-waarde	
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 70	TNO Inro, <i>Netwerk in het kwadraat, case 's-Hertogenbosch</i> , februari 1999
definitie/visie op knooppunten	<ul style="list-style-type: none"> - de samenhang tussen knooppunten en tussen knooppunten en vervoerssystemen <p>de opbouw van het totale vervoerssysteem in relatie tot de locatie van functies en activiteitenpatronen van mensen</p>
uitwerking knoopwaarde	
uitwerking plaatswaarde	<ul style="list-style-type: none"> - uit een oogpunt van een goede afstemming tussen verstedelijking en mobiliteit moeten A-locaties/centrumlocaties optimaal benut worden - de ervaring in het studiegebied leert dat het gewenst is het aantal knooppunten beperkt te houden, omdat dat een middel is om kwaliteit te bieden
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 73	Twynstra Gudde, <i>Een concretisering van de principes van Ruimpad voor de regio Amsterdam</i> , januari 2000
definitie/visie op knooppunten	>>>zie ook hoofdstuk 4 op pagina 27 e.v. ontwerpschets regio Amsterdam
uitwerking knoop-waarde	
uitwerking plaats-waarde	
inrichtingseisen	
organisatie	>>>zie figuur 3 op pagina 9
financiering	

nr. 75	Vork, R., P. Nijkamp en C. Gorter, <i>Knooppunten in de personenvervoerketen</i> , in Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, 1998
definitie/visie op knooppunten	>>>artikel niet aanwezig
uitwerking knoop-waarde	
uitwerking plaats-waarde	
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 76	Werkgroep '2duizend' i.s.m. Zandvoort Ordening & Advies en STOGO, <i>Toplokaties op het spoor; Inventarisatie en ontwerp van hoogwaardige A en B lokaties voor kantoorontwikkelingen</i> , september 1991
definitie/visie op knooppunten	>>>weinig relevant
uitwerking knooppuntenwaarde	
uitwerking plaatswaarde	
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 77	Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid, <i>Ruimtelijke ontwikkelingspolitiek</i> , 1998
definitie/visie op knooppunten	>>>rapport niet aanwezig
uitwerking knoop-waarde	
uitwerking plaats-waarde	
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

nr. 78	Zweedijk, A. en Z. Serlie, <i>Een knoop-plaats-model voor stationslocaties</i> , in <i>Geografie</i> , oktober 1998
definitie/visie op knooppunten	>>>artikel betreft een empirische toetsing van het knoop-plaats-model voor stationslocaties van Bertolini
uitwerking knoop-waarde	
uitwerking plaats-waarde	
inrichtingseisen	
organisatie	
financiering	

Actoren

Visies van stakeholders (grondeigenaren, vervoerders, beleidsbepalers, financiers, ontwikkelaars): ING Vastgoed

Contactpersoon	De heer Nozeman, Hoofd Research & Ontwikkeling (070-3418669)
Definitie/visie op knooppunten	ING Vastgoed hanteert geen standaardmodel, gezien de diversiteit aan locaties en aanpak van gemeenten
Uitwerking knoopwaarde	Naast OV is de overstap naar auto/parkeren belangrijk. Ingroeimodel: eerst ruimere normen, bij verdere ontwikkeling inperken van het aantal parkeerplaatsen
Uitwerking plaatswaarde	Soms ontwikkelt ING Vastgoed unifunctioneel (kavel), vaak multifunctioneel (gebiedsontwikkeling). <ul style="list-style-type: none"> • kantoren zijn een belangrijke drager, • wonen: weinig ervaring mee, doelgroepen onbekend en dus redelijk risicovol • urban entertainment: definitieverwarring (smal/breed); voor de levendigheid is deze functie belangrijk maar ruimte extensief en soms onrendabel • retail: afstemming binnen en buiten stations nog onvoldoende
Inrichtingseisen	ING Vastgoed gaat uit van integraliteit en marktconformiteit. De kwaliteit van het openbaar gebied is van groot belang aangezien veel mensen passeren. Invulling geven aan de kwaliteit van het openbaar gebied kan door vormgeving en inrichting maar ook door functies en beheer. In de praktijk is het laatste lastiger.
Organisatie	ING Vastgoed werkt vaak samen met andere partijen: ontwikkelaar, NS Vastgoed, beleggers. Soms alleen gemeente als gesprekspartner (Den Haag). Vaak zit men direct aan tafel, behalve bij het UCP.
Financiering	Door fasering en afspraken risico beperkt houden. Onduidelijkheid over geldstromen verhoogt het risico.
Literatuur/referenties	Actief bij het UCP, Den Haag, Rotterdam, Amsterdam Zuid, Bijlmer, Amersfoort Vathorst

Visies van stakeholders (grondeigenaren, vervoerders, beleidsbepalers, financiers, ontwikkelaars): NS Stations

Contactpersoon	Lex van der Hoeven (tel. nr. 030 - 2352553)
Definitie/visie op knooppunten	Vijf waarden (3x vervoerswaarde, 2x plaatswaarde). Niet alleen de plaats-knoop waarde is van belang, maar ook de onderlinge samenhang tussen knooppunten in regionaal verband of ander schaalniveau.
Uitwerking knoopwaarde	1. netwerkwaarde: met name gericht op OV-netwerken; actieradius; bereik; bereikbaarheid 2. overstapwaarde: hoe is de overstap geregeld, hoe geolied is de overstap 3. modaliteitsmix (modal mix): i.r.t. multimodale ketens (naast OV ook auto en langzaam verkeer)
Uitwerking plaatswaarde	4. eindpunt/uitstapwaarde: "pull-factor"; hoe zijn functies gegroepeerd 5. verblijfswaarde (station zelf: hoe aantrekkelijk is het om er te zijn Hoe groter de actieradius van het knooppunt, hoe ruimer het knooppunt geografisch begrensd is. Kringentheorie: een klein station begrenzen door een straal van 400-500 meter (5 minuten looptijd); een groot station begrenzen door een straal van 800 m.
Inrichtingseisen	<ul style="list-style-type: none"> • belevingswaarde • oriëntatie • overzichtelijkheid
Organisatie	
Financiering	
Literatuur/referenties	

Visies van stakeholders (grondeigenaren, vervoerders, beleidsbepalers, financiers, ontwikkelaars): NS Vastgoed

Contactpersoon	mevrouw E. de Munck Mortier (033 - 3004420)
Definitie/visie op knooppunten	<ul style="list-style-type: none"> • bij een geselecteerd aantal locaties (de kansrijke beleggingslocaties) wenst NS Vastgoed een permanente invloed te behouden, opdat zij de beoogde kwaliteit niet alleen kan ontwikkelen, maar ook blijvend kan managen • elementaire kwaliteitskenmerken van een stationslocatie zijn: de kwaliteit van de bereikbaarheid en de kwaliteit van de functionele erstedebouwkundige inrichting. Indien beide elementen van voldoende kwaliteit en in evenwicht zijn, betekent dit een garantie voor duurzame rendementsverbetering op het gerealiseerde vastgoed, anderzijds een synergievoordeel voor NS concern als totaal • de bestemming en het gebruik van een stationslocatie dient het gebruik van de trein te optimaliseren. Dit betekent ondermeer dat afhankelijk van de plaats in het vervoernetwerk functies worden toegevoegd die dalverkeer, tegenspits, of een bepaald marktsegment van NS Reizigers stimuleren. Daarnaast wordt het type functies, de kwaliteit en de mix van functies bepaald door de lokale context: de markt enerzijds en de aansluiting op functies en stedenbouwkundige hoofdstructuur van de stationsomgeving anderzijds. De definitie van het programma vindt plaats in het spanningsveld tussen de context van het netwerk van door OV-lijnen onderling verbonden locaties en de lokale context. Soms domineert één van beiden, een andere keer is het mogelijk door de combinatie de ambitie een tede hoger te brengen. Dit bedoelt NS Vastgoed met de term integrale benadering • NS Vastgoed zoekt naar duurzame oplossingen: bij de vaststelling van het programma zijn flexibiliteit en risicobeheersing leidend. Gestreefd wordt naar een mix van functies (risicospreiding), een gefaseerde invulling van de locatie, zo mogelijk casco van gebouw en omgeving voor meerdere functies geschikt maken • stationslocatie als accelerator: met name de IIST-locaties zijn toegangspoorten tot internationale netwerken. Ze bieden mogelijkheden tot versnelling van het handelen van individuen en organisaties • stationslocatie als stadsplein: knooppunten kunnen de ontmoetingsfunctie overnemen van oude stadspleinen (daarom niet alleen positie van knoop in netwerk, maar ook positie in de omgeving beschouwen) • stationslocatie als 'network-enterprise', die de verschillende ketens (wat betreft personenvervoer) van deur tot deur ontwikkelt en exploiteert, inclusief voor- en natransport en overstappunten en terminals in het netwerk
Afbakening	<ul style="list-style-type: none"> • de stationsomgeving: de directe stationsomgeving kan worden opgevat als een kamer. Deze ruimte omvat de stationspleinen en de wanden van deze pleinen, met de daarachter gehuisveste functies. In de directe stationsomgeving worden vervoersstromen afgewikkeld. Soms valt bijna alleen de stationshal op te vatten als stationsomgeving (plaatsfactoren: station boven/ondergronds, kopstation/halte, barrière spoorstedenbouwkundig concept, elementen/landmark, verblijven/stromen, stuwende/verzorgende functies, imago, stationsingangen) (knoopfactoren: oriëntatie, omrij en omloop factor, kruisingen, parallelwegen, stadsassen, transfervoorzieningen, stallen/parkeren, OV en eigen vervoer vanaf laagste orde) • het invloedsgebied: het invloedsgebied van een station is die ruimte waarbinnen het station binnen 15 minuten is te bereiken (plaatsfactoren: stedenbouwkundige concepten, barrière spoor, landmark, stedelijke voorzieningen en typen, stadsdelen in typen, imago) (knoopfactoren: oriëntatie, OV, eigen vervoer -> wijkwegen en hoger (ontsluiting), eigen vervoer -> langzaam verkeer routes)
Uitwerking knoopwaarde	<ul style="list-style-type: none"> • potentie van de knoop is afhankelijk van de 'total floor space' bereikbaar binnen een vastgestelde tijd, vermenigvuldigd met een factor voor de frequentie van bediening van verschillende vervoersmogelijkheden
Uitwerking plaatswaarde	<ul style="list-style-type: none"> • potentie van de plaats is afhankelijk van het aantal personen ter plekke, zowel consumenten als producenten (reizigers, passanten, bewoners en

	verkenden)	
Inrichtingseisen/kwaliteit	•	
Organisatie		
Financiering		
Literatuur/referenties		

Stationsprojecten

PvE Projectorganisatie HSL-Zuid

Amsterdam CS, Amsterdam Zuidas/WTC, Schiphol, Den Haag CS, Rotterdam CS en Breda (voor Rotterdam CS is een uitgewerkt(er) PvE ontvangen)

		Actoren (inclusief rol): stakeholders/adviseurs	Documenten
1. Doelstelling		<ul style="list-style-type: none"> Projectorganisatie HSL-Zuid 	<ul style="list-style-type: none"> PvE Stations HSL Zuid, Generiek Programma van Eisen, november 1999, (projectorganisatie HSL-zuid)
2. Afbakning			
3. Knoopwaarde (*) <ul style="list-style-type: none"> • bereik (modal. incl. kwaliteit) • bereikbaarheid (centrale overstaprelaties) 	<ul style="list-style-type: none"> • Gecombineerd perrongebruik shuttles en internationale treinen • Kort keren langs perrons • Minimalisatie van conflicten tussen HST/shuttles en overig treinverkeer • Optimale uitwisseling (inter) nationale treinen en andere vervoersmodaliteiten (Crossplatformrelaties met binnenlandse treinen, snelle en comfortabele overstaprelaties met metro, tram en bus) • Dedicated HSL-station (hoog kwaliteitsniveau', (wachtruimte, informatievoorziening, incheckmogelijkheden Schiphol) • Kort mogelijke transfertijd, geen overmatige wachttijden (door bieden voldoende capaciteit) • Op perrons voldoende comfort, ontwerp dezelfde uitstraling als stationshal of HST/shuttle treinen 		
4. Plaatswaarde <ul style="list-style-type: none"> • afbakning • functies • relaties met stad en regio 	<ul style="list-style-type: none"> • Personeelsvoorzieningen, reizigersvoorzieningen (wachtruimte, toiletten) • Mogelijk commerciële voorzieningen 		

5. Inrichtingseisen			
• vanuit knoopwaarde			
• vanuit plaatswaarde			
• kwaliteitseisen			
6. Organisatie			
7. Financiering			
8. Overig			

(*) Knoopwaarde: bereik (aspecten: modaliteiten + kwaliteit per modaliteit) en bereikbaarheid (aspecten: centraleoverstaprelaties, knooppunten als schakel binnen netwerken bevorderen; verbinden van schaalniveaus/systemen/netwerken; bijdrage aan ketenmodaliteit)

Nieuw Sleutelproject: UCP

		Actoren (inclusief rol): stakeholders/adviseurs	Documenten
1. Doelstelling	<ul style="list-style-type: none"> • Multifunctionaliteit van het centrumgebied vergroten; een volwaardige uitbreiding van het stadscentrum met o.a. winkels, woningen en een veelomvattend uitgaanscentrum • Het tot stand brengen van een goedgeoost-west verbinding (hechten stedelijk weefsel) • Verbetering openbaar gebied door aanleg/verbetering van pleinen + groenvoorzieningen; terugbrengen van het water in de Catharijnesingel • Verbetering van de infrastructuur voor auto's, OV en langzaam verkeer (interne verkeersontsluiting; interne verdeelring aanleggen) • Versterking van OV-knooppunt: snel, efficiënt en gemakkelijk reizen; goedemultimodale aansluitingen; station verankeren in de stad, 2 hoofdingangen • Versterking van de economische mogelijkheden van het gebied door de concentratie van werkgelegenheid • Doelstellingen per partner staan o.a. verwoord in het Kwaliteitsboek UCP 	situatie tot maart 2000; Bestuurlijk Platform: <ul style="list-style-type: none"> • Gemeente Utrecht • NS Vastgoed (mede namens vervoersbedrijven) • Jaarbeurs • WBN 	<ul style="list-style-type: none"> • Definitief Stedenbouwkundig Ontwerp (DSO; december 1997) • Kwaliteitsboek UCP (door BVR; juni 1999) • brochure Utrecht Centrum Project; op weg naar een dynamisch centrumgebied (maart 1999)
2. Afbakening	<ul style="list-style-type: none"> • UCP is in 1988 begonnen. Periode 1988-1994 met gemeente Utrecht, ABP, NS, Jaarbeurs, 1994-1995 met gemeente Utrecht, MBO, Mabon/Wilma en MultiVastgoed. Daarna beschreven situatie. • Groot gebied waarbij ook het Jaarbeursterrein betrokken is. De "as" van het project loopt haaks op de sporen, en verbindt het Jaarbeursterrein, via (het te realiseren) Nieuw Hoog Catharijne met het • Segmentering kantoren en fasering van kantoorprogramma is afgestemd met ontwikkelingen binnen Leidsche Rijn • Interne bereikbaarheid nauw afgestemd met 'externe' bereikbaarheid gemeente Utrecht 		<ul style="list-style-type: none"> • DSO • Samenwerken op hoog niveau (1999)
3. Knoopwaarde (*) <ul style="list-style-type: none"> • bereik (modal. incl. kwaliteit) • bereikbaarheid (centrale overstaprelaties) 	<ul style="list-style-type: none"> • Modaliteiten: HST (schakel tussen Amsterdam - Arnhem + Duitsland), IC-station ("trainport" van Nederland), HOV, tram, bus • OV-terminal is separaat project naast/binnen het UCP • Bereikbaarheid van Utrecht in het algemeen en UCP in het bijzonder is belangrijke randvoorwaarde voor private partijen om te participeren (bereikbaarheidsdiscussie Utrecht is rechtstreeks gekoppeld aan politieke stellingname inzake UCP); doelstelling: OV+fiets-aandeel bezoekers van 60% naar 70-75% brengen 		
4. Plaatswaarde <ul style="list-style-type: none"> • afbakening 	<ul style="list-style-type: none"> • Groot plangebied: ca 100 ha (inclusief gehele Jaarbeursterrein) • Programma: sterk accent op kantoorfunctie (per saldo toevoeging van 330.000 m²bvo) en uitgaan/urban 		

<ul style="list-style-type: none"> • functies • relaties met stad en regio 	<p>entertainment (casino, megatheater, multiplex bioscoop en hotel); verder 1.700 woningen en 47.000 m2 meer winkelruimte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Versterken relatie oude binnenstad met Jaarbeursterrein; ondermeer via een veel transparanter station 		
<p>5. Inrichtingseisen</p> <ul style="list-style-type: none"> • vanuit knooppwaarde • vanuit plaatswaarde • kwaliteitseisen 	<ul style="list-style-type: none"> • Alles onder één dak terminal • Kwaliteitseisen verwoord in kwaliteitsboeken: <ul style="list-style-type: none"> • Stedenbouwkundig (BVR) • Leefbaarheid en Veiligheid (Van Dijk, Van Soomeren en Partner [DSP]) • Milieu en Duurzaamheid (NIBE) • Voor (stedenbouwkundige/architectonische) kwaliteit tevens Q-team 	<ul style="list-style-type: none"> • BVR • DSP • NIBE 	
<p>6. Organisatie</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dec 1995: adviesrapport om organisatie te veranderen • Van feb 1996 tot maart 2000: Bestuurlijk Platform (geen juridische status), met daaronder Coördinatiegroep. Projectbureau trekt werkgroepen en procesmanagement • Er is gewerkt aan een Samenwerkingsovereenkomst; samenwerking gestrand in maart 2000; momenteel wordt gewerkt aan een doorstart door GU+NSV • 4 partners: Gemeente Utrecht, Jaarbeurs, WBN en NS Vastgoed <p>Ontwikkelaars: Multivastgoed (partner Jaarbeurs) en ING Vastgoed (partner WBN) Twynstra Gudde voor procesmanagement, BVR als stedenbouwkundig coördinator</p>	<ul style="list-style-type: none"> • GU • NSV • KJN • WBN 	<ul style="list-style-type: none"> • Samenwerkingsovereenkomst d.d. dec 1999
<p>7. Financiering</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Spaarvarkenmodel: iedere partner verantwoordelijk voor eigen concessiegebied, afdracht aan Spaarvarken waarmee onrendabele onderdelen worden betaald (openbaar gebied) • Totale investering ca 5 mld (inclusief infra/OV) • Gevraagde MIT-subsidie: ca 700 mln • Gevraagde NSP-subsidie: 240 mln (toegekend 105 mln) 	<ul style="list-style-type: none"> • Twynstra Gudde • NIB • Deloitte & Touche 	

8. Overig	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Onderzoek Bereikbaarheidsnormering:</u> Het leggen van een relatie tussen de bereikbaarheid van het UCP en het aantal mensen dat in het UCP dient te zijn in de eindsituatie. Bereikbaarheid is gemeten in objectieve en subjectieve bereikbaarheid. Objectief is reistijd, gemeten auto rijtijd, etc. Subjectief is hoe lang men denkt er over gedaan te hebben. Op het moment dat een automobilist een file tegen komt of moet zoeken voor een parkeerplek schiet deze component omhoog. Voor de verschillende segmenten in het nieuwe programma, run-shop, fun-shop, beurs, kantoren etc. is vervolgens gekeken hoeveel subjectieve reistijd men maximaal wil besteden (objectief hierin verwerkt). Per segment krijg je dus een contour waarbinnen bezoekers wonen. Maatregelen in subjectieve reistijd hebben invloed op omvang van contour en dus van aantal mensen dat het UCP bezoeken. D&P/Dynavision zijn een stap verder gegaan. Zij hebben gekeken welke omzet gehaald moet worden met een bepaald onderdeel. Omzet per m2 dus en dan op basis van het te realiseren programma. Vervolgens kan gekeken worden of, uitgaande van de huidige bestedingen per persoon, voldoende personen binnen de contour van subjectieve reistijd wonen om de gewenste omzet te generen in een specifiek segment. Hiermee wordt dus een koppeling gelegd met de locatie, de omzet die gerealiseerd dient te worden voor een aanvaardbare exploitatie en reizigersstromen, dus de knoofunctie. 	<ul style="list-style-type: none"> • DynaVision/D&P 	<ul style="list-style-type: none"> • Onderzoek Bereikbaarheidsnormering (af te ronden in mei 2000)
-----------	--	--	---

Nieuw Sleutelproject: 'Arnhem Centraal'

		Actoren (inclusief rol): stakeholders/adviseurs	Documenten
1. Doelstelling	<ul style="list-style-type: none"> Doelstelling van Rijk inzake NSP: wgh bevorderen, verbeteren bereikbaarheid econ. centra, intensief ruimtegebruik, herstel soc-econ. vitaliteit van stedelijke centra. Doelstelling gemeente: <ul style="list-style-type: none"> zodanige ruimtelijke en programmatische invulling van gebieden grenzend aan HSL-station dat ontwikkelingen voor Arnhem en de regio optimaal benut kunnen worden integratie hoogwaardige stationsomgeving in bestaande stad progr., funct. en ruimtelijke afstemming tussen projecten manifesteren en profileren ambities van plannen van gemeente Arnhem NSP Arnhem bestaat uit de volgende projecten: <ul style="list-style-type: none"> Arnhem IIST halteplaats Arnhem Centraal Coehoorngebied Rijnkade/Paradijs Agenda Binnenstad Omsingeling doorbroken Doelstelling HST-halteplaats: ondersteunen van de ontwikkeling van een economisch hoogwaardige en aantrekkelijke regio Arnhem-Nijmegen, waar de HST niet omheen kan. Prominente positie als halteplaats aan het internationale netwerk van HSL's, op het schakelniveau van Oost-Nederland, waarmaken en benutten. 	<ul style="list-style-type: none"> bij Arnhem HST-halteplaats: Provincie Gelderland, KAN, gemeente Arnhem, RWS en NS. bij Arnhem Centraal: Dienst Stadsontwikkeling, Projectontwikkeling: NS, ING Vg, Rejoko, overigen, Subsidies: EU, Min V&W, Min EZ, Min. VROM, Ontwerp: Van Berkel & Bos, Ove Arup 	<ul style="list-style-type: none"> Notitie 'HST-halteplaats' Verkenning van NSP Arnhem, gemeente Arnhem, 1999
2. Afbakening			

3. Knoopwaarde (*) <ul style="list-style-type: none"> • bereik (modal. incl. kwaliteit) • bereikbaarheid (centrale overstaprelaties) 	<ul style="list-style-type: none"> • Arnhem Centraal: HSL-halteplaats, rond 2008 gereed • ICE in 2000 over bestaand spoor • Gintegreerd bus en treinstation, voorrang voor bussen op weginfra, parkeerfaciliteiten (1.000 tot 1.200 plaatsen), betere faciliteiten voor voetgangers en fietsers. • Geklimatiseerd binnenplein met toegang tot alle modaliteiten 		<ul style="list-style-type: none"> • Brochure Arnhem HST-halteplaats
4. Plaatswaarde <ul style="list-style-type: none"> • afbakening • functies • relaties met stad en regio 	<ul style="list-style-type: none"> • Arnhem Centraal: beperkt gebied, ca 20 ha • Complicerende factor: 15 tot 20 meter hoogteverschil • Totale programma : 80.000 m2 kantoren(waarvan 50.000 m2 ten zuiden van station en 30.000 ten noorden van station), 8.400 m2 winkels, 2.500 m2 horeca, 100-150 wooneenheden, vanaf 1.000 parkeerplaatsen 		<ul style="list-style-type: none"> • Arnhem Centraal, brochure dienst Stadsontwikkeling • Voorlopig Masterplan Arnhem Centraal (Van Berkel & Bos, Ove Arup & Partners)
5. Inrichtingseisen <ul style="list-style-type: none"> • vanuit knoopwaarde • vanuit plaatswaarde • kwaliteitseisen 	<ul style="list-style-type: none"> • Hoogwaardige architectuur, gebouwde en openbare ruimte worden zo verweven dat een kwalitatief hoogwaardig, sociaal veilig en duurzaam gebied ontstaat • Beperking van kruisende verkeerstromen • Meervoudig ruimtegebruik 		<ul style="list-style-type: none"> • Voorlopig Masterplan
6. Organisatie	<ul style="list-style-type: none"> • Projectbureau 'Arnhem HST halteplaats' voor project HST-halteplaats, leidt vooral een proces van bewustwording, co-financieren projecten en ondernemen activiteiten • Projectorganisatie NSP is momenteel samengesteld uit vertegenwoordigers van de gemeente Arnhem aangevuld met externe adviseurs en managers 		<ul style="list-style-type: none"> • Notitie projectbureau 'HST-halteplaats' • Voorlopig Masterplan

7. Financiering	<ul style="list-style-type: none"> • Totaal NSP: 3,6 miljard, waarvan 3,1 miljard door derden, tekort 295 mln • Arnhem Centraal: • 221 mln (fase 1: 94 mln, fase 2: 127 mln) • Bijdragen: totale dekking 221 mln <ul style="list-style-type: none"> . gemeente: 19 mln . min. V&W: 47 mln . min. V&W/gemeente: 7 mln . EU: 11 mln . Grondopbrengsten: 46 mln . Bijdragen NS (noordzijde): 15 mln . Min V&W/EZ/EU (fase 2): 70 mln 		<ul style="list-style-type: none"> • Verkenning van het NSP Arnhem • Voorlopig Masterplan
8. Overig	<ul style="list-style-type: none"> • Planning: Arnhem Centraal: 1997-2005 fase 1; 1997-2001, fase 2: 2002-2005, Coehoorn: 2005-. 		<ul style="list-style-type: none"> • Voorlopig Masterplan

Nieuw Sleutelproject: Breda

		Actoren (inclusief rol): stakeholders/adviseurs	Documenten
1. Doelstelling	<ul style="list-style-type: none"> Ruimtelijke en economische potenties van de infrastructurele ligging van de stad en met name de spoorzone ontwikkelen en benutten Positieve bijdrage leveren aan de leefbaarheid van de stad Ruimtelijke structuur van de stad versterken: verbeteren relaties noordelijke en zuidelijke stadsdelen Project Spoorzone past in beleid om Breda te laten groeien tot Euregionaal zakencentrum Hoogwaardige locatie, prima bereikbaar met ov en auto. Beheersing mobiliteit 	<ul style="list-style-type: none"> Tot op heden: gemeente Breda en NS Vg 	<ul style="list-style-type: none"> Verkenning naar het ruimtelijke en functionele programma van het ZVB, jan.99, gem. Breda Breda op Europees Spoor, gemeente Breda
2. Afbakening	<ul style="list-style-type: none"> Drie niveau's: Spoorzone (tot 2015/2020), stationsgebied (tot 2010), station (tot 2015/2020) Gestart 1998/1999 met verkenningen, 2005 HSL-shuttle 		
3. Knoopwaarde (*) <ul style="list-style-type: none"> bereik (modal, incl. kwaliteit) bereikbaarheid (centrale overstaprelaties) 	<ul style="list-style-type: none"> Opwaarderen van vervoersknoop tot kwalitatief, integraal en multimodaal overstap/transferpunt ("van station naar terminal") Modaliteiten: HSL-zuid (2005), IC-net, regio-rail, HOV-lijn, regio en stadsbussen, fietsers, voetgangers en parkeren/stallingen Alle modaliteiten onder 1 dak: terminalconcept Faciliteren van een goede autobereikbaarheid met parkeervoorzieningen die direct aansluiten op de terminal (in verband met de goede transfer auto - trein); er worden 1.000 parkeerplaatsen bestemd voor lange afstand OV-reizigers, met doorgroei(mogelijkheden) naar 2.500 plaatsen in het kader van een mogelijk ooit te realiseren transferium (inclusief incheckbalies voor de luchthavens Schiphol/Zaventem) Autovrij plein, duidelijke looproute naar binnenstad, brede voetgangerspassage, fietsroute onder station, transferium 	<ul style="list-style-type: none"> Transferium: Witteveen+Bos gemeente Breda Holland Railconsult 	<ul style="list-style-type: none"> Verkenning (luchthaven)-transferium spoorzone Breda Verkenning HOV-Etten-Leur-Breda-Oosterhout Verkenning Sleutelproject Spoorzone Breda Breda Zuidelijk Vervoerknooppunt- Van station naar terminal (HRC) Breda op Europees Spoor, gemeente Breda
4. Plaatswaarde <ul style="list-style-type: none"> afbakening functies relaties met stad 	<ul style="list-style-type: none"> Spoorzone is gehele plangebied, stationsgebied vormt een onderdeel, station komt op huidige locatie Aanpak stationsgebied is opstap naar integrale (allerlei functies) herontwikkeling van gehele Spoorzone Relatie met regio: past in ambitie om Breda te laten groeien tot Euregionaal zakencentrum Programma Spoorzone (incl. stationsgebied): 160.000 m2 kantoren, 100-2150 woningen, 12 ha bedr.ter., 10.000 		<ul style="list-style-type: none"> Breda op Europees Spoor, gemeente Breda

en regio	<p>m2 detailhandel, 40.000 m2 recreatie, 5.000 m2 onderwijs, 3.-5.000 parkeerplaatsen, 2.500 plaatsen voor fietsers, 20 ha groen/water</p> <ul style="list-style-type: none"> • Meervoudig ruimtegebruik • Programma voor stationsgebied 2005-2015: 120.000 m2 kantoren, min. 400 woningen, 10.000 m2 detailhandel, 20.000 m2 dagrecreatie, 5 ha groen/infra, 5.000 m2 onderwijs (na 2010), 3-4.000 parkeerplaatsen, 2.500 plaatsen voor fietsen 		
<p>5. Inrichtingseisen</p> <ul style="list-style-type: none"> • vanuit knoopwaarde • vanuit plaatswaarde • kwaliteitseisen 	<ul style="list-style-type: none"> • Knoopwaarde: perrons voor trein en bus op dezelfde hoogte, HSL en shuttle bij elkaar, bussen bij elkaar (integratie OV-produkten); vanuit parkeergarage/fietsenstalling zijn perrons gemakkelijk te bereiken; heldere organisatie (OV-knoop moet helder en leesbaar zijn; publieke OV-ruimtes niet mengen met niet-stationsgebonden functies: geen integratie met vastgoedontwikkelingen, wel symbiose) prettige ambiance (refererend aan internationale stations en luchthavens); commercie als ondersteuning (commercie heeft positief effect op sociale veiligheid en attractiviteit en kan de vervlechting met het stedelijk weefsel versterken); voldoende licht en zicht • Knoopwaarde: tweezijdige oriëntatie met aan de noordzijde (!) de ontsluiting voor autoverkeer en busverkeer • Kwaliteitseisen: inrichting/beheer, openbare ruimte en de omgeving is architectonisch kwalitatief hoogwaardig, veilig en duurzaam 	<ul style="list-style-type: none"> • Duurzaam: Environmental Research 	<ul style="list-style-type: none"> • Breda op Europees Spoor, gemeente Breda • duurzaam: Verkenning Duurzaamheid voor het Stationsgebied te Breda (1999) • Breda Zuidelijk Vervoerknooppunt (1999)
6. Organisatie	<ul style="list-style-type: none"> • Drie niveaus in organisatie: Sleutelproject, Stationsgebied en Spoorzone, • Stationsgebied: grotendeels eigendom van NS Vg en Rail InfraTrust (Rijk) • Betrokken partijen 1e fase: Rijk (RailInfraBeheer en Railned), provincie, gemeente, NS Vg, BBA; in deze eerste fase is sprake van een mix van publieke investeringen, voor-investeringen en gedeeltelijk onrendabele investeringen (dit impliceert een nadruk op publieke arrangementen) • Bij de ontwikkeling van het stationsgebied wordt gekozen voor een gefaseerde en actieve investeringsstrategie, waarbij de overheid het voortouw heeft, en NS Vg de rol van marktpartij vervult; in onderling overleg zal aan de hand van het ontwikkelingsplan voor het stationsgebied en programma een selectie van andere deelnemers plaatsvinden • Volgende fasen: meer PPS, maar wel gefaseerd en actief 		<ul style="list-style-type: none"> • Verkenning Sleutelproject Spoorzone Breda
7. Financiering	<ul style="list-style-type: none"> • Voorstel NS Vg: bijdrage Rijk 115 mln voor station en HOV, PPS 170 mln 		<ul style="list-style-type: none"> • NS Vg: Breda Zuidelijk Vervoerknooppunt: opmaat tot nieuw sleutelproject
8. Overig		<ul style="list-style-type: none"> • Onderzoeksbureau's: Teun Koolhaas Asso- 	

		ciates, Ateliers PRO, Holland Railconsult	
--	--	--	--

Nieuw Sleutelproject: Den Haag Hoog Hage

		Actoren (inclusief rol): stakeholders/adviseurs	Documenten
1. Doelstelling	<ul style="list-style-type: none"> Intensiever ruimtegebruik rond infraknooppunt (conform Rijsbeleid) Versterken stedelijk weefsel, stimuleren, centrum ontwikkeling door gebied tussen Nieuw Centrum en Beatrixkwartier een impuls te geven 	<ul style="list-style-type: none"> CS Kwadrant; Gemeente Den Haag, NS Vastgoed 	
2. Afbakening	<ul style="list-style-type: none"> Hoog Hage is gehele plangebied, met stations: CS, Carrefour, Hollands Spoor, LvNOI, Voorburg CS Kwadrant is het gebied dat begrensd door de Bezuidenhoutseweg, het Prins Bernhardviaduct, de Rijnstraat en de Utrechtsebaan CS Kwadrant is het ontbrekende puzzelstuk in Den Haag Nieuw Centrum en de eerste fase in de ontwikkeling van Hoog Hage 		
3. Knoopwaarde (*) <ul style="list-style-type: none"> bereik (modal. incl. kwaliteit) bereikbaarheid (centrale overstaprelaties) 	<ul style="list-style-type: none"> In Hoog Hage: Integraal Light Rail (ILR)/RandstadRail om capaciteitsprobleem van CS op te lossen. CS: (inter)nationaal station, want centrale ligging en meeste functies, als HSL komt, ook via CS CS Kwadrant: overstappen via centrale hal, plein als ontvangstplein, busplatform is semi-dynamisch HS: aanvulling op (inter)nationale functie van CS Carrefour: regionaal treinverkeer, goede autobereikbaarheid 		<ul style="list-style-type: none"> Hoog Hage: Toekomstvisie OV CS en andere stations in HH
4. Plaatswaarde <ul style="list-style-type: none"> functies relaties met stad en regio 	<ul style="list-style-type: none"> Zie definiering Programma/ruimtebeslag CS Kwadrant: 160.000 m2 kantoren, 50.000 m2 woningen, detailhandel/horeca 10.000 m2, NS-diensten 2.400 m2, congres/leisure 25.000 m2, hotel 20.000 m2, entertainment 25.000 m2, stationshal, 7.000 m2, , parkeren 2.650. (Programma Carrefour: 300.000 m2 kantoren, 1.000 parkeerplaatsen, (inter)nationaal en bovenregionaal voorzieningenniveau) 		<ul style="list-style-type: none"> CS Kwadrant: Uitweringsstudie CS Kwadrant Carrefour: Verkennende studie Carrefour
5. Inrichtingseisen <ul style="list-style-type: none"> vanuit knoopwaarde vanuit plaatswaarde kwaliteitseisen 	<ul style="list-style-type: none"> Vanuit knoopwaarde: Carrefour: korte overstap naar CS Vanuit plaatswaarde: verhouding programma: transferium 10%, woningen 20%, kantoren 25%, woning/kantoor 20%, overig 25% Vanuit kwaliteitseisen: Carrefour: openbare ruimte met hoogwaardig karakter, bijzondere architectuur Vanuit kwaliteitseisen: CS Kwadrant: hoge eisen aan kwaliteit van openbare ruimte 		<ul style="list-style-type: none"> CS-Kwadrant: Uitweringsstudie CS-Kwadrant Carrefour: Verkennende Studie Carrefour (1999), gemeente Den Haag
6. Organisatie	<ul style="list-style-type: none"> CS-kwadrant: gemeente heeft veel initiatief/geld gestoken in planontwikkeling. 6 Opdrachtgevers voor verder planontwikkeling: gemeente, NS Vastgoed, NS Stations, nieuwe eigenaar van Babylon, Stadsgewest Haagla- 		

	<p>den, Multivastgoed.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gaan werken aan Integraal OntwikkelingsPlan • Binnen CS-Kwadrant: KJ-plein:samenwerking gemeente, WBN, Multivastgoed, Shell pensioenfonds (als mede-eigenaar van gebouw) en NS vastgoed • Organisatiestructuur voor CS-Kwadrant: Stuurgroep, Coordinatiegroep (ambtenaren en partners) en Projectgroep (ambtenaren), momenteel nog geen projectbureau, Ongeveer vanaf afronding Integraal OntwikkelingsPlan zal er waarschijnlijk wel een projectbureau komen. • Sradsvloer + Carrefour zijn nu stilgelegd aangezien er nog geen beleidskader is waarbinnen de specifieke locaties ontwikkeld kunnen worden. 		
7. Financiering	<ul style="list-style-type: none"> • CS-Kwadrant: Participatiemaatschappij (incl. Rijk): Carrousel-model: winst in deelprojecten worden gebruikt om verliesgevende deelprojecten te compenseren. (openb ruimte, OV-knoop, auto-infrastructuur) • Aanvraag gedaan bij rijk: 85 miljoen (NSP, exclusief railinfrastructuur) • Aanvraag MIT wordt nog ingediend • Carrefour: wellicht Rijksbijdrage voor realisatie, overig door marktpartijen en gemeente (grond), infra wellicht uit MIT 		
8. Overig		<ul style="list-style-type: none"> • Adviseurs CS Kwadrant: Kraaijvanger * Urbis 	

Nieuw Sleutelproject: Amsterdam Zuidas

		Actoren (inclusief rol): stakeholders/adviseurs	Documenten
1. Doelstelling	<ul style="list-style-type: none"> Kansen op nieuw werk moeten uitgebuit worden Door verbreding produkt internationale positie inzake hoogwaardige dienstverlening versterken Beter benutten bestaande infrastructuur Verbeteren stedenbouwkundige structuur 	<ul style="list-style-type: none"> Zuidascoalitie: gemeente Amsterdam, RWS, NS Vg, en ABN AMRO Bank, en RAI/WTC/VU als gebruiker Bestuurlijk overleg: wethouders centrale stad en stadsdelen Ambtelijk overleg 	
2. Afbakening	<ul style="list-style-type: none"> Brede zone parallel langs de A10 (ca 2,5 - 3 km. lang, en max. 1,5 km breed) Grens loopt tot bestaande woongebieden (Zuid, Buitenveldert, Rivierenbuurt) Ontwikkelingsruimte voor kantoren is leidend geweest 		<ul style="list-style-type: none"> 1994: Programma-akkoord 1994-1998 1996: Ontwerp Masterplan Zuidas 1998: Ontwerp Masterplan
3. Knoopwaarde (*)	<ul style="list-style-type: none"> Dokmodel: weg- en railverbindingen worden ondergronds aangelegd Zuidelijke A10 ondergronds, na 2008 sporen ondergronds, daarna stedelijke railinfra ondergronds, tenslotte noordelijke A10 ondergronds, station Zuid/WTC uitbreiding sporen, Noord-Zuidlijn Aanleg volgens Haasje-over-principe Station Zuid/WTC als overstapmachine (intercity/HSL-zuid/HST-Oost), taxistandplaats, kiss&ride, regionaal busstation, fietsenstalling en fietsroute A10-aanpassingen (op- en afritten) Wordt gedacht aan de aanleg van een 'people mover' 		

4. Plaatswaarde	<ul style="list-style-type: none"> • 4.500 woningen, 1.200.000 m2 kantoren, 160.000 voorzieningen • Functiemenging van groot belang • Expliciet geen kunst en overige culturele functies 		
5. Inrichtingseisen	<ul style="list-style-type: none"> • Vanuit knoopwaarde en plaatswaarde: planvorming nog niet zover gevorderd dat specifieke inrichtingseisen zijn uitgewerkt • Vanuit kwaliteitseisen: openbare ruimte is gericht op goede bereikbaarheid en maken van aangenaam verblijfsgebied. 		
6. Organisatie	<ul style="list-style-type: none"> • Projectbureau Zuidas, ING Vg als ontwikkelaar en belegger. PPS: Rijk voor infra, marktpartijen voor bouwen. • Om het Dokmodel te realiseren moet enerzijds de financiering geregeld worden en anderzijds de nodige toestemming van betrokken overheden worden verkregen. Het streven van de gemeente Amsterdam is om die financiering grotendeels buiten de rijksbegroting te houden. Om de besluitvorming te 'stroomlijnen', wordt gestreefd naar een gezamenlijk uit te voeren MER/Tracéwet/bestemmingsplanprocedure. Deze inhoudelijk-procedurele afstemming moet tot tijdswinst leiden. • Organisatiestructuur: Bestuurlijk Overleg Zuidas met daaronder een ambtelijke kerngroep en projectbureau. Zuidas-coalitie (publiek-private overlegorganen), soort klankbordgroep 		
7. Financiering	<ul style="list-style-type: none"> • Haalbaarheid Dokmodel is nog onduidelijk, is financieel losgekoppeld van andere planonderdelen • Contact gemaakt overschot van 209 mln voor de gemeente, zeer afhankelijk van afzettempo 		
8. Overig	<ul style="list-style-type: none"> • Plan is meer een ontwikkelingsstrategie dan een eindmodel want volledige ontwikkeling neemt 30 tot 40 jaar in beslag. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pi de Bruijn als ontwerper 	

Nieuw Sleutelproject: Rotterdam CS

		Actoren (Inclusief rol): stakeholders/adviseurs	Documenten
1. Doelstelling	<ul style="list-style-type: none"> • Aanleiding: komst van HSL, en te klein, verouderd metrostation, stedenbouwkundige achteruitgang omgeving • Doelstellingen: • Openbaar vervoerknooppunt opwaarderen tot een uitmuntend mobiliteitsknooppunt voor alle vervoersmoditeiten, dat functioneert op alle schaalniveaus: Europa, Nederland, de Randstad, de Zuidvleugel, de regio, de stad en de binnenstad van Rotterdam • Conditie van mobiliteitsknoop benutten voor de herontwikkeling van het CS-gebied tot een innovatief binnenstedelijk vestigingsmilieu; ontwikkeling van een nieuw, integraal stadsdeel waar de hele stad en regio van profiteert; ontwikkeling van een krachtig stedelijk programma met uitstraling op (inter-)nationaal niveau • Mobiliteitsknooppunt en het herontwikkelingsprogramma door meervoudig grondgebruik (boven en onder het spooreplacement) als versterking van de stedelijke structuur benutten 	<ul style="list-style-type: none"> • gemeente Rotterdam, NS Vg, ING Vg en AM-VEST 	<ul style="list-style-type: none"> • Inventarisatie verkeers- en vervoersaspecten NSP R'dam CS, Min V& W (1998) • Programma van Uitgangspunten voor het Masterplan Rotterdam Centraal (april 2000)
2. Afbakening	<ul style="list-style-type: none"> • ca. 20 ha groot • Spooreplacement inclusief station en het gebied ten zuiden van de sporen (begrensd door het Weena) 		

<p>3. Knoopwaarde (*)</p> <ul style="list-style-type: none"> • bereik (modal. incl. kwaliteit) • bereikbaarheid (centrale overstaprelaties) 	<ul style="list-style-type: none"> • Terminal: vervoersknoop en ontmoetingsplek; alles onder 1 dak • Modaliteiten: HST-halte in 2005, RandstadRail in 2005, parkeren, tram, metro, fiets, voetgangers, stads en streekbussen, stop- en intercitytreinen, HOV) • Uitbreiding metrostation, betere verbinding met stations • Al met al toename reizigersaanbod van 60-70%, in 2010 tussen 220 en 240.000 reizigers per dag • Verbeteren overstapmogelijkheden stations CS en Hofplein • Parkeren zal verbonden worden met A13/A20 • Voor HSL: Doel is een optimale uitwisseling tussen shuttles/internationale treinen en andere vervoersmodaliteiten. Door cross platformrelaties met binnenlandse treinen, snelle en comfortabele overstaprelaties met RandstadRail, metro, tram, bus, taxi en auto. • Voor HSL: vrije toegankelijkheid van en naar andere vormen van aansluitend vervoer (binnenlandse reizigers-treinen, RandstadRail, trams, bussen, taxi's, auto, wandelen en fietsen). Transfertijs van HST naar andere modaliteiten niet meer dan 5 minuten (parkeren 10 minuten), voldoende capaciteit openbaar vervoer (met name taxi's) om overmatige overstaptijd te beperken. 		<ul style="list-style-type: none"> • Specificaties Stations HSL-Zuid, Specificaties Rotterdam CS, HSL-zuid, 14 maart 2000
<p>4. Plaatswaarde</p> <ul style="list-style-type: none"> • functies • relaties met stad en regio 	<ul style="list-style-type: none"> • Onder sporen komen voorzieningen, en looproutes dus intensief grondgebruik • Programma: 1000 woningen, 200.000 m2 kantoren, 100.000 m2 Urban Entertainment • Op HST-station: voldoende en goede sanitaire voorzieningen binnen korte afstand, faciliteiten voor bagage, voorzieningen voor personeel, mogelijk commerciële voorzieningen, parkeermogelijkheden • Relatie met regio: door komst HST een verbeterde concurrentiepositie in Europa • Relatie met stad: Rotterdam verder helpen naar tertiarisering • Flexibiliteit van functies is en blijft een belangrijk uitgangspunt (om bijvoorbeeld de komst van een grootschalige onderwijsinstelling in de toekomst niet op voorhand uit te sluiten) 		<ul style="list-style-type: none"> • Rotterdam CS: Verkenning van het programma (1998)

5. Inrichtingseisen <ul style="list-style-type: none"> • vanuit knoopwaarde • vanuit plaatswaarde • kwaliteitseisen 	<ul style="list-style-type: none"> • Speciale aandacht voor looproutes • Vanuit knoopwaarde: voor HSL: duidelijk herkenbaar 'dedicated HSL'-sector, afgestemd op kwaliteitseisen van HSL-reiziger (wachtruimte, informatievoorziening, incheckmogelijkheden Schiphol), m.a.w. een hoog kwaliteitsniveau, Voor optimale herkenbaarheid en efficiënte bedrijfsvoering van de HSL-faciliteiten dienen de sporen voor de HST en de shuttles zoveel mogelijk in 1 sector van het station geconcentreerd te worden. • Kwaliteitseisen: op HSL-perrons een hoog kwaliteitsniveau's, ongehinderde verplaatsing van passagiers staat centraal, ontwerp van perrons, treinen en hal dienen dezelfde uitstraling te hebben, alle ruimten 'step;free access', goede informatievoorziening, wachtruimten zijn weeronafhankelijk, 		
6. Organisatie			
7. Financiering	<ul style="list-style-type: none"> • Investering van 3,7 miljard (2,1 miljard markt, 1,6 miljard mobiliteitsknooppunt) • MIT, stadsregio Rotterdam, stadsgewest Haaglanden, Provincie Zuid-Holland, gemeente, marktpartijen 		
8. Overig	<ul style="list-style-type: none"> • Planning: Totaal gereed in 2020, in 4 fasen • Fase 1: nieuwe NS- en HST-station, metrostation begin 2002, gereed in 2005, kosten 600 mln • Fase 2 (vanaf 2005), Fase 3 (2005-2007), Fase 4 (2007-2020) 		

Stationslocatie Maarssen

		Actoren (inclusief rol): stakeholders/adviseurs	Documenten
1. Doelstelling	<ul style="list-style-type: none"> Voldoen aan woningbehoefte en stedenbouwkundige structuur verbeteren (Maarssenbroek en Maarssen Dorp beter verbinden) 	<ul style="list-style-type: none"> gemeente, consortium van 4 private partijen, en NS RailInfraBeheer 4 private partijen zijn: Ballast Nedam Ontw. Maa. BV, Kondor Wessels Projecten BV, Ontw. Maa. Gamma BV, Phoenix Bouwontw. BV, samen genaamd Maatschap Maarsser Bruglocaties 	<ul style="list-style-type: none"> Bestemmingsplan Maarsser Bruglocaties, Concept, dec. 1999 (Kuiper Compagnons)
2. Afbakening			
3. Knoopwaarde (*) <ul style="list-style-type: none"> bereik (modal. incl. kwaliteit) bereikbaarheid (centrale overstaprelaties) 	<ul style="list-style-type: none"> Overkluizing onderzocht, financieel onhaalbaar Brug over A'dam Rijnkanaal: vrijliggende fietspaden en voetgangerspaden, door middel van Bereikbaarheidsbijdrage van RWS Momenteel een C-locatie, indien RandstadSpoor langskomt een B-locatie met parkeernormen afgestemd per functie. HSL komt langs, maar geen halte, wel een spoorverdubbeling naar 4 sporen nodig Modaliteiten: Randstadspoor, HOV naar Leidsche Rijn, stoptrein, bussen (lokaal en regionaal), parkeren, fietsenstalling (1.000 tot 1.400) 		
4. Plaatswaarde <ul style="list-style-type: none"> afbakening functies relaties met stad en regio 	<ul style="list-style-type: none"> Station, brug over A'dam Rijnkanaal, functies aan beide zijde van A'dam Rijnkanaal 4.800 m2 detailhandel, 13.5000 m2 kantoren, 6.100 m2 multifunctioneel stationsgebouw (wellicht incl. hotel), 500 woningen, eventueel brandweergarage 		<ul style="list-style-type: none"> Samenwerkingsovereenkomst (1999)

5. Inrichtingseisen <ul style="list-style-type: none"> • vanuit knoopwaarde • vanuit plaatswaarde • kwaliteitseisen 	<ul style="list-style-type: none"> • Vanuit knoopwaarde: zie brug • Vanuit plaatswaarde: aaneengesloten woningen aan de randen van het gebied, overige woningen jaren 30 karakteristiek • Vanuit kwaliteitseisen: langs kanaal verblijfsrecreatie en groen, in woongebieden voorzieningen voor jeugd, water krijgt bijzondere aandacht, inrichting woongebieden verder volgens Politiekmerk 		<ul style="list-style-type: none"> • PvE voor de inrichting van de openbare ruimte van de Maarsser bruglocaties, Twynstra Gudde (1999)
6. Organisatie	<ul style="list-style-type: none"> • 3 Stuurgroepen (gemeente, gemeente/MMB, gemeente/NSRIB), met daaronder projectteams en werkgroepen 	<ul style="list-style-type: none"> • Twynstra Gudde voor projectmanagement en financieel management 	
7. Financiering			
8. Overig	<ul style="list-style-type: none"> • Planning gereed 2004 	<ul style="list-style-type: none"> • Stedenbouwkundige: Kuiper Compagnons 	

Stationslocatie Spoorzone Den Bosch

		Actoren (inclusief rol): stakeholders/adviseurs	Documenten
1. Doelstelling	<ul style="list-style-type: none"> • Verloedering stationsomgeving tegengaan • Stationsgebied onderdeel laten uitmaken van de stad, ruimtelijke en sociale tweedeling tegengaan. 	<ul style="list-style-type: none"> • Stedenbouwkundige: Bureau voor Stadsontwerp Khandekar • Gemeente, NS Vastgoed, Volker Wessls Groep, ING Vastgoed) 	<ul style="list-style-type: none"> • Masterplan, incl. haalbaarheidsonderzoek, beeldkwaliteitsplan
2. Afbakening	<ul style="list-style-type: none"> • De Spoorzone is ca. 100 ha groot, onderverdeeld in een aantal deelgebieden die fasegewijs ontwikkeld zijn • Eerste stappen betroffen het Stationsgebied zelf (8 ha, nagenoeg gereed) en La Gare (10 ha, in uitvoering, het gebied aan de achterzijde, ten westen van het station) • Daaraan zijn later Wolfsdonken (50 ha) en Willemsdonken (30 ha) toegevoegd (in beide gevallen herstructurering van naoorlogse wijken) 		
3. Knoopwaarde (*) <ul style="list-style-type: none"> • bereik (modal. incl. kwaliteit) • bereikbaarheid (centrale overstaprelaties) 	<ul style="list-style-type: none"> • Nieuw NS-station en nieuw busstation • Ontsluiting aan oostzijde (de zijde van de binnenstad) • Modaliteiten: intercity, bussen, parkeren, fietsen, taxi's • Voor voetgangers een brug/passarelle, compact busstation • Kiss & Ride • Ondergrondse parkeergarage en P+R-terrein • Verdubbeling aantal sporen, tweede eilandperron • Aandacht voor snel overstappen 		
4. Plaatswaarde <ul style="list-style-type: none"> • functies • relaties met stad en regio 	<ul style="list-style-type: none"> • Programma: 2.820 woningen, 250.000 m2 kantoren (waaronder Paleis van Justitie), 60.000 m2 onderwijs, 27.000 m2 stedelijke functies, nieuw station, busstation, 300 parkeerplaatsen, 4.000 fietsen, ziekenhuis (800 bedden, overdekte brede voetgangersbrug incl. programma • Stationsgebied : 20.000 m2 kantoren/winkels + passarelle (120 meter lang en 15 meter breed) + parkeergarage (300 plaatsen) + fietsenstalling (4.000 plaatsen) 		
5. Inrichtingseisen <ul style="list-style-type: none"> • vanuit knoopwaarde 	<ul style="list-style-type: none"> • Knoopwaarde: zie brug, busstation • Kwaliteitseisen: openbare buitenruimte benoemd als belangrijkste ambitie 		

<ul style="list-style-type: none"> • vanuit plaatswaarde • kwaliteitseisen 			
6. Organisatie	<ul style="list-style-type: none"> • Belangrijk momentum: in 1990 koopt Kondor Wessels een belangrijk object aan maakt plannen voor 'La Gare' - aan de achterzijde van het station - ; gemeente en Kondor Wessels schakelen ir. S.V. Khandekar in als stedenbouwkundig supervisor; als gedelegeerd ontwikkelaar wordt Credo Integrale Planontwikkeling ingeschakeld; • In de tweede fase wordt de PPS ('Paleiskwartier BV') opgericht: gemeente (25%), Volker Wessels Groep (25%, reeds betrokken bij 'La Gare'), NIB (25%, vanwege positieve ervaringen van de gemeente met deze partij) en Stork Pensioenfonds (25%, was eerst ING Vastgoed als partij met o.g.-eigendom in het gebied, later vervangen door Stork Pensioenfonds als belegger), met Khandekar als stedenbouwkundig supervisor 		
7. Financiering	<ul style="list-style-type: none"> • 2 miljard uit infrastructuurfondse, gemeente en ontwikkelaars, onafhankelijkheid van nationale subsidiestromen, geld voor het stationsgebied uit Rail-21 • De in de BV Paleiskwartier participerende partijen hebben voor gezamenlijke rekening besloten een stedenbouwkundig plan op te (laten) zetten. Gezamenlijk is ook een financiële doorrekening gedaan; hieruit bleek dat het project als geheel rendabel te maken was, hoewel een positief resultaat niet op voorhand zeker was. Desondanks is niet besloten de scope in te perken. Integendeel, er is een 'spiraal' omhoog ingezet, met toevoeging van steeds meer stedelijke functies • De taak van de BV behelst planontwikkeling, aankoop van objecten en grond, saneren en slopen, inrichting van de openbare ruimte, plegen van nieuwbouw en zoeken van gebruikers/huurders en kopers. De gemeente koopt grond en verkoopt aan de BV. De BV heeft ingezet op een rendement van 15% op het eigen vermogen. Dit heeft de gemeente 'gewoon' geaccepteerd, voor private partijen moet een dergelijk project een marge opleveren, anders is men niet geïnteresseerd. 		

8. Overig	<ul style="list-style-type: none"> • Planning 1990-2005 • Succesfactoren (volgens de gemeente): <ul style="list-style-type: none"> . Den Bosch is één van de snelste (economische) groeiers in Nederland . initiatief Kondor Wessels bij ontwikkeling eerste project in 'La Gare' . gezamenlijk visie en missie . timing: op het juiste moment aan tafel met NS om in het kader van Rail 21 ook een 'passarelle' te realiseren om oude binnenstad en 'La Gare'/Wolfsdonken met elkaar te verbinden . doordachte keuze en selectie van private partijen (niet persé via aanbesteding) . idee bij alle betrokken partijen dat het 'ons' project is . persoonlijke contacten, 'chemie' . vooraf als gemeente helder hebben wat je wilt bereiken . risicodragende participatie in BV Paleiskwartier . schaarste creëren (standvastig kantorenbeleid gericht op ontwikkeling van deze locatie) en mogelijkheid tot faseren van project) 		
-----------	---	--	--

Stationslocatie Dordrecht

		Actoren (inclusief rol): stakeholders/adviseurs	Documenten
1. Doelstelling	<ul style="list-style-type: none"> Verbetering van de kwaliteit van het stationsgebied als vervoersknoop voor zowel OV, autoverkeer en langzaam verkeer Verbetering van de relatie Stationsgebied-binnenstad, in het bijzonder voor voetgangers Verbeterde relatie tussen noord- en zuidzijde van het station: met als doel een tweezijdig station, aan de zuidzijde dient het verblijfsklimaat te verbeteren, aan de noordzijde dient het verblijfsklimaat te verbeteren en dient meer ruimte te komen voor kantoorontwikkeling 	<ul style="list-style-type: none"> gemeente Dordrecht en NS Vastgoed (en in samenspraak met NS RIB, NS Reizigers, NS Stations Stadsvervoer Dordrecht, Connexxion) 	<ul style="list-style-type: none"> Ontwikkelingsvisie stationsomgeving Dordrecht: Knooppunt voor stad en streek (?)
2. Afbakening	<ul style="list-style-type: none"> Gebied grotendeels in eigendom van NS Vg en NS RIB en gemeente 		
3. Knoopwaarde (*) <ul style="list-style-type: none"> bereik (modal. incl. kwaliteit) bereikbaarheid (centrale overstaprelaties) 	<ul style="list-style-type: none"> Modaliteiten: busstation, trein (hoogste is intercity), parkeren, langzaam verkeer, HOV in Drechtsteden (in de toekomst wellicht als Light Rail), Kiss & Ride, taxistandplaatsen, touringcarplek Doorstroming op Openbaar Vervoer, Auto en Fiets zijn belangrijke uitgangspunten, door middel van scheiding van vervoerswijzen in tijd en ruimte. Bij keuze worden OV en fiets geprioriteerd Overstaprelaties: door kwaliteit van de wachtruimte, vindbaarheid van opstapmogelijkheden, lengte en kwaliteit van de routes bij overstap Overstaprelaties: perrons vanaf 2 zijden verlaten, fietsenstalling en taxi's dicht bij tunnel, busstation en NS-Station dicht bij elkaar, afstemmen van aankomst- en vertrektijden en tegelijkertijd compact busstation Busstation moet compact zijn., centrale en overdekte wachtruimte. of eilandperron Een van de uitgangspunten is dat het station een vervoersknoop wordt, dit betekent een locatie die de verschillende vervoerswijzen op een adequate wijze kunnen bereiken en waar overstap van de ene op de andere goed is geregeld. 		
4. Plaatswaarde <ul style="list-style-type: none"> afbakening functies relaties met stad en regio 	<ul style="list-style-type: none"> Stationsgebied, incl. noord- en zuidzijde = smal en langwerpig terrein Noordzijde wordt als eerste ontwikkeld, Zuidzijde pas op langere termijn Programma: 25.000 m2 kantoren, busstation Relatie met binnenstad moet verbeterd worden 		

5. Inrichtingseisen <ul style="list-style-type: none"> • vanuit knooppwaarde • vanuit plaatswaarde • kwaliteitseisen 	<ul style="list-style-type: none"> • Vanuit plaatswaarde: station moet verbinding gaan vormen tussen noord en zuid, door verblijfskwaliteit aan verbindingen te geven. Noordzijde: herinrichting van het voorplein is zeer belangrijk • Vanuit kwaliteitseisen: kwaliteitsverbetering wordt bereikt door herinrichting en door nieuwe bebouwing aan flanken van het station, kwaliteit van het verblijfsklimaat is vooral gericht op voetgangers 		
6. Organisatie	<ul style="list-style-type: none"> • Visie Ontwikkeling door gemeente NS Vg, NS RIB 	<ul style="list-style-type: none"> • Adviseurs voor visie-ontwikkeling: AGV, NS Railconsult, Wim vd. Poll-advies, Kraayvanger Urbis 	
7. Financiering	<ul style="list-style-type: none"> • ?, marktpartijen en gemeente, nog niet gedetailleerd uitgewerkt 		
8. Overig	<ul style="list-style-type: none"> • Planvorming loopt vanaf 1997 • Planning: Realisatie van 2000-2005 		

Stationslocatie Eindhoven

		Actoren (inclusief rol): stakeholders/adviseurs	Documenten
1. Doelstelling	<p>Vanuit gemeente, strategische doelen</p> <ul style="list-style-type: none"> Kwaliteitssprong in de economische structuur Grote verbetering van omgevingskwaliteit <p>Vanuit gemeente, operationele doelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Doorbreken monofunctionaliteit, opheffen barriere van spoorbaan, mengen van verkeerssoorten, optimaliseren levendigheid, sociale veiligheid, verkeersafwikkeling en ruimtelijke kwaliteit <p>Vanuit NS Vastgoed:</p> <ul style="list-style-type: none"> vergtoten aantrekkelijkheid gebruik trein door vergroten aantrekkelijkheid station en stationsomgeving Vergroten woon/werk en werk/werk-verkeer door vermeerdering werkgelegenheid omgeving station Versterken aandeel sociaal/cultureel verkeer door betere aansluiting op kernwinkelvoorzieningen station Handhaven aandeel auto in voor/na-transport door handhaven P&R voorzieningen Verbeteren ontsluiting voor langzaam verkeer door vermindering autoverkeer en verkleining verkeersruimte 	<ul style="list-style-type: none"> gemeente en NS Vastgoed 	<ul style="list-style-type: none"> Visie van NS Vg Ontwikkelingsvisie Stationsdistrict Eindhoven, gemeente Eindhoven/Ontwikkelingscombinatie Eindhoven VOF/ Teun Koolhaas (dec. 1994)
2. Afbakening			
3. Knoopwaarde (*)	<ul style="list-style-type: none"> Voorwaarden van NS Vg voor ontwikkeling zijn veelal infrastructureel van aard (in de omgeving) Modaliteiten: auto, HOV, trein, (regionale en stads)-bus, langzaam verkeer, taxi's Er wordt gestreefd naar grote verwevenheid van alle verkeerssoorten 		
<ul style="list-style-type: none"> bereik (modal. incl. kwaliteit) bereikbaarheid (centrale overstaprelaties) 			

4. Plaatswaarde <ul style="list-style-type: none"> • afbakning • functies • relaties met stad en regio 	<ul style="list-style-type: none"> • In 1994 was Ruimtelijke Inrichting Westcorridor nog een potentieel sleutelproject (plangebied: station naar de luchthaven en Veldhoven). Het Stationsdistrict Eindhoven is een van de belangrijkste ontwikkelingsknopen. • Gedacht wordt aan een CBD (m.a.w. met name kantoren), verder functiemenging door detailhandel, horeca en wonen. • CBD biedt tegenkracht aan snelweglocaties, CBD stimuleert stedelijke cultuur • NS Vg: Gedacht wordt aan stationsuurbreiding, moderne kantoren, reizigersvoorzieningen, kernwinkelvoorzieningen en horeca-voorzieningen 		
5. Inrichtingseisen <ul style="list-style-type: none"> • vanuit knooppaarde • vanuit plaatswaarde • kwaliteitseisen 			
6. Organisatie			
7. Financiering			
8. Overig	<ul style="list-style-type: none"> • Reeds in 1990 is door BV Ontwerpbureau Teun Koolhaas Associates (TKA) een stedenbouwkundig plan gemaakt, in 1994 is door TKA een actualisatie gemaakt • Het planproces heeft lange tijd stil gelegen en is inmiddels weer opgepakt. 	<ul style="list-style-type: none"> • Stedenbouwkundige: Teun Koolhaas 	

Omniworld Almere

		Actoren (inclusief rol): stakeholders/adviseurs	Documenten
1. Doelstelling		<ul style="list-style-type: none"> gemeente, momenteel heeft Holland RailConsult opdracht om ontwerp te maken 	
2. Afbakening	<ul style="list-style-type: none"> In eerste instantie zal gewerkt worden met een tijdelijk station, in 2006/2007 en wellicht later zal het definitieve station worden gerealiseerd 		
3. Knoopwaarde (*) <ul style="list-style-type: none"> bereik (modal. incl. kwaliteit) bereikbaarheid (centrale overstaprelaties) 	<ul style="list-style-type: none"> Van 2 naar 4 sporen Intercity, stoptreinen, vrije busbanen, vrijliggende 'hogesnelheids' fietspaden, busstation 		
4. Plaatswaarde <ul style="list-style-type: none"> afbakening functies relaties met stad en regio 	<ul style="list-style-type: none"> Station ligt in Centrum Almere-Poort, plangedeelte Omnizo Functioneel programma van station is nog onbekend Programma rondom station: kantoren, woningen, topsportcomplex, hotel, expocentrum, retail/leisure, wijkwielcentrum Station is het station voor het nieuwe stadsdeel Almere-Poort 		
5. Inrichtingseisen <ul style="list-style-type: none"> vanuit knoopwaarde vanuit plaatswaarde kwaliteitseisen 	<ul style="list-style-type: none"> Nog onbekend 		
6. Organisatie	<ul style="list-style-type: none"> Nog onbekend 		
7. Financiering	<ul style="list-style-type: none"> Nog onbekend 		
8. Overig	<ul style="list-style-type: none"> Voor Omniworld is het van groot belang dat het station tijdig gerealiseerd wordt. Het station maakt echter geen deel uit van Omniworld. 		

