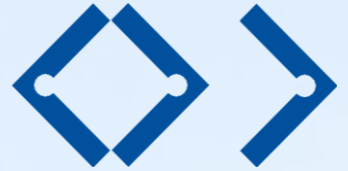




**BUREAU
STEDELIJKE
PLANNING**

 **TU Delft**

KLEIN AMERIKA 18
2806 CA GOUDA
0182-689416
WWW.STEDPLAN.NL
INFO@STEDPLAN.NL



Evaluatie sleutelprojecten

Onderzoek in opdracht van het Ministerie van VROM

BIJLAGEN

8 juli 2009

Een product van:

Bureau Stedelijke Planning bv
Klein Amerika 18
2806 CA Gouda
0182-689416
www.stedplan.nl
info@stedplan.nl

In samenwerking met:

TU Delft – Onderzoeksinstituut OTB

In opdracht van:

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu

Auteurs:

Dr. R. van der Wouden – Bureau Stedelijke Planning (projectleider)
Dr. Ir. M. Spaans – TU Delft
Drs. G. Foeken – Bureau Stedelijke Planning
Drs. K. Hollander – Bureau Stedelijke Planning
Dr. J.J. Trip – TU Delft
J. Milder MSc – TU Delft
P. de Wit BSc – TU Delft

De in dit document verstrekte informatie mag uitsluitend worden gebruikt in het kader van de opdracht waarvoor dit document is opgesteld. Elk ander gebruik behoeft de voorafgaande toestemming van Bureau Stedelijke Planning bv ©

BIJLAGE 1 OVERZICHT INDICATOREN

A. Basisgegevens: proces- en projectvariabelen

Deze zijn bedoeld als basisset voor de onderlinge vergelijking van sleutelprojecten en referentieprojecten:

1. Precieze afbakening van project (projectgebied, incl. plattegrond).
2. Betrokken publieke en private actoren.
3. Voorgenomen omvang en samenstelling bouwprogramma op basis van convenant (woningen, kantoren, voorzieningen, infrastructuur).
4. Investerings naar categorie en type actor.
5. Gestandaardiseerde chronologie van projecten, naar hoofdcategorie.
6. Deelgebieden binnen project en chronologie deelplannen.

B. Effectvariabelen doeltreffendheid/doelmatigheid

De belangrijkste inhoudelijke doelstellingen van de sleutelprojecten door de jaren heen zijn vertaald in de volgende indicatoren:

7. Publieke investeringen (incl. type rijksbijdrage).
8. Gerealiseerde omvang en samenstelling bouwprogramma (incl. laatste stand van zaken bouwprogramma).
9. Werkgelegenheidseffect (geraamde werkgelegenheid volgens de methodiek van de Bedrijfslocatiemonitor).
10. Gevestigde bedrijven naar sector en herkomst.
11. Verandering in vastgoedwaarden in de viercijferige postcodegebieden van de projecten. Voor de woningen is gebruik gemaakt van transactieprizen voor woningen van het Kadaster voor viercijferige postcodegebieden (periode 1995-2008) en van de transactieprizen van de NVM per NVM-regio (periode 1990-2007) om deze te corrigeren voor het regionale effect (zie ook bijlage 3). Voor de kantoren is gebruik gemaakt van data van de ABF-Vastgoedmonitor (periode 1990-2007) zowel voor viercijferige postcodegebieden als voor COROP-gebieden.
12. Mobiliteitseffecten. Hierbij is gebruik gemaakt van MON (Mobiliteitsonderzoek Nederland) voor de jaren 2004 en 2007.
13. Ruimtelijke kwaliteit: functiemenging en dichtheid en expertoordeel over aantal indicatoren (waaronder verandering in barrièrewerking, sociale veiligheid, levendigheid etc.).

C. Bestuurlijke effecten

Bij de bestuurlijke doelen/effecten geldt de aanname dat de sleutelprojectstatus de totstandkoming, planning en besluitvorming van het project zou bespoedigen en het proces meer slagvaardigheid zou geven. Het zou tevens moeten leiden tot meer aantrekkingskracht voor private partijen. De conclusies op dit gebied zijn vooral gebaseerd op interviews per project. Daarnaast is gebruik gemaakt van sommige deelevaluaties.

14. Beleidsconcurrentie
15. Versnelling van procedures
16. Integrale planvorming en uitvoering
17. Snelheid van besluitvorming
18. Betrokkenheid van private actoren
19. Bestuurlijke drukte

BIJLAGE 2 VIERCIJFERIGE POSTCODEGEBIEDEN PER PROJECT

1^e generatie sleutelprojecten:

1. Oostelijk Havengebied (Amsterdam)	1019
2. Centraal Stadsgebied Amersfoort	3811
3. Nieuw Centrum Den Haag	2511, 2515, 2595
4. Kop van Zuid (Rotterdam)	3071, 3072
5. Corridor Eindhoven-Veldhoven-Welschap	5611, 5616, 5652, 5657
6. Brabantse Poort (Nijmegen)	6537, 6538, 6545, 6545
7. Céramique (Maastricht)	6221, 6229
8. Stationsgebied Noordwest (Groningen)	9726

1e generatie referentieprojecten:

1. Paleiskwartier (Den Bosch)	5211, 5223
2. IJ-oeveren (Amsterdam)	1011, 1012, 1013
3. Kanaaloevers Apeldoorn	7311, 7321
4. Laakhavens (Hollands Spoorgebied en Laakhavens Centraal) (Den Haag)	2521

2e generatie sleutelprojecten

1. Amsterdam Zuidas	1076, 1077, 1078, 1081, 1082, 1083
2. Rotterdam CS	3012, 3013
3. Den Haag Nieuw Centraal	2515, 2516
4. Utrecht Centraal	3511, 3521
5. Arnhem Centraal	6811, 6814
6. Breda stationskwartier	4811, 4815

2e generatie referentieprojecten:

1. Spoorzone (Tilburg)	5017, 5038, 5041
2. Leiden CS	2312, 2316, 2333
3. ArenaPoort/ Amsterdam Zuid-Oost	1101, 1102

BIJLAGE 3 VERANTWOORDING METHODE VASTGOEDWAARDEN

Het streven was gegevens te verzamelen voor de jaren 1990 t/m 2008. Behalve voor de projectgebieden zijn ook gegevens verzameld op regionaal niveau, op het niveau van de COROP-gebieden of lager. De volgende bronnen zijn gebruikt:

- huurprijzen kantoren per viercijferig postcodegebied en per COROP-gebied: ABF Vastgoedmonitor, 1990-2007.
- transactieprizen koopwoningen per viercijferig postcodegebied: Kadaster, 1995-2008.
- transactieprizen koopwoningen per NVM-regio: NVM, 1990-2007.

Voor de gegevens met betrekking tot woningprijzen moesten verschillende bronnen worden gecombineerd, waarbij elke mogelijke bron zijn specifieke problemen kende:

- De gegevens van het kadaster zijn niet beschikbaar voor de jaren vóór 1995, wat de totale analyseperiode beperkt.
- Zowel de ABF Vastgoedmonitor als de CBS prijsindexcijfers voor woningen zijn alleen beschikbaar op landsdeel- en provinciaal niveau, terwijl het (via de Vastgoedmonitor beschikbare) DIMO-bestand alleen de periode vanaf 2000 dekt. Om zowel een voldoende lange periode te kunnen bekijken als een laag genoeg schaalniveau, is gebruik gemaakt van de transactieprizen die de NVM bijhoudt voor 76 NVM-regio's in Nederland. Deze hebben het nadeel ze alleen bestaande bouw betreffen, maar desondanks lijken ze hier de beste keuze te zijn. Bij de tweede generatie projecten speelt dit probleem minder, omdat de nieuwbouw van woningen hier in veel gevallen nog niet of nauwelijks op gang is gekomen en ook de gegevens voor de projectgebieden dus grotendeels bestaande bouw betreffen (een probleem op zichzelf).

Overigens is het door de indeling in postcodegebieden zowel bij de woning- als de kantoorprijzen onvermijdelijk dat de prijsontwikkeling in de projectgebieden enigszins wordt 'vervuild' door de ontwikkelingen in het omliggende gebied. Hoewel postcodegebieden het laagst mogelijke schaalniveau is waarop gegevens konden worden verkregen, blijft het een probleem dat delen van de stad meetellen die niet bij het projectgebied horen.

Bij de vergelijking is bij voorkeur gekeken naar de jaren 1991 (alleen voor kantoren), 1996, 2001 en 2006. Omdat de gegevens afhankelijk zijn van concrete vastgoedtransacties vertonen ze een bepaalde grilligheid. Dit geldt het sterkste voor de data betreffende de kantoorhuren, omdat deze zijn gebaseerd op een veel kleiner aantal transacties dan die betreffende de woningprijzen. Ter indicatie: tussen 1995 en 2007 werden in de geselecteerde postcodegebieden per jaar gemiddeld 207 verhuurcontracten voor kantoren afgesloten tegenover 4462 verkoopcontracten voor woningen. Om deze schommelingen op te vangen is bij de kantoren gewerkt met een driejarig voortschrijdend gemiddelde. Dit is vervolgens gecorrigeerd voor verschillen in regionale ontwikkeling, zodat te zien hoe een project zich ontwikkelt los van de algemene ontwikkeling van vastgoedwaarde in de betreffende regio. Daarmee wordt zichtbaar hoe projecten zich ten opzichte van elkaar hebben ontwikkeld. Overigens ontbreken in de gebruikte bronnen gegevens over de hoogte van individuele transacties, zodat niet exact duidelijk is hoe groot precies de invloed van bepaalde transacties op het gemiddeld is

BIJLAGE 4 VERANTWOORDING METHODE MOBILITEITS-EFFECTEN

Jaargangen

Voor de evaluatie van de mobiliteitseffecten van de eerste en tweede generatie sleutelprojecten is gebruik gemaakt van het Mobiliteit Onderzoek Nederland (MON) jaargangen 2004 en 2007. Het MON is voor het eerst uitgevoerd in 2004. Het is niet mogelijk om eenduidig¹ data uit de voorganger van het MON – het OVG – en het MON te vergelijken. Daarom is ervoor gekozen om gebruik te maken van de MON-jaargangen 2004 en 2007. Het is dan echter niet mogelijk om voor een langere periode dan 2004-2007 de mobiliteitseffecten te analyseren.

Gebruik data

Het databestand van MON geeft een overzicht van een steekproef aan verplaatsingen gebaseerd op enquêtes/vragenlijsten. Voor elke rit van de verplaatsingen zijn vele data opgenomen: motief, vervoerwijze, bestemming, etc. De uitkomsten van deze steekproef worden gezien als representatief.

Voor het motief en vervoerwijze zijn percentages berekend. Daarnaast is het aantal ritten uit de steekproef ook omgerekend naar het aantal ritten per dag met de postcodes van de sleutelprojecten als aankomst of vertrek locatie. Bij het omrekenen is aangenomen dat het percentage verplaatsingen per postcode t.o.v. het totaal aantal verplaatsingen in de steekproef overeen komt met de werkelijke situatie. Omdat het totaal aantal dagelijkse verplaatsingen in Nederland bekend is, kan met dit percentage het aantal verplaatsingen per postcodegebied berekend worden. Het gaat hier om gegevens voor een gemiddelde werkdag.

Indicatoren

Naast de absolute aantallen verplaatsingen per dag zijn per postcode en per project percentages berekend van de volgende indicatoren.

Als motieven voor de rit worden onderscheiden: werk, vrije tijd / winkelen, onderwijs, wonen en overig.

Als vervoerwijzen worden onderscheiden: trein, overig openbaar vervoer, auto, langzaam verkeer ((brom)fiets, lopend) en overig.

Vergelijking

De ontwikkeling van bovenstaande indicatoren is niet alleen vergeleken per postcode en per sleutelproject. Er zijn ook gemiddelden berekend per categorie (eerste generatie, tweede generatie, referentie eerste generatie en referentie tweede generatie) om deze onderling te vergelijken.

¹ OVG en MON zijn slecht vergelijkbaar wanneer het gaat om de modal split naar individuele locaties. Ook is binnen het OVG de uitsplitsing op viercijferig postcodeniveau niet eenvoudig toegankelijk.

BIJLAGE 5 LIJST VAN GEÏNTERVIEWDE PERSONEN

Eerste generatie sleutel- en referentieprojecten

Hub Brand, projectleider Maastricht Ceramique

Max Bredschneijder, tot voorkort deelprojectleider Eindhoven Westcorridor

Jean Buskens, projectleider Nijmegen Brabantse Poort van 1989-1994

Rene Daniels, projectleider Rotterdam Kop van Zuid van 1988-1991

Huub Frencken, beleidsmedewerker Sleutelprojecten bij VROM en adj.-rijkscoördinator bij Kop van Zuid en Céramique

Maaïke Gudde, assistent coördinator Sleutelprojecten bij VROM

Ed 't Hoen, projectleider De Resident (Nieuw Centrum Den Haag) van 1992-1997

Jasper Hoogland, beleidsmedewerker Centraal Stadsgebied Amersfoort

Marjon Hulsegge, (assistent) projectmanager Amsterdam Oostelijk Havengebied van 1992-1999

Nico Kamphorst, directeur DSO gemeente Amersfoort

Dirk Kazemier, beleidsmedewerker Sleutelprojecten bij VROM

Willem van der Made, directeur DSO gemeente 's-Hertogenbosch en directeur Ontwikkelingsmaatschappij Paleiskwartier Bv.

Bram van Norden, projectmanager Rotterdam Kop van Zuid

Ton Podt, projectmedewerker Groningen NW-stationsgebied

Huub Selen, projectleider Apeldoorn Kanaaloevers

Jacques Splint, beleidsmedewerker Eindhoven Westcorridor

Gert-Jan Stuijvenberg, secretaris en projectmanager Amsterdam Oostelijk Havengebied van 1986-1997

Eveline Vos, projectmedewerker Den Haag Laakhavens

Gauke Weg, planeconoom bij Rotterdam Kop van Zuid

Wim Wentink, projectleider Nijmegen Brabantse Poort van 1994-1997, directeur Brabantse Poort Bv.

Ted Zwietering, projectleider Amsterdam IJ-oevers van 1992-1994

Tweede generatie sleutel- en referentieprojecten

Donne Bax, projectleider NSP bij VROM van 2003-2008

Wim Bos, projectleider Leiden Centraal Project

Cor Brandsema, tot voorkort directeur projectbureau Zuidoostlob (Arenapoort)

Jo Coenen, Rijksbouwmeester 2000-2004

Robert Dijckmeester, commercieel directeur Zuidas

Gert-Jan Endedijk, directielid projectorganisatie Via Breda

Joep Frenken, projectmanager vastgoed Tilburg Spoorzone

Marcel van Heck, medewerker NSP bij Atelier Rijksbouwmeester

Albert Hutschemaekers, projectdirecteur Utrecht Centraal

Lucien Kuijsters, projectdirecteur Tilburg Spoorzone

Henk Meeldijk, coördinator NSP en grote aanlegprojecten bij V&W

Fons Meijer, programmamanager Rotterdam Centraal District

Herman Neeft, bestuurlijk projectleider Den Haag Nieuw Centraal

Felice Rameckers, assistent-projectleider Leiden Centraal Project

Marcel Robben, beleidsmedewerker DSO gemeente Arnhem

Bertwin van Rooijen, programmamanager Via Breda

Pierre van Rossum, projectmanager Zuidas

Hans Talle, projectmanager Arnhem Centraal

Marc Unger, leidinggevende afd. Stations & Transfer bij Prorail

Bram Verhave, medewerker NSP bij Atelier Rijksbouwmeester

Iwan de Vries, operationeel projectleider Den Haag Nieuw Centraal

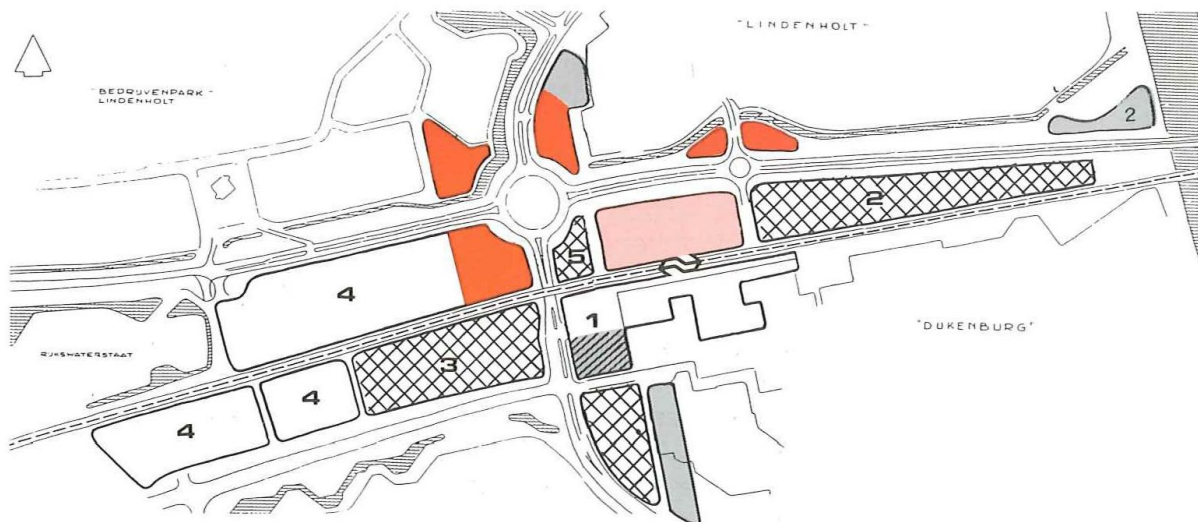
BIJLAGE 6 FACTSHEETS

A FACTSHEETS EERSTE GENERATIE SLEUTELPROJECTEN

1. Brabantse Poort (Nijmegen)
2. Centraal Stadsgebied Amersfoort
3. Céramique (Maastricht)
4. Corridor Eindhoven-Veldhoven-Welschap
5. Kop van Zuid (Rotterdam)
6. Nieuw Centrum Den Haag
7. Oostelijk Havengebied (Amsterdam)
8. Stationsgebied Noordwest (Groningen)

1. Factsheet Brabantse Poort (Nijmegen)

Afbakening van project



De Brabantse Poort ligt aan de westzijde van Nijmegen, tussen de woonwijken Dukenburg en Lindenholt. De afstand tot het stadscentrum van Nijmegen bedraagt 6 kilometer. De Brabantse Poort beslaat een oppervlakte van 45 hectare. Het plangebied telt 4 deelgebieden, is hoofdzakelijk onbebouwd en heeft een lengte van 2,5 kilometer. Het wordt gedomineerd door verkeerswegen met aansluiting op de A73 en A50, de spoorlijn Den Bosch-Nijmegen inclusief voorstads NS halte en regionale buslijnen.

Betrokken publieke en private actoren

De rijkscoördinatie was in handen van de Inspectie RO-Oost van het ministerie van VROM. Initiatiefnemer was de gemeente. Bij het project betrokken ontwikkelaars waren Brabantse Poort Nijmegen B.V. (Centrumgebied Brabantse Poort), Heijmans Projectontwikkeling B.V., Hendriks Projectontwikkeling B.V., Projectum Beheer B.V. (100% dochter NIB), de gemeente Nijmegen, Geonvast B.V. (Hotel businesscentrum), Heijligers Bouw B.V., Metrum B.V. (laatste twee voor het themacentrum vrije tijd), Bedrijfsconsult B.V., Maco Bouw B.V. (haalbaarheidsstudie Sportcentrum). Betrokken vervoersbedrijven waren NV Nederlandse Spoorwegen (nieuw NS station), Zuidooster Autobusdienst NV en Centrale vervoersdienst Nijmegen. Onder de eindgebruikers zaten PTT-

telecom, TRN-groep, Softwarebureau Matrix, Bovernij, Trans Lease (opdrachtgever bedrijventerein).

Bouwprogramma

Er is geen convenant gevonden van Brabantse Poort. De meest recente cijfers zijn gebaseerd op Ministerie van VROM (1993). In de Grondexploitatie van Brabantse Poort is het volgende opgenomen: er worden in 2010 nog 115 woningen opgeleverd met daarnaast nog 3.000 m² bvo aan detailhandel en 1.500 m² bvo aan leisure.

	Convenant	Meest recent	Gerealiseerd
kantoren	n.b.	34.000	66.680
wonen	n.b.	46.800	32.370
overig	n.b.	80.000	53.600
totaal	n.b.	160.800	152.650

Investeringsen naar categorie en type actor (in miljoen gulden)

De totale rijksbijdrage vanuit het Rijk bedraagt 5,7 miljoen euro (12,6 miljoen gulden). Een nadere uitsplitsing is niet bekend.

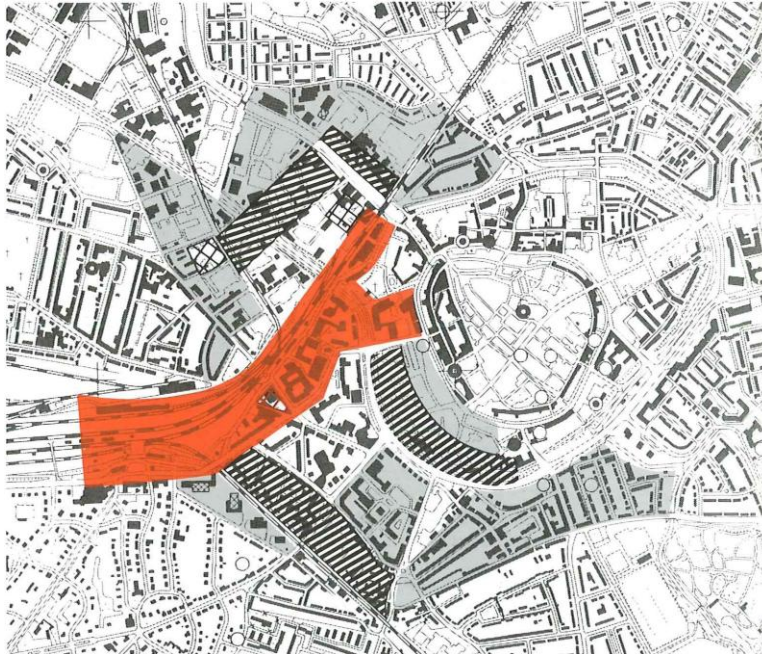
Het totaal investeringsvolume bedraagt 450 miljoen gulden. In de GREX van 1-1-1992 is opgenomen dat de rijksbijdrage 10,5 miljoen gulden bedraagt. In de GREX van 1993 wordt een rijksbijdrage van 9,6 miljoen gulden opgevoerd die ten laste van het Aardgasbatenfonds komt. In de GREX van 2008 is 5.702.000 euro opgenomen. De gemeente is bereid het na de rijksbijdrage het resterende exploitatietekort zelf te dragen. De gemeente en de BV voor het Centrumgebied dragen elk 150.000 gulden bij aan de realisering van de nieuwbouw van het NS station. De NS draagt hiervoor 500.000 gulden bij en levert een kleine bijdrage aan de vervanging van het stalen spoorwegviaduct (135.000 gulden). De gemeente draagt de overige vervangkosten (2,9 miljoen gulden). De totale investering van de private zijde wordt geschat op 350 à 420 miljoen gulden.

Chronologie van het project

- 1987 Nota Stedelijke Ontwikkelingszones gepresenteerd met daarin de eerste ideeën voor de Brabantse Poort
- 1988 Vaststelling Plan van Aanpak gemeenteraad
- 1990 Masterplan
- 1991 Bestemmingsplan Brabantse Poort
- 2000 Afronding ontwikkeling.

2. Factsheet Centraal Stadsgebied Amersfoort

Afbakening van project



Het plangebied van CSG, circa 125 hectare en beslaat een aanzienlijk deel van de Amersfoortse binnenstad. Het bestaat uit een Noordelijke deel (Eemkwartier) en een Zuidelijke deel; het plangebied is verder onderverdeeld in 9 deelgebieden. Centrale elementen zijn: diverse stedelijke bebouwde gebieden, het stationsgebied en het bedrijventerrein in het Eemkwartier.

Betrokken publieke en private actoren

De rijkscoördinatie was in handen van het ministerie van VROM en DGM (Directoraat Generaal Milieu) met als initiatiefnemer de Gemeente Amersfoort en OCA (Ontwikkelingsmaatschappij Centrumplan Amersfoort). Betrokken ontwikkelaars waren Wilma Vastgoed, Heiligers Bouw B.V., Aannemingsmij. van Zwol, Van Hoogvest B.V. en ABN/AMRO Projectontwikkeling B.V.

Betrokken makelaars waren W.G. Schoenman Holding B.V. en de Kamerbeek Groep B.V. Adviesbureaus: DHV Beheer B.V. en Terp Krachtwerktuigen.

Daarnaast de openbaarvervoersbedrijven Nederlandse Spoorwegen B.V. en de Verenigde Autobusdiensten VAD. Als laatste zijn er nog de eindgebruikers: Nemeog Gemeente Amersfoort, Amersfoortse Verzekering en Twijnstra en Gudde.

Bouwprogramma

	convenant	meest recent	gerealiseerd
kantoren	200.000	200.000	n.b.
wonen	260.000	260.000	n.b.
overig	92.000	92.000	n.b.
totaal	552.000	552.000	n.b.

Investerings naar categorie en type actor

Bron	Doel	Bedrag (in mln. Fl.)
Subsidie Grote Bouwlocaties	1.300 woningen Eemkwartier	16,5
Bodemsanering VROM+Provincie	Bodemsanering	73,1
VROM totaal		89,6
MIT	Algemeen	10
MIT gerelateerde infrastructuur	Herinrichting stationsplein	20
V&W totaal		30
Totaal VROM en V&W		119,6

Chronologie van het project

1981	Amersfoort aangewezen als groeistad
1986	Start planvorming Centraal Stadsgebied
1988 (nov.)	Afwijzing Commissie Loschacof noodzaak interdepartementale afstemming bij het CSG
1989 (apr.)	Aanwijzing tot proefproject Integrale Milieuzonering (IMZ)
1990 (nov.)	Bestuurlijk overleg aanwijzing potentieel sleutelproject
1991 (19 feb.)	CSG aangewezen als potentieel sleutelproject
1990 (feb.)	Goedgekeurd Stadsvernieuwingsplan (bestemmingsplan) voor Centraal Stadsgebied
1991 (okt.)	Concept convenant
1992 (feb.)	Tweede concept convenant
1993 (6 mei)	Convenant gesloten
2012	Geplande afronding

3. Factsheet Céramique (Maastricht)

Afbakening van project



Bron: http://www.jocoenen.com/fl/nl/index_contents.htm

Aan de rand van de Maastrichtse binnenstad ligt aan de Oostoever van de Maas het Sphinx-Céramique-terrein. Het terrein is gelegen tussen het historische stadsdeel Wyck aan het nieuwe stedelijke subcentrum Randwyck. De totale oppervlakte van het gebied is ca. 23,5 hectare. Oorspronkelijk stonden hier de Sphinx-fabrieken. Deze zijn recentelijk verplaatst naar een andere locatie in Maastricht.

Betrokken publieke en private actoren

De rijkscoördinatie is in handen van DGVH binnen het ministerie van VROM. Initiatiefnemers zijn de gemeente en het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds.

In het project betrokken ontwikkelaars zijn Wilma Vastgoed (woningen en kantoren), Bouwfonds (woningen en kantoren), MBO/Ruyters (uitbreiding hotel, markthal, winkels, wonen en kantoren) en Wesly (nieuwbouw hotel).

De provincie was op opdrachtgever van het museum en de nutsbedrijven voor de warmtekrachtcentrale. Er waren veel architecten betrokken bij het project. Onder de eindgebruikers zijn de Stichting Bonnefantenmuseum en Hotel Maastricht.

Bouwprogramma

	convenant	meest recent	gerealiseerd
kantoren	70.000	70.000	64.000
wonen	208.000	208.000	191.490
overig	49.000	44.800	29.000
totaal	327.000	322.800	284.490

Investerings naar categorie en type actor

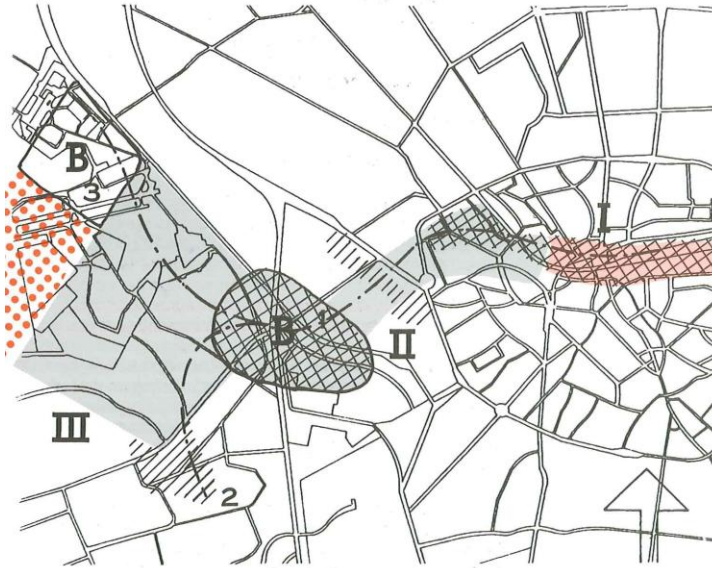
Bron	Doel	Bedrag (mln. Fl.)
VROM: Subsidie Grote Bouwlocaties	Woningbouw	24
EZ: Perspectievennota Zuid-Limburg	Realisatie bovenregionale infrastructuur	15
Totaal VROM en EZ		39

Chronologie van het project

1987 (juni)	Céramique terrein door Sphinx aangeboden aan gemeente
1987 (dec.)	Intentieovereenkomsten tussen Gemeente & ABP en tussen Gemeente, APB en Sphinx
1988 (aug.)	Koopovereenkomst tussen Gemeente, APB en Sphinx
1988 (okt.)	Samenwerkingsovereenkomst Gemeente en Sphinx
1989 (mei)	Jo Coenen wordt supervisor
1989 (nov.)	Vaststelling bestemmingsplan
1990 (juni)	Start sloop oude opstallen
1994	Opening Avenue Céramique
1995	Opening Bonnefantemuseum
1996	Oplevering eerste woningen
1997	Libertel vestigt zich in Céramique
2003	Oplevering loopbrug / afronding.

4. Factsheet Corridor Eindhoven-Veldhoven-Welschap

Afbakening van project



Het projectgebied wordt momenteel gekenmerkt door een vliegveld, een groot militair complex, een overgangsgebied tussen de bebouwde kernen van Veldhoven en Eindhoven met typische stadsrandfuncties in combinatie met agrarische bedrijven, een sterk verstedelijkte zone op Eindhoven's grondgebied en de zakelijke omgeving van het Centraal Station. Het is een activiteitenzone van 9 kilometer land en 1 a 1,5 kilometer breed ten westen van de Eindhovense binnenstad. De bandbreedte van de zone wordt bepaald door de invloedssfeer van een Hoogwaardige Openbaar Vervoerverbinding (HOV) tussen het CS-Eindhoven en Eindhoven-Airport en tussen CS-Eindhoven en Veldhoven-City.

Betrokken publieke en private actoren

De rijkscoördinatie was in handen van het ministerie van V&W en RWS-NB (Rijkswaterstaat Noord Brabant) met als initiatiefnemers de Gemeente Eindhoven, Gemeente Veldhoven, Philips, PSV, Hertog Hendrik van Lotharingen, PTT, NS, Zuid-Ooster/BBA en Welschap.

Overige betrokken partijen zijn het ministerie van Defensie, Rijkswaterstaat en de Vervoerregio.

Bouwprogramma

	convenant	meest recent	gerealiseerd
kantoren	n.b.	400.000	n.b.
wonen	n.b.	845.000	624.000
overig*	n.b.	0	n.b.
totaal	n.b.	1.245.000	624.000

* excl. 200 ha. bedrijventerrein

Investerings naar categorie en type actor

Bron	Bedrag (mln. Fl.)
MIT	101,4
Totaal V&W	101,4

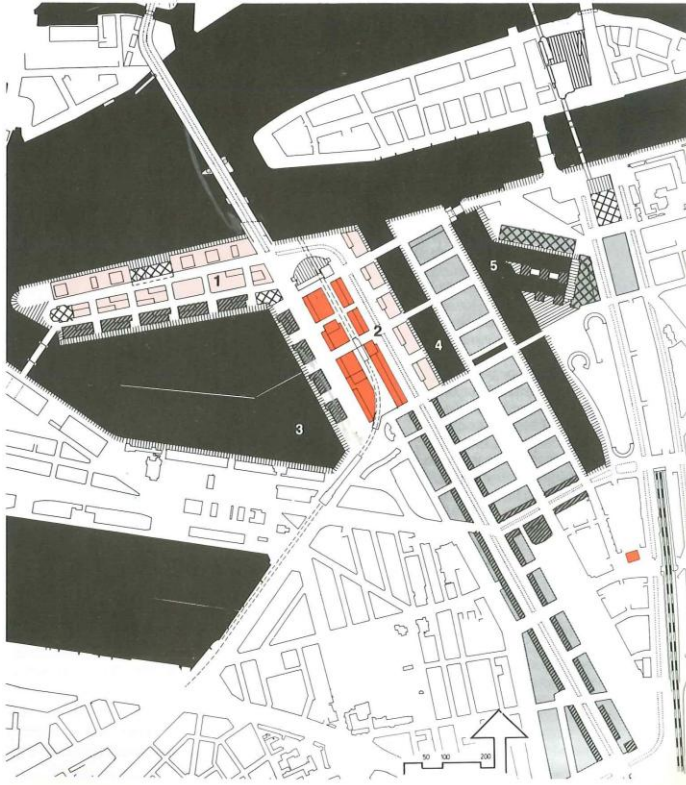
Chronologie van het project

1992 Vaststelling door de Gemeenteraad Eindrapportage Sleutelprojecten Westcorridor: start planvorming

1993 (mei)	Sleutelprojectconvenant
1994	Strategienota
1995	Eerste evaluatienota
1996	Tweede evaluatienota
Na 2016	Afronding

5. Factsheet Kop van Zuid (Rotterdam)

Afbakening van project



De Kop van Zuid ligt tegenover het Rotterdamse stadscentrum aan de Zuidoever van de Maas. Het plangebied betreft de Binnenhaven, Spoorweghaven, Rijnhaven en de aanliggende pieren en kades. De totale oppervlakte van het plangebied is circa 120 hectare, exclusief het water en de bestaande bebouwing blijft 82,5 hectare over.

Betrokken publieke en private actoren

De gemeente Rotterdam heeft het overgrote deel van de haventerreinen en opstallen, evenals tweederde deel van de Wilhelminapier en de Zuidkade, in eigendom. Het spooreplacement is in eigendom van de NS. De Rijksgebouwendienst is een belangrijke partner met de afname van een groot areaal kantoren. Het ministerie van VROM en V&W hebben subsidies vertrekt. Een aantal binnen- en buitenlandse particulieren is betrokken bij de planontwikkelingen en uitvoering.

Op de Kop van Zuid wordt per deelproject bekeken welke vorm van samenwerking op een bepaald moment bruikbaar is, van traditionele gronduitgifte tot risicodragende participatie van publieke en private partijen. De gemeente Rotterdam draagt geen publieke verantwoordelijkheden over aan private partijen, maar gaat samenwerkingsverbanden aan met private partijen waarbij kosten en opbrengsten worden verdeeld op basis van vooraf gemaakte afspraken. De nieuwe stadsbrug is een belangrijke voorwaarde voor private investeringen. De keuze voor het duurste (205mln. gulden) maar mooiste ontwerp is een signaal naar private partijen dat de gemeente het ambitieniveau vasthoudt en bereid is daarvoor te betalen.

Bij de Wilhelminapier heeft de PPS vorm gekregen in een consortium, waarbij de overheid samenwerkt met enkele (inter)nationale opererende bedrijven op het gebied van ontwikkelen, bouwen en exploiteren van ontroerend gebied. In 1994 was er nog geen keuze gemaakt tussen een ontwikkelingsmaatschappij of ontwikkeling via de traditionele gronduitgifte. Er was al wel een consortium dat zich bezighield met de planontwikkeling (Masterplan Wilhelminapier), de gemeente participeerde hierin voor 50% risicodragend.

Bouwprogramma

	convenant	meest recent	gerealiseerd
kantoren	335.000	377.000	211.905
wonen	585.000	665.600	473.980
overig	35.000	53.500	85.080
totaal	955.000	1.096.100	770.965

Investerings naar categorie en type actor

Bron	Bedrag (mln. Fl.)
Subsidie Grote Bouwlocaties	67,5
VROM totaal	67,5
SVV-II	98,2
MIT	119,8
V&W totaal	218
Totaal VROM en V&W	285,5

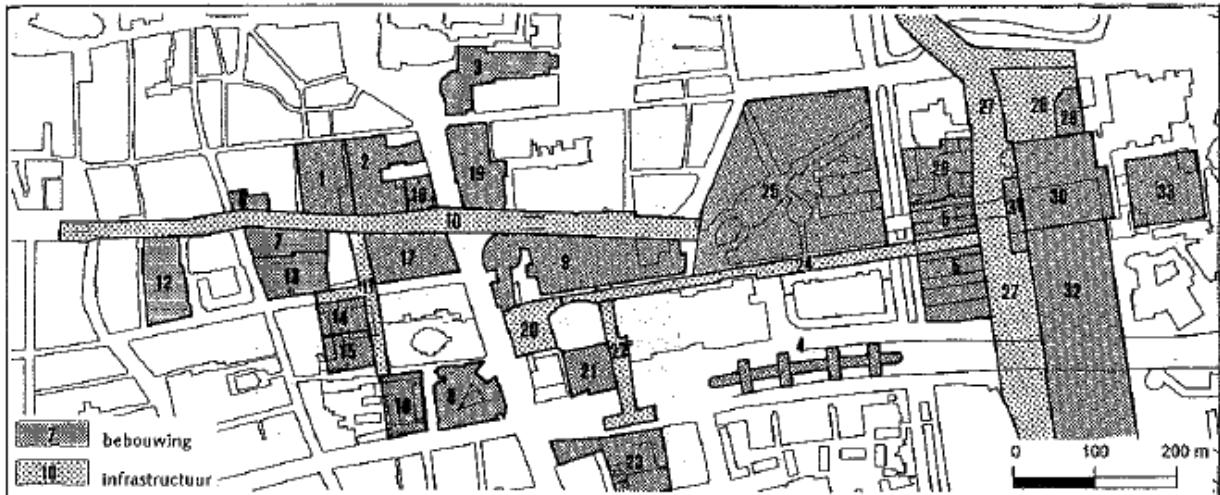
Chronologie van het project

1978	Structuurplan Binnen de Ruit -> aanzet tot stedelijke herstructurering
1986	Programma Stedelijke Ontwikkeling Rotterdam, start planvorming
1987	Eerste stedenbouwkundig plan voor Kop van Zuid
1988	Aanwijzing tot PPS voorbeeldproject
1989	Aangepast stedenbouwkundig plan, lagere ambities
1989 (jan.)	Principe overeenstemming SGB gelden
1989 (jan.)	Convenant Bereikbaarheidsplan Randstad
1989 (29 juni)	Convenant: tussen Rijk (Min. VROM) en gemeente
1990 (30 nov.)	Definitieve aanwijzing sleutelproject aanwijzing sleutelproject 'avant la lettre'
1994	Start uitvoering
2014	Geplande afronding

6. Factsheet Nieuw Centrum Den Haag

Afbakening van project

Het plangebied is het gebied van de Utrechtsebaan tot de Grote Marktstraat. Het gebied grenst aan de historische binnenstad, het Binnenhof en het stadspark Koekamp/Malieveld. Het gebied kent een aantal centrumfuncties, zoals het kernwinkelgebied, het Centraal Station, (overheids)kantoren, het in aanbouw zijnde stadhuis en culturele functies (theater, muziek en dans). Ongeveer 50 hectare.



Betrokken publieke en private actoren

De rijkscoördinatie was in handen van het ministerie van VROM en de Rijksplanologische Dienst met als initiatiefnemer de Gemeente Den Haag en kent een groot aantal initiatiefnemers, te weten: Gemeente Den Haag, Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds, Rijksgebouwendienst, Nederlandse Spoorwegen, Haagse Trammaatschappij/gemeente Den Haag, Bijenkorf, V&D, HEMA, Peek&Cloppenburg, C&A, Haags Modehuis.

Eigenaren, ontwikkelaars/beleggers zijn Apron, Shell pensioenfonds, MAB, BAM, MBO, Ballast Nedam/Nationale Nederlanden, Warenhuizen, NVB Vastgoed en Nemeog.

Eindgebruikers zijn grote warenhuizen, de Provincie Zuid Holland en OPCW (Office for the Prohibition of Chemical Warfare), Rijksgebouwendienst en VITA levensverzekeringen.

Bouwprogramma

	convenant	meest recent	gerealiseerd
kantoren	250.000	200.000	257.448
wonen	130.000	156.000	47.600
overig	127.000	127.000	64.584
totaal	507.000	483.000	369.632

Investerings naar categorie en type actor

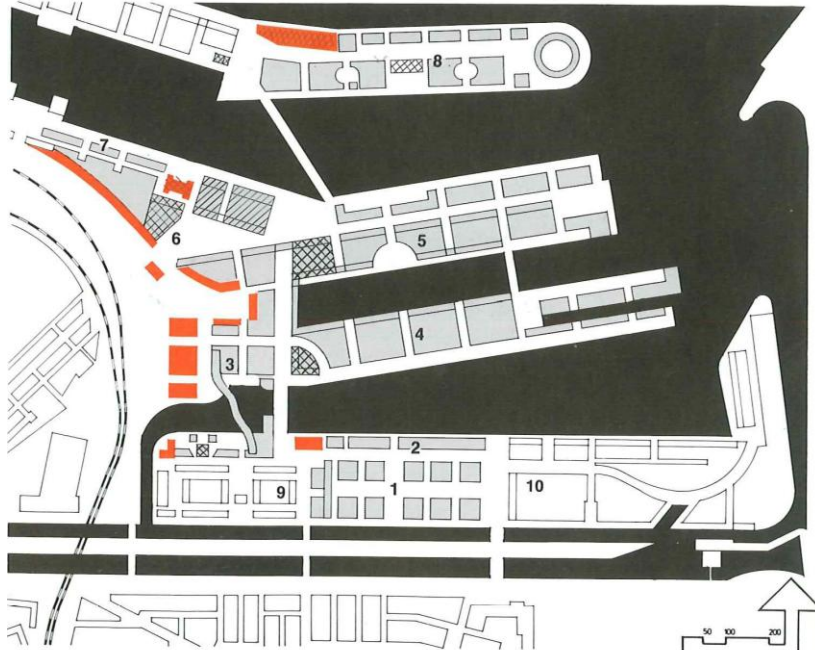
Bron	Doel	Bedrag (mln. Fl.)
Stadsgewestelijke Vinex-bod voor OV	Tramtunnel	195
VROM totaal		195
Bereikbaarheidsplan Randstad	Autotunnel	54
V&W totaal		54
BiZa (Aardgasbaten)	Ondergrondse parkeergarages	10,8
Totaal VROM, V&W en BiZa		259,8

Chronologie van het project

1987	Nota Hart voor Den Haag -> start planvorming
1988	Convenant BANK (van BAbylon tot de Nieuwe Kerk), tussen de gemeente, het ABP, de NS en de RGD en een convenant tussen de gemeente en de grootwinkelbedrijven rond de Grote Marktstraat
1990	Strategisch Plan BANK
1993 (juni)	Definitieve aanwijzing sleutelproject
1993 (juni)	Convenant
2008 (dec.)	Eindafrekening
1993-2003	Projectrealisatieperiode volgens Ernst &Young

7. Factsheet Oostelijk Havengebied (Amsterdam)

Afbakening van project



Het Oostelijk Havengebied is een verzameling van schiereilanden in het IJ. Aan de landzijde grenst het gebied aan de oostkant van de binnenstad en de Indische Buurt, maar het is van de oostelijke eilanden afgesneden door de verhoogde spoorlijnen richting Utrecht en Amersfoort. Het OHG is opgedeeld in tien deelgebieden. Zoals uit de naam blijft betreft het de voormalige haven van Amsterdam. Door de verplaatsing van de havenactiviteiten naar de Westelijke kant van de stad is het gebied grotendeels vrijgekomen voor ander gebruik. Het overgrote deel van de haventerreinen is eigendom van de gemeente en de N.S. Het sleutelprojectgebied beslaat circa 83 hectare.

Betrokken publieke en private actoren

De rijkscoördinatie was in handen van het ministerie van VROM en DGVH (Directoraat Generaal Volkshuisvesting) met als initiatiefnemer de Gemeente Amsterdam.

Ontwikkelaars zijn Bouwfonds Nederlandse Gemeenten, MBO, Muwi van Gent, Boele & Van Eesteren, Bouwmaatschappij Verwelius, Wilma Bouw B.v., Eurowoningen en Amstelland Vasgoed B.V.

Architecten zijn Schippers & Van Dillen, Lafour & Wijk, Chris Smit, Pieter Weeda, Hans Bosch, Atelier Pro, Sjoerd Soeters, Jo Coenen, Hans Kollhoff, Christian Rapp, Bruno Albert, Jo Coenen, Frank en Paul Wintermans, Wiel Arets, Bert Gales, Van Dongen, VillaNova, Casa, Friezo ten Holt, Christiaans, Groos & de Jong i.s.m. Zavel.

Opdrachtgevers/beheerders/eindgebruikers zijn Stadsdeel Zeeburg, Stichting Onze Woning, Woningbouwvereniging Het Oosten, Woonstichting De Doelen en Woonstichting Lieven de Key.

Bouwprogramma

	convenant	meest recent	gerealiseerd
kantoren	n.b.	19.000	19.000
wonen	n.b.	605.640	960.930
overig	n.b.	38.100	38.100
totaal	n.b.	662.740	1.018.030

n.b. – niet beschikbaar (convenant niet vindbaar)

Java-eiland toegevoegd aan sleutelproject (kwam eerder vrij van erfpacht i.p.v. 2023) vandaar de grote verschillen

Investerings naar categorie en type actor

Bron	Bedrag (mln. Fl.)
Subsidie Grote Bouwlocaties	36,1
Totaal VROM	36,1

Chronologie van het project

1978	Gemeenteraad besluit tot nieuwe bestemming Oostelijk Havengebied; start planvorming
1988	PPS voorbeeldproject
1989	Convenant gemeente en Rijk
1991	Aanwijzing sleutelproject
2004	Definitieve inrichting Oostelijke Handelskade; afronding Oostelijk Havengebied

8. Factsheet Stationsgebied Noordwest (Groningen)

Afbakening van project



Het Stationsgebied Noordwest vormt een onderdeel van de zogenaamde Verbindingskanaalzone, dat in het structuurplan van de stad Groningen als intensiveringgebied is aangemerkt. Het gebied ligt ten westen van het Centraal Station en grenst aan de zuidkant van de binnenstad. Het totale oppervlakte van het plangebied is 2,5 hectare. Op het middenterrein stonden tot voor kort barakken van de rijkspolitie, bijverhuizing kwam het terrein vrij voor een andere bestemming. De Rijksgebouwendienst was samen met de Nederlandse Spoorwegen de belangrijkste eigenaar in het gebied. Daarnaast bezitten particulieren panden langs de Emmasingel.

Betrokken publieke en private actoren

De rijkscoördinatie was in handen van de Rijksgebouwendienst (ministerie van VROM) met als initiatiefnemers, resp. PPS-partners de gemeente Groningen, de Rijksgebouwendienst en Amstelland Vastgoed. De grond was in handen van de gemeente Groningen, de Rijksgebouwendienst, de Nederlandse Spoorwegen en enkele particulieren.

Ontwikkelaars waren Amstelland Vastgoed, Combinatie Geerlings, Vastgoed B.V./Bruil en Verenigde Bedrijven (ovb).

Eindgebruikers waren onder meer de Rijksgebouwendienst en de Nederlandse Spoorwegen en betrokken architecten waren de Architecten Cie en de Architectengroep LRRH.

Bouwprogramma

	convenant	meest recent	gerealiseerd
kantoren	n.b.	44.800	n.b.
wonen	n.b.	9.750	19.890
overig	n.b.	1.500	n.b.
totaal	n.b.	56.050	19.890

Investerings naar categorie en type actor

Bron	Doel	Bedrag (mln. Fl.)
BiZa (Aardgasbaten)	Infrastructurele werken	11*
BiZa totaal		11*
Overig	P&R	0,7
V&W totaal		0,7
Totaal VROM en V&W		0,7 +*

* 11 miljoen toegekend aan 3 projecten in Groningen waaronder Station Noordwest; verdeling over 3 projecten onduidelijk

Chronologie van het project

1988 (12 sept.)	Gemeente, Amstelland Vastgoed en de Rijksgebouwendienst sluiten een Convenant Haalbaarheidsstudie voor het Stationsgebied Noordwest
1990 (27 juni)	Stedenbouwkundig plan Verbindskanaal, deelgebied Stationsgebied Noordwest vastgesteld
1990 (4 juli)	Convenant partners tekenen een ontwikkelingsovereenkomst
1991 (11 sept.)	Nadere overeenkomst, noodzakelijk i.v.m. door vertraging gewijzigde omstandigheden

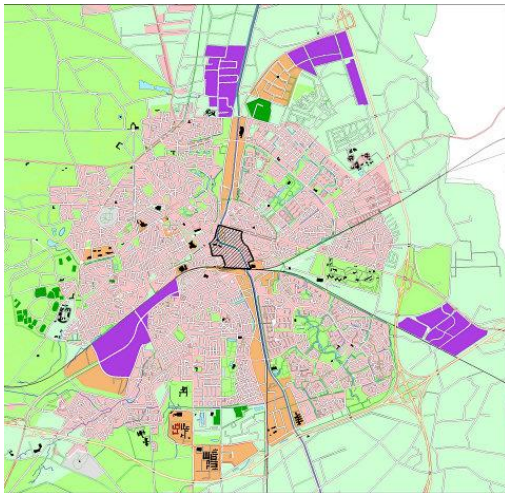
B FACTSHEETS EERSTE GENERATIE REFERENTIEPROJECTEN

1. Kanaaloevers (Apeldoorn)
2. Laakhavens (Den Haag)
3. Paleiskwartier (Den Bosch)
4. IJ-oevers (Amsterdam)

1. Factsheet Kanaaloevers (Apeldoorn)

Afbakening van project

Het project Kanaaloevers is een gebiedsontwikkeling aan beide zijden van het Apeldoorns Kanaal, oostelijk van het centrum van Apeldoorn. Aan zowel de noord en zuid zijde sluit het project aan op de Kanaalzone, een andere grote gebiedsontwikkeling in Apeldoorn. Het totale plangebied beslaat 45 ha.



Kanaaloevers is gezien zijn omvang (45 ha) en de complexiteit van de gebiedsverandering opgedeeld in zes deelgebieden die stuk voor stuk worden ontwikkeld en uitgevoerd. Drie buurten zijn gerealiseerd (Koningshaven, Welgelegen-Centrum en Stadskade), twee zijn in aanbouw (Welgelegen-Haven en Welgelegen-park) en twee zijn nog in de planfase (Haven-Centrum en Veldhuis).

Betrokken publieke en private actoren

Er is een grote variëteit aan publieke maar met name private actoren betrokken. We noemen de belangrijkste. Bij de visie- en planontwikkeling waren de gemeente Apeldoorn, bureau Rein Geurtsen & Partners/Delft en atelier Quadrat/Rotterdam. Bij de vastgoedrealisatie waren Loostad Projectontwikkeling (Apeldoorn), Strabag Bouw en Ontwikkeling (Vlaardingen), Ontwikkelingsmaatschappij (Apeldoorn), Woningstichting Woonmensen (Apeldoorn), Ons Huis Woningstichting (Apeldoorn), Bemog Projectontwikkeling (Zwolle), Dura Vermeerbouw (Hengelo), Buvaplan (Apeldoorn), Trebbe Bouw (Enschede), gemeente Apeldoorn (Montessorischool, Omnizorgcentrum) en het Waterschap Veluwe/Apeldoorn (kademuur Haven). In dat kader was een groot aantal architecten betrokken. Daarnaast was een aantal belangenverenigingen betrokken (Welgelegen, Wijkraad Centrum/stadsdeel zuidoost, Stichting Apeldoorns Kanaal en de Stichting Apeldoornse Monumenten).

Bouwprogramma

Het totale bouwprogramma omvat 2000 nieuwe woningen (circa 260.000 m²), 30.000 m² kantoren/bedrijfsactiviteiten en 20.000 m² recreatieve en maatschappelijke voorzieningen (horeca, scholen, sociaal culturele activiteiten en dergelijke).

	meest recent	gerealiseerd
kantoren	30.000	15.000
wonen	260.000	130.000
overig	20.000	8.000
totaal	310.000	153.000

Investerings naar categorie en type actor

Per deelproject is een overeenkomst gesloten met private ontwikkelaars over investeringen in grondexploitatie, e.d. De exact bedragen zijn vertrouwelijk. Over het gehele project legde de gemeente in totaal het meeste geld erin, dit was mogelijk door opbrengsten vanuit uitbreidingslocaties.

Daarnaast leverden zowel de provincie, als het Rijk en Europa in beperkte mate subsidies. De ene subsidiestroom kwam sneller beschikbaar dan de andere. Met name de bodemsanering duurde erg lang: uiteindelijk stond het Rijk garant en leverde de provincie een kleine bijdrage voor de daadwerkelijke sanering. De subsidie voor woningen van VROM (SGB/locatiegebonden subsidie) ging vrij vlot. Apeldoorn ontving € 1.815.000 in dat kader (beschikt in 1998).

- Totale investeringen bedragen circa: € 750 miljoen.
- Investerings in de grondexploitatie: € 150 miljoen
- Initieel tekort grondexploitatie: € 50 miljoen (1994)
- Resterend tekort grondexploitatie: € 10 miljoen (per 2006; deelplan Veldhuis/Havenkade)

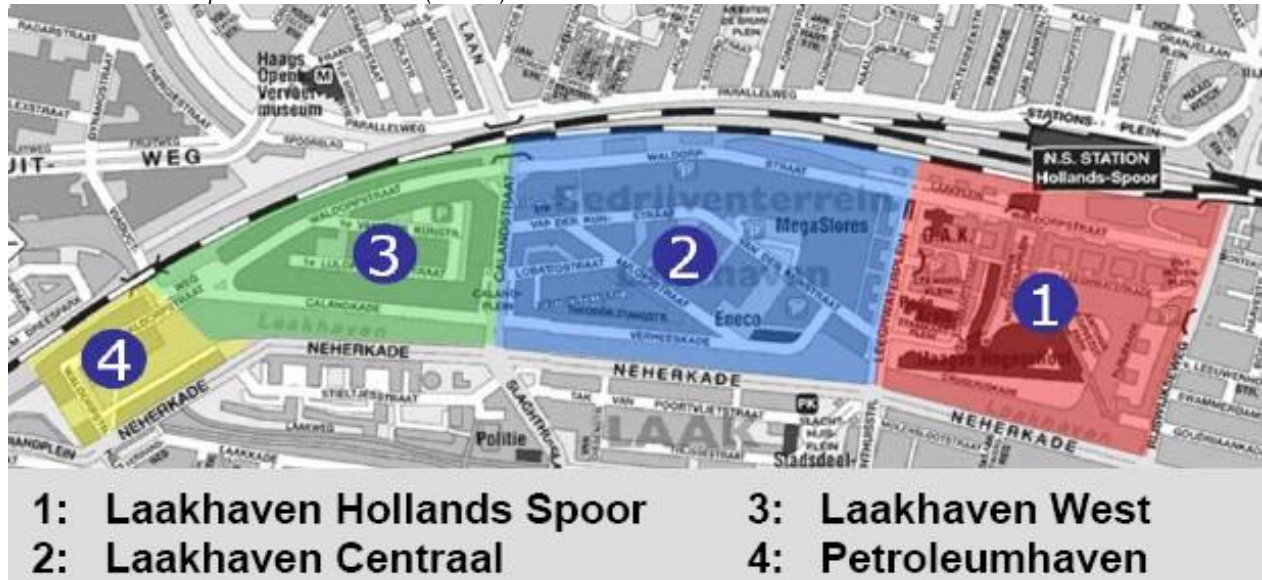
Chronologie van het project

- 1993 Start herontwikkeling Kanaaloevers – opstellen Masterplan
- 1994 Het gemeentebestuur van Apeldoorn stelt een toekomstvisie vast voor het 45 ha grote gebied aan de hand waarvan de Kanaaloevers worden herontwikkeld. De beeldvisie behelsde een complete omschakeling van het tot dan toe overwegend industriële gebied naar een toekomstgericht woon-, werk- en recreatief gebied. De visie is uitgewerkt in concrete plannen die inmiddels voor een belangrijk deel zijn gerealiseerd.
- 1996 Start uitvoering
- 1997 Oplevering eerste woningen
- 2010 Geplande afronding.

2. Factsheet Laakhavens (Den Haag)

Afbakening van project

Het totale gebied van Laakhavens omvat 100 hectare, inclusief de woongebieden tussen de Laak en de Neherkade. Gebied in ontwikkeling heeft oppervlakte van 56 hectare. Er zijn drie deelgebieden met de volgende oppervlakten: Laakhaven Holland Spoor(18 ha), Laakhaven Centraal (23 ha) en Laakhaven West/Petroleumhaven (15 ha).



Betrokken publieke en private actoren

Het project Laakhavens is verdeeld in drie deelprojecten, per project verschillen de betrokken actoren. De actoren die in het deelproject Laakhaven Holland Spoor zijn betrokken zijn de gemeente Den Haag, Amstelland Vastgoed, Wilma Vastgoed, Frion, Fortis, Hogeschool Den Haag, de NS, woningcorporatie DUWO, Delta Lloyd en TCN. De eerste drie partijen vormden een PPS voor de herontwikkeling. Andere partijen hadden een kleinere rol.

De actoren die bij deelproject Laakhaven Centraal zijn betrokken zijn de gemeente Den Haag, Devco, Maasstede, Volker Stevin, ABN/Amro en ING.

De ontwikkeling van het deelproject Laakhaven West/Petroleumhaven wordt uitgevoerd door de Ontwikkelingscombinatie Laakhaven West. Dit is een samenwerkingsverband van Ballast Nedam Ontwikkelingsmaatschappij, Johan Matser Projectontwikkeling, Haag Wonen en Kristal. Andere betrokken actoren zijn de gemeente Den Haag, Synchron, Stichting RAC en architectenkantoor Cepezed. Ruurd Gietema van bureau KCAP, dat het stedenbouwkundig plan Laakhaven West-Petroleumhaven opstelde, is aangesteld als supervisor. In deze rol zal hij onder andere architecten aansturen en begeleiden bij de uitwerking van de deelplannen, de integrale kwaliteit bewaken en adviseren aan de welstandscommissie.

Bouwprogramma

	meest recent	gerealiseerd
kantoren	238.500	182.000
wonen	299.500	68.260
overig	267.500	251.750
totaal	805.500	502.010

Investerings naar categorie en type actor

Exacte verdelingen van investeringen per marktpartij is niet bekend/vertrouwelijk.

Chronologie van het project

1987	Begin planfase
1993	Start uitvoering / Masterplan
1996	Oplevering woonwijk Slachthuisterrein
1998	Opening Haagse Hogeschool
2000	Opening megastores
2000	Vaststellen projectdocument Laakhavens West fase II
2001	Vaststellen projectdocument Laakhavens West fase II
2006	Samenwerkingsovereenkomst Laakhavens West
2020	Afronding

3. Factsheet Paleiskwartier (Den Bosch)

Afbakening van project



Het ontwikkelingsgebied zelf bestaat uit twee plandelen. Het noordelijke deel van de circa 10 hectare heet aanvankelijk La Gare. Dat ligt tussen de Christiaan Huygensweg en de Hugo de Grootlaan. Het zuidelijke deel is ruim twee keer zo groot en loopt van de Hugo de Grootlaan tot aan de Vlijmenseweg. Dit plandeel zal kort na de oplevering van het Paleis van Justitie Paleiskwartier gaan heten. Sinds 2004 heet het gehele plangebied, inclusief La Gare, en de KLM-flat in de Noord-Westpunt die bij Boschveld hoorden, Paleiskwartier.

Het gebied beslaat totaal circa 38 hectare, waarvan 18 hectare herontwikkeling stationsomgeving (fase 1) en 20 hectare in fase 2. Paleiskwartier is langwerpig van vorm, ongeveer 1 km lang en 350 meter breed.

Betrokken publieke en private actoren

BV Ontwikkelingsmaatschappij Paleiskwartier is een publiek-private samenwerking die bestaat uit de gemeente Den Bosch, Kondor Wessels, Stork Pensioenfonds en NIB.

Opdrachtgevers van deelprojecten zijn ING Vastgoedontwikkeling, Kondor Wessels Projecten BV, STRABAG en William Properties B.V. Gedelegeerd projectontwikkelaar is Credo Integrale Planontwikkeling B.V. (dochter Kondor Wessels).

Bouwprogramma

	meest recent	gerealiseerd
kantoren	180.000	125.700
wonen	260.000	145.340
overig	40.000	9.260
totaal	480.000	280.300

Investerings naar categorie en type actor

De bouwkosten van fase 1 bedragen € 260 miljoen, die van fase 2 € 458 miljoen. De totale publieke en private investeringen worden voor het hele project geschat op circa € 850 miljoen. De

bijdrage van de gemeente hierin is circa € 200 miljoen. De vier in de pps deelnemende partijen dragen elk 25%.

Chronologie van het project

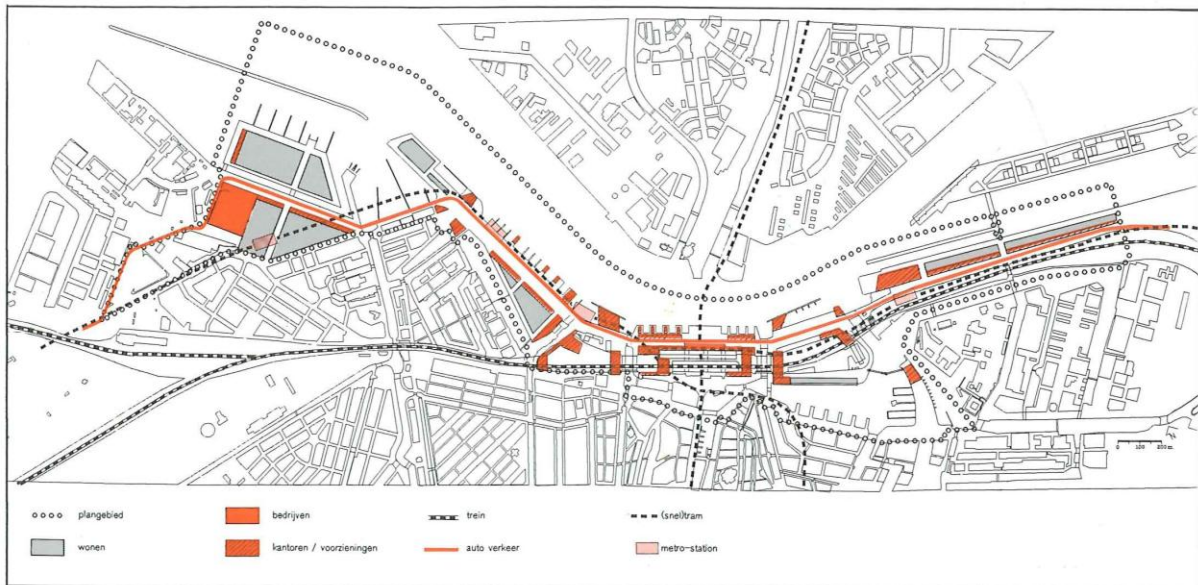
Jaren '50	Ontwikkelingbedrijfsterrein De Wolfsdonken op locatie Paleiskwartier
Jaren '80	Verval de Wolfsdonken
1987	Gemeentelijke "Visie Omgeving Station"
1990	Start planvorming
1991 (juli)	PPS-overeenkomst Gemeente Den Bosch, ING en Kondor Wessels voor fase 1
1996	Masterplan Wolfsdonken
1996	ING haakt af voor PPS fase 2
1997	Vestiging voorkeursrecht zuidelijk deel
1998	Voorontwerp bestemmingsplan
1998	PPS Fase 2 (Gemeente, Kondor Wessels, Stork Pensioenfonds, NIB)
2008	Ruimtelijk plan Paleiskwartier Zuid (incl. Masterplan)
2007	Oorspronkelijk geplande afronding
2015	Verwachte afronding

4. Factsheet IJ-oeveren (Amsterdam)

Afbakening van project

Op 18 december 1990 is het IJ-oeverenproject in Amsterdam aangewezen als potentieel sleutelproject. De IJ-oeveren hebben echter nooit de definitieve status van Sleutelproject behaald. Het plangebied strekt zich uit van de Houthavens in het westen tot aan de Oostelijke Handelskade in het oosten. Er wordt een aantal deelgebieden onderscheiden (van west naar oost): Houthavens-west, houthavens-oost, Westerdokseiland, Westelijk stationseiland, Stationseiland, PTT-eiland, IJ-Oost, inclusief de Oostelijke Handelskade. De oorspronkelijke functies in het havengebied waren verouderd. Het plangebied sluit aan op verschillende bestaande typen stedelijke milieus: historische binnenstad, Westelijke Eilanden en de Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt.

De oppervlakte van het gebied is door de aanwezigheid van veel water erg groot. Het oppervlakte (excl. water) wordt geschat op 110 hectare.



Betrokken publieke en private actoren

Oorspronkelijk (in de tijd van de potentiële sleutelproject) was de rijkscoördinatie in handen van DGVH (ministerie van VROM). Initiatiefnemer voor het IJ-oeverenproject was de gemeente Amsterdam. De partners in de Amsterdam Waterfront Financieringsmaatschappij CV waren de gemeente Amsterdam en ING.

Daarnaast waren de NS betrokken bij een studie-initiatief voor het Stationseiland en waren de gezamenlijke vervoersmaatschappijen (NZH, CN en GVB) betrokken bij de ondergrondse busterminal op Stationseiland

Bouwprogramma

	meest recent	gerealiseerd
kantoren	668.800	n.b.
wonen	408.700	n.b.
overig	156.600	n.b.
totaal	1.234.100	n.b.

Investerings naar categorie en type actor

Het totaal investeringsvolume is geraamd op 8 miljard gulden (3,6 miljard euro). De totale investeringen in het gebied door de gemeente bedragen circa 1,1 miljard euro. Hiermee wordt een omzet van ongeveer 2,5 miljard aan private investeringen gegenereerd. (www.ijoevers.nl; 12 mei 2009).

37 mln. gulden uit rijksbijdrage infrastructuur uit stadsgewestelijk Vinex-bod voor openbaar vervoer werd toegekend aan de IJ-rail centraal station-Oostelijk Havengebied.

Bijdrage ministerie van V&W voor aansluiting IJ-boulevard-A10 op eiland Zeeburg: 50% van de eerste 32 mln. gulden + 100% van kosten boven de 32 mln.

Bijdrage ministerie van V&W (Werkprogramma infrastructuurinvesteringen BPR) voor de aanleg van de IJ-boulevard-oost (excl. aansluiting op de A10) 50% kosten tot een maximum van 94 mln. gulden.

Chronologie van het project

- 1991 (18 feb.) Rijksoverheid wijst IJ-oeveren aan als potentieel sleutelproject
- 1991 (27 juni) Nota van Uitgangspunten 'Amsterdam naar het IJ' door de Gemeenteraad vastgesteld
- 1991 (sept.) PPS tussen de gemeente Amsterdam en de Internationale Nederlanden Groep, de Amsterdam Waterfront Financieringsmaatschappij CV (AWF)
- 1992 (jan.) AWF publicatie programma scenario
- 1992 (jan.) Dertien maatschappelijke organisaties presenteren Programma van maatschappelijke eisen aan burgemeester van Thijn
- 1992 (apr.) Geïntegreerde studie Stationseiland afgerond opgesteld door de gemeente Amsterdam, de NS en de AWF
- 1992 (sept.) Presentatie ruimtelijk scenario
- 1993 (feb.) Breuk samenwerking Amsterdam en ING
- 1993 (juni) Memorandum Ontwikkeling van de IJ-oeveren aangenomen door gemeenteraad
- 1994 (juni) Vastgesteld in bestemmingsplan
- 2012 Geplande afronding

C FACTSHEETS TWEEDE GENERATIE SLEUTELPROJECTEN

1. Arnhem Centraal
2. Den Haag Nieuw Centraal
3. Rotterdam Centraal
4. Breda Stationskwartier
5. Utrecht Centraal
6. Amsterdam Zuidas

1. Factsheet Arnhem Centraal

Afbakening van project

Het projectgebied wordt begrensd door de Utrechtsestraat in het zuiden en de Brantsenstraat en Sweerts de Landstraat in het noorden. Het omvat eveneens de reconstructie van het Willemsplein en het Nieuwe Plein.



Betrokken publieke en private actoren

Bij het project zijn NS Poort, NS Reizigers, Prorail, de ministeries van VROM en V&W, Euro-commerce, de Provincie Gelderland, de Gemeente Arnhem en de Stadsregio Arnhem-Nijmegen betrokken.

Bouwprogramma

	VROM (2003)	meest recent	gerealiseerd
Kantoren	80.000	80.000	21.600

Wonen	19.500	22.620	0
Overig	10.000	8.100	0
Totaal	109.500	110.720	21.600

Investerings naar categorie en type actor

Bron	Bedrag (mln. €)
NSP-1	16
NSP-2	9
VROM totaal	25
MIT grote stations	24
MIT-gerelateerde infrastructuur	35
Nota Mobiliteit	-
V&W totaal	59
Totaal VROM en V&W	84

De VROM-bijdrage wordt besteed aan de reizigerstunnel en de openbaarvervoerterminal. Private investeringen worden geschat op 300 miljoen euro.

Chronologie van het project

- 1997 Begin planvorming (Masterplan)
- 2005 Convenant
- 2011 Geplande oplevering OV-terminal
- 2018 Geplande oplevering project

2. Factsheet Den Haag Nieuw Centraal

Afbakening van project

Het projectgebied wordt begrensd door de Bezuidenhoutseweg, de Anna van Buerenstraat, het Prins Bernhardviaduct en de Rijnstraat. Het project maakt deel uit van het eerste generatie sleutelproject Nieuw Centrum Den Haag.



Betrokken publieke en private actoren

Betrokken partijen zijn de Gemeente Den Haag, het ministerie van VROM (incl. Rijksgebouwendienst), het ministerie van V&W, het Stadsgewest Haaglanden, NS Vastgoed, NS Poort, NS Stations, NS Railinfratrust, Prorail, Multi Vastgoed, CV Babylon, Stichthage Trust, SNS Vastgoed, Maeyveld, Grontmij, Maunsell ICS en Zerna Köpper.

Bouwprogramma

	VROM (2003)	meest recent	gerealiseerd
kantoren	114.500	114.500	0
wonen	53.000	53.000	0
overig	132.000	37.500	0
totaal	299.500	205.000	0

Investerings naar categorie en type actor (in miljoen euro)

Bron	Bedrag (mln. €)
------	-----------------

NSP-1	34
NSP-2	15
VROM totaal	49
MIT grote stations	81
MIT gerelateerde infrastructuur	-
Nota Mobiliteit	-
V&W totaal	81
Totaal VROM en V&W	130

Investerings door:

- marktpartijen 500 miljoen euro
- gemeente 100 miljoen euro
- stadsgewest Haaglanden 72 miljoen

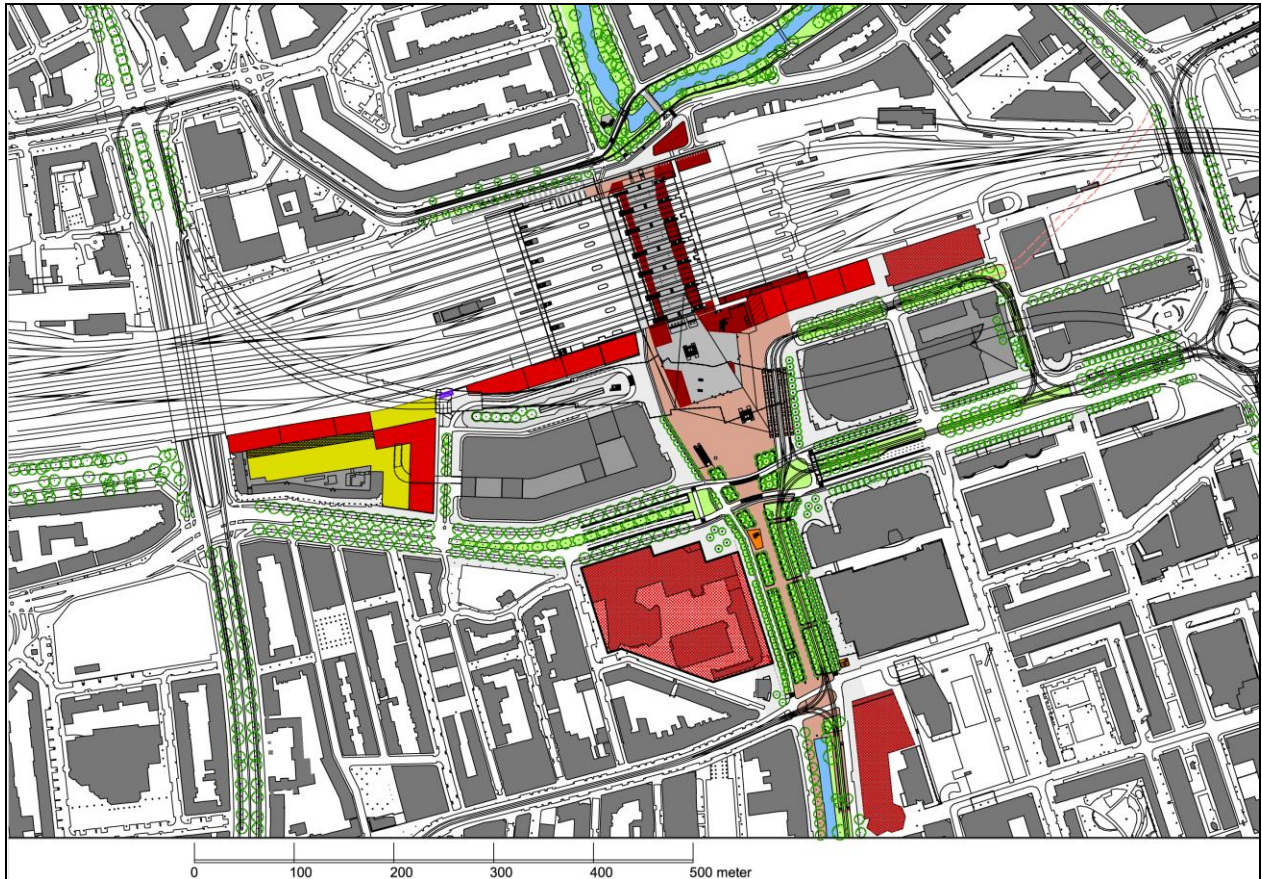
Chronologie van het project

- 2002 Start planvorming; Intentie Ontwikkelingsovereenkomst (IOO) Den Haag CS tussen gemeente, NS Vastgoed, Multi Vastgoed en CV Babylon
- 2003 Convenant
- 2009 Geplande oplevering station
- 2012 Geplande oplevering project

3. Factsheet Rotterdam Centraal

Afbakening van project

Het projectgebied omvat het stationsgebied tussen de Statenweg en het Hofplein. In het noorden grenst het project aan de Provenierswijk, in het zuiden aan het Weena. Het project omvat ook een zone rond het Kruisplein en tussen het Kruisplein en Schouwburgplein.



Bron: Gemeente Rotterdam.

Betrokken publieke en private actoren

Belangrijkste betrokken partijen zijn Gemeente Rotterdam, Prorail, Stadsregio Rotterdam, NS en de ministeries van V&W en VROM. Ontwikkelaars zijn onder andere De Wilgen Vastgoed, Maarsen Groep, Corio, LSI project investment NV en Maeyveld B.V.

Bouwprogramma

	VROM (2003)	meest recent	gerealiseerd
Kantoren	60.000	311.900	0
Wonen	130.000	104.585	0
Overig	30.000	137.015	0
Totaal	220.000	553.500	0

Investerings naar categorie en type actor

Bron	Bedrag (mln. €)
NSP-1	54

NSP-2	-
VROM totaal	54
MIT grote stations	161
MIT-gerelateerde infrastructuur	-
Nota Mobiliteit	-
V&W totaal	161
Totaal VROM en V&W	215

De private investeringen worden op circa 590 miljoen euro geschat. De bijdrage van de Gemeente Rotterdam en de Stadsregio Rotterdam bedraagt circa 230 miljoen euro; die van NS 33 miljoen euro.

Chronologie van het project

- 2001 Masterplan Rotterdam Centraal (Alsop)
- 2003 Herziening plannen; nota Bouwstenen
- 2006 Convenant
- 2011 Oplevering openbaarvervoer-terminal
- >2020 Laatste deelproject afgerond

4. Factsheet Breda Stationskwartier

Afbakening van project

Het projectgebied wordt afgebakend door de Speelhuislaan en Kievietstraat in het noorden, de Belcrumweg in het westen, de Spoorstraat, het Stationsplein en de Stationstraat in het zuiden en de Terheijdenstraat in het oosten. Het project Breda Stationskwartier maakt deel uit van het veel grotere project Via Breda, waarvan het in feite het centrum vormt.



Betrokken publieke en private actoren

Belangrijkste betrokken partijen zijn de ministeries van VROM en V&W, Gemeente Breda, Prorail, NS Poort, Singelveste Allee Wonen, Koen van Velsen en Quadrat Atelier voor Stedenbouw

Bouwprogramma

	VROM (2003)	meest recent	gerealiseerd
Kantoren	115.000	119.936	0
Wonen	71.000	75.270	0
Overig	19.000	13.559	0
Totaal	205.000	208.765	0

Investeringen naar categorie en type actor

Bron	Bedrag (mln. €)
NSP-1	16
NSP-2	9
VROM totaal	25
MIT grote stations	30
MIT-gerelateerde infrastructuur	7
Nota Mobiliteit	-
V&W totaal	37
Totaal VROM en V&W	62

Een schatting van de private investeringen is voor dit project niet bekend.

Chronologie van het project

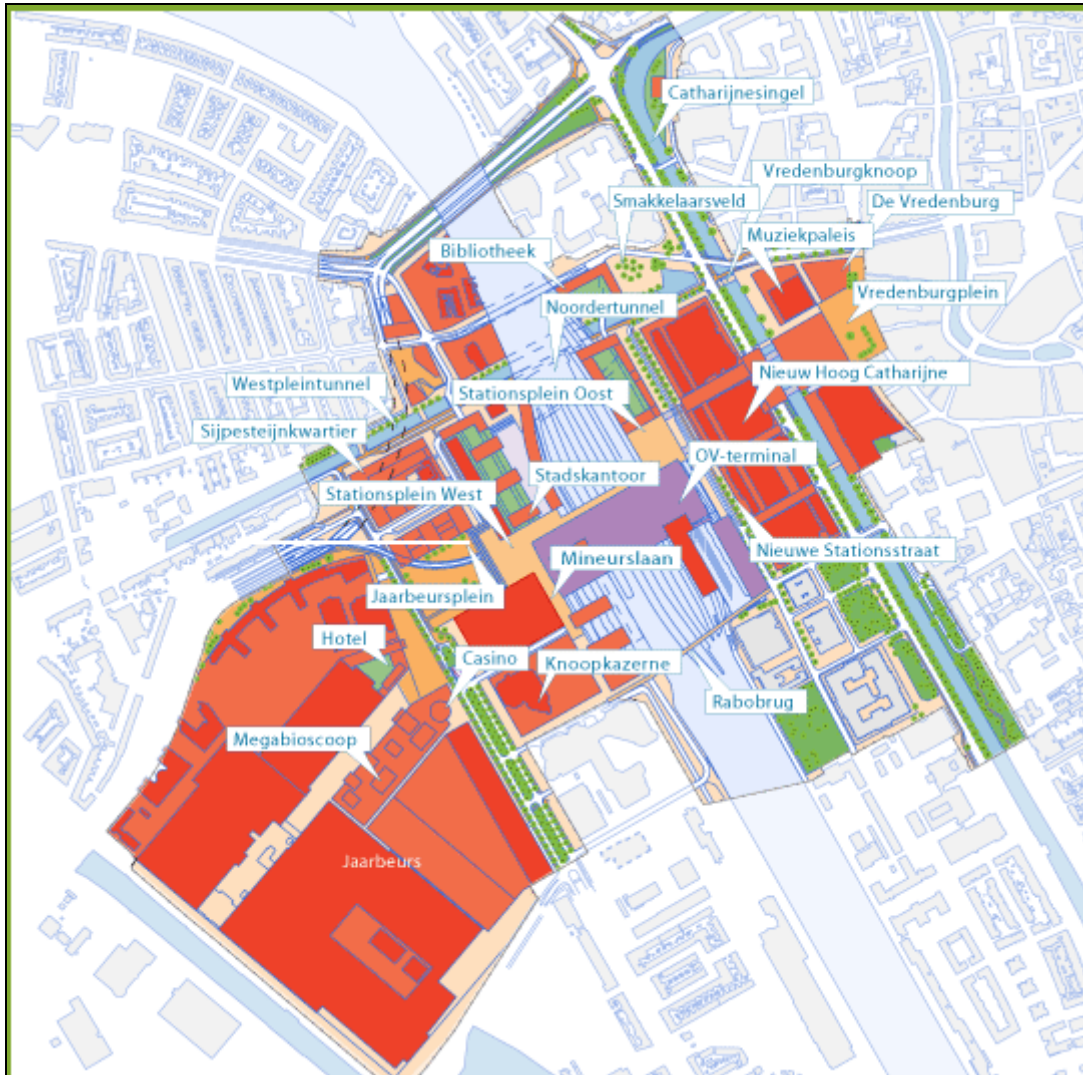
1998 Begin planvorming

2006 Convenant
2015-2016 Afronding stationskwartier (NSP)
2025 Afronding Via Breda

5. Factsheet Utrecht Centraal

Afbakening van project

Het projectgebied wordt afgebakend door de Graadt van Roggenweg, het Westplein en de Daalsetunnel in het Noorden, de Catharijnebaan en het Vredenburg in het oosten en de Van Zijlsweg en het Amsterdam-Rijnkanaal in het zuiden.



Betrokken publieke en private actoren

De meest betrokken partijen zijn Gemeente Utrecht, het ministerie van VROM (waaronder de Rijksgebouwendienst), het ministerie van V&W, NS Poort, Prorail, Corio, ING Real Estate, Amrath, NPC, Holland Casino, Wolff Cinema, Muziekcentrum Vredenburg, Stichting Jazz Utrecht (SJU) en Tivoli Groep.

Bouwprogramma

	VROM (2003)	meest recent	gerealiseerd
Kantoren	178.500	251.714	0
Wonen	247.400	298.090	0
Overig	145.400	160.200	0
Totaal	571.300	710.004	0

Investerings naar categorie en type actor

Bron	Bedrag (mln. €)
NSP-1	54
NSP-2	-
VROM totaal	54
MIT grote stations	253
MIT-gerelateerde infrastructuur	-
Nota Mobiliteit	-
V&W totaal	253
Totaal VROM en V&W	307

De private investeringen worden geschat op 2,5 miljard euro.

Chronologie van het project

- 1997 Start planvorming
- 2000 UCP-consortium valt deels uiteen; vervolgens forse herziening plannen
- 2004 Convenant
- 2009 Geplande oplevering station
- 2018 Geplande oplevering project

6. Factsheet Amsterdam Zuidas

Afbakening van project

Het project beslaat een zone aan beide zijden van de zuidelijke ringweg A10 en de spoorlijn, tussen de Schinkel en de Amstel, grotendeels (maar niet volledig) afgebakend door de Prinses Irenestraat en de De Boelelaan. Het gebied omvat onder meer het terrein van de VU en de RAI.



Bron: Visie Zuidas 2004.

Betrokken publieke en private actoren

Bij de zijn tientallen partijen betrokken. Met betrekking tot de nu actuele deelprojecten zijn de belangrijkste Gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland, Regionaal Orgaan Amsterdam/Stadsregio Amsterdam, ministeries van VROM en V&W, Prorail; Fortis Vastgoed Ontwikkeling, ING Real Estate, G&S Vastgoed, AM Wonen, Amvest, Bouwfonds Wonen, Woningcorporatie De Dageraad, Bouwfonds, Trimp & Van Tartwijk Prospect Amsterdam, Rabo Vastgoed, BPF Bouwinvest, Woningcorporatie Amsterdam, Woningcorporatie Het Oosten, NS Vastgoed en ABN Amro.

Bouwprogramma

	VROM (2003)	meest recent	gerealiseerd
kantoren	985.000	1.117.120	371.000
wonen	1.056.000	1.112.660	58.000
overig	321.000	374.220	66.000
totaal	2.362.000	2.604.000	495.000

Investerings naar categorie en type actor

Bron	Bedrag (mln. €)
NSP-1	70
NSP-2	69
VROM totaal	139
MIT grote stations	91
MIT-gerelateerde infrastructuur	287
Nota Mobiliteit	143
V&W totaal	521
Totaal VROM en V&W	660

Het NSP-budget komt geheel ten goede aan de Dokzone en is dus tot nu toe niet besteed. De private investeringen worden geschat op 6,2 miljard euro voor de gehele Zuidas.

Chronologie van het project

1995	Zuidascoalitie
1997	vaststelling als nieuw sleutelproject
1998	Masterplan Zuidas
2001	Visie Zuidas 2001
2006	Bestuurlijke overeenkomst Zuidasdok tussen rijk en lokale/regionale overheden
2020	oplevering OV-terminal
2030	oplevering NSP

Er is geen convenant afgesloten.

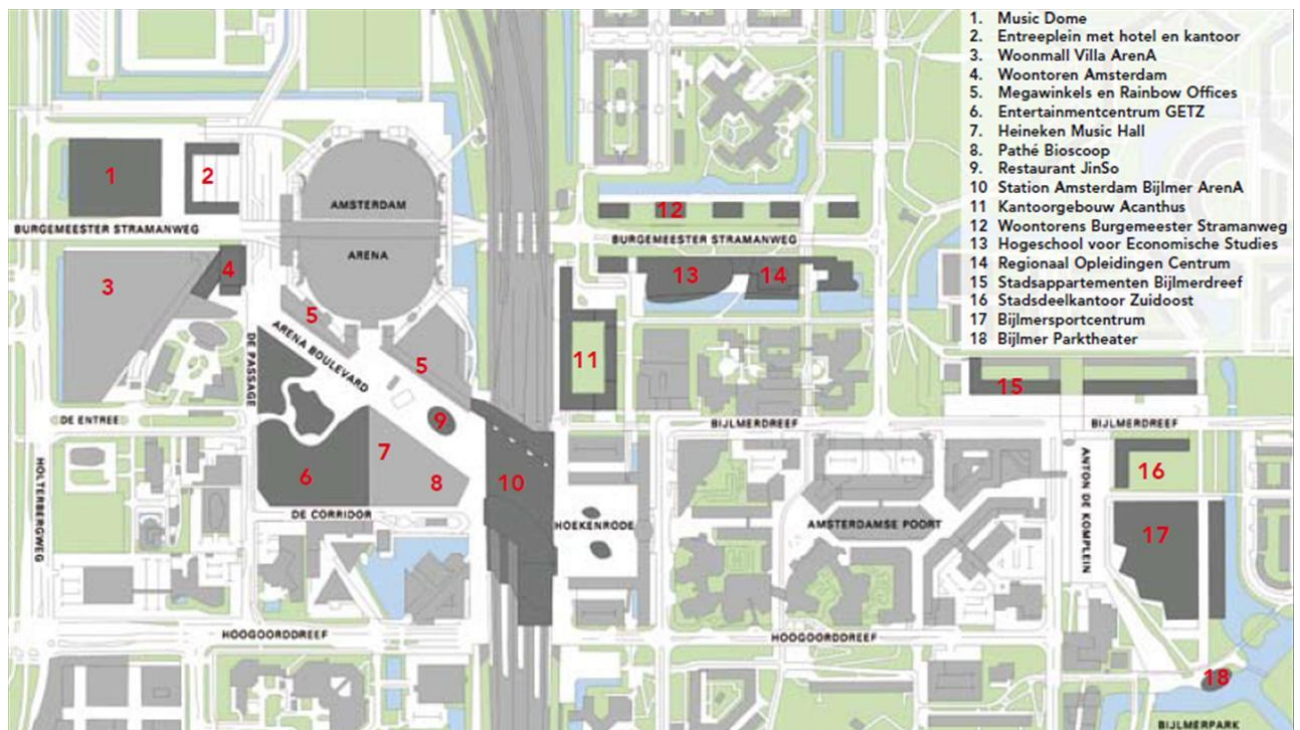
D FACTSHEETS TWEEDE GENERATIE REFERENTIEPROJECTEN

1. ArenAPoort (Amsterdam)
2. Leiden Centraal
3. Spoorzone Tilburg

1. Factsheet ArenAPoort (Amsterdam)

Afbakening van project

ArenAPoort stond eerst bekend als Centrumgebied Zuidoost. Het plangebied van het project is aangegeven op onderstaande kaart. Gelegen aan beide kanten van het spoor rond NS-station Bijlmer Arena. Grofweg begrensd door Stramanweg in het noord-westen, Hoogoorddreef in het zuid-oosten, en Holterbergweg in het zuid-westen (onderstaande kaart heeft geen oriëntatie op het noorden).



Betrokken publieke en private actoren

Er zijn in diverse fasen en deelplannen veel actoren betrokken bij de ontwikkeling van ArenaPoort. Het overall project wordt gecoördineerd door projectbureau Zuidoostlob van de gemeente Amsterdam en Stadsdeel Amsterdam Zuidoost. De ontwikkeling van het Centrumgebied is een samenwerking tussen de gemeente Amsterdam, stadsdeel Amsterdam Zuidoost en de Ontwikkelingsmaatschappij Centrumgebied (OMC), aangevuld met initiatieven van derden. OMC is een initiatief van Ballast Nedam Ontwikkelingsmaatschappij, BAM Vastgoed en ING Real Estate. Bij de ontwikkeling van het NS station Bijlmer Arena waren de belangrijkste betrokkenen de gemeente Amsterdam, NS en ProRail. Het ontwerp was van de Britse architect Nicholas Grimshaw & Partners en het Nederlandse bureau Arcadis.

Bij het busstation Bijlmer Arena was de gemeente (Dienst Ruimtelijke Ordening, Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam, Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer en Ingenieursbureau Amsterdam), GVB, Stadsdeel Amsterdam Zuidoost, Stadsregio Amsterdam betrokken.

Andere betrokkenen waren de Bedrijvenvereniging Amsterdam Zuidoost, Woningbouwcorporatie De Key, Mojo Concerts en Pathe Bioscopen.

Bouwprogramma

	meest recent	gerealiseerd
kantoren	160.000	160.000
wonen	110.000	57.000
overig	236.500	156.000
totaal	506.500	373.000

Investerings naar categorie en type actor

De ontwikkelingcombinatie OMC is verantwoordelijk voor het grootste deel van de vastgoedontwikkeling in het gebied. Omvang van de investeringen is niet bekend/openbaar.

In 1999 was voor circa 500 miljoen gulden aan bouwprojecten in uitvoering, zoals de Pathé Megabioscoop, de Oval Tower, meubelboulevard Villa Arena, Rainbow Offices en de Arena Arcade. De bouwkosten van het station Bijlmer Arena bedroeg € 130 miljoen.

Chronologie van het project

De ontwikkeling van het ArenAPoort tot een gebied met grootschalige winkel- en uitgaansvoorzieningen staat voor het eerst beschreven in het structuurplan *Open Stad* uit 1996. Als voorwaarde werd gesteld dat dit gebied niet mocht concurreren met de binnenstad. In datzelfde jaar sloten Ballast Nedam Ontwikkelingsmaatschappij, BAM Vastgoed en ING Real Estate een samenwerkingsverband voor de ontwikkeling. In het structuurplan *Kiezen voor Stedelijkheid* uit 2003 is bewust gekozen voor de ontwikkeling van drie 'Grootstedelijke Kerngebieden', bestemd voor functies die vanwege hun aard of omvang niet of moeilijk in de bestaande (binnen)stad kunnen worden ingepast. De Grootstedelijke Kerngebieden zijn: Zuidas, Teleport (omgeving station Sloterdijk) en ArenAPoort. Geschatte looptijd van het project: tot 2011.

Deelgebieden binnen project en chronologie deelplannen.

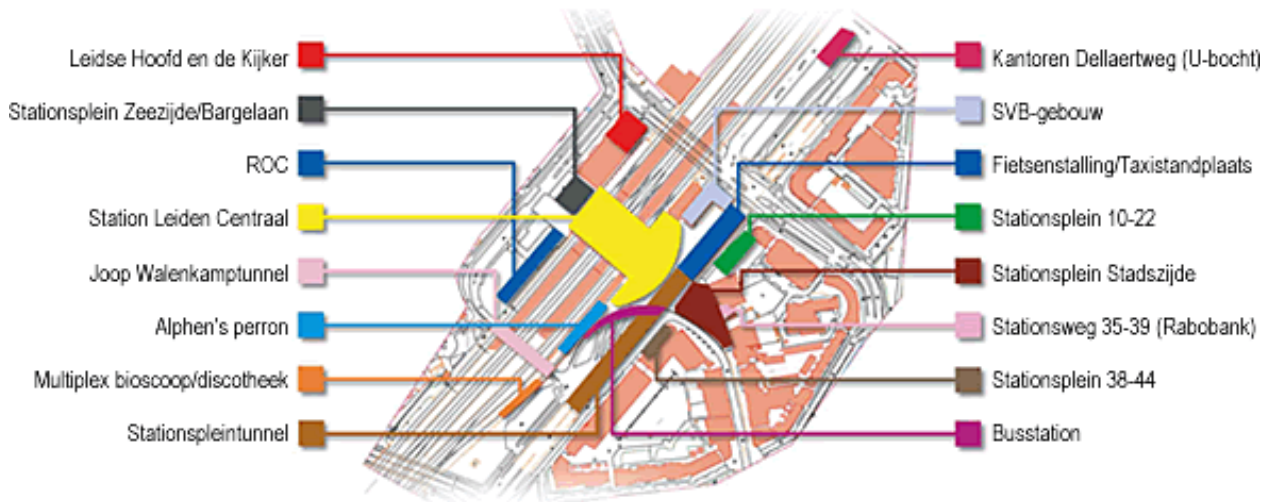
1996	Oplevering Arena stadion
2000	Oplevering Arena Arcade / Rainbow Offices
2001	Opening Villa Arena
2001	Opening Heineken Music Hall en Pathe Arena
2001	Oplevering Oval Tower (ABN Amro)
2003	Voorlopige verbetering inrichting Arena Boulevard
2003	Opening living tomorrow (huis van de toekomst)
2003	Oplevering Acanthus kantoorgebouw
2004	Opening HES en ROC
2006	Opening Stadsdeelkantoor
2006 (dec.)	Opening busstation
2007	Voltooiing renovatie Amsterdamse Poort
2007	Opening vernieuwd station Bijlmer Arena
2008	Opening Bijlmersportcentrum en Bijlmer Parktheater
2008	Oplevering kiosken Hoekenrode
2008	Definitieve herinrichting Arena Boulevard fase 1
2009	Herinrichting Hoekenrode
2009	Oplevering winkels ArenAPoort onder station
2010	Opening Ziggo Dome
2010	Verhuizing Endemol naar ArenAPoort
2011	Oplevering GETZ

In de afgelopen jaren is er veel vastgoed ontwikkeld en de herinrichting van de openbare ruimte is grotendeels voltooid. De belangrijkste projecten die nog gerealiseerd moeten worden zijn het GETZ entertainment centre en de Ziggo Dome.

2. Factsheet Leiden Centraal

Afbakening van project

Het projectgebied omvat aan de stadszijde het Stationsplein, delen van Stationsweg en Schuttersveld, tussen de Parmentierweg en de Plesmanweg. Aan de Zeezijde wordt het ruwweg afgebakend door de Bargelaan en Rijnsburgerweg.



Betrokken publieke en private actoren

De belangrijkste actoren zijn de gemeente Leiden, Universiteit Leiden/LUMC, CCL (Community College Leiden), Eurocommerce, de Sociale Verzekeringsbank (gebruiker SVB-kantoor), HBG Vastgoed, Achmea, NS/Prorail en ZWN (busmaatschappij, thans Connexion).

Bouwprogramma

	meest recent	gerealiseerd
kantoren	54.000	10.000
wonen	15.730	5.720
overig	39.210	7.000
totaal	108.940	22.720

Investeringen naar categorie en type actor

De rijkssubsidie vanuit het ministerie van V&W bedroeg 37 miljoen euro voor de tunnel en 5 miljoen euro voor de fietsenstalling. Private en overige investeringen niet bekend.

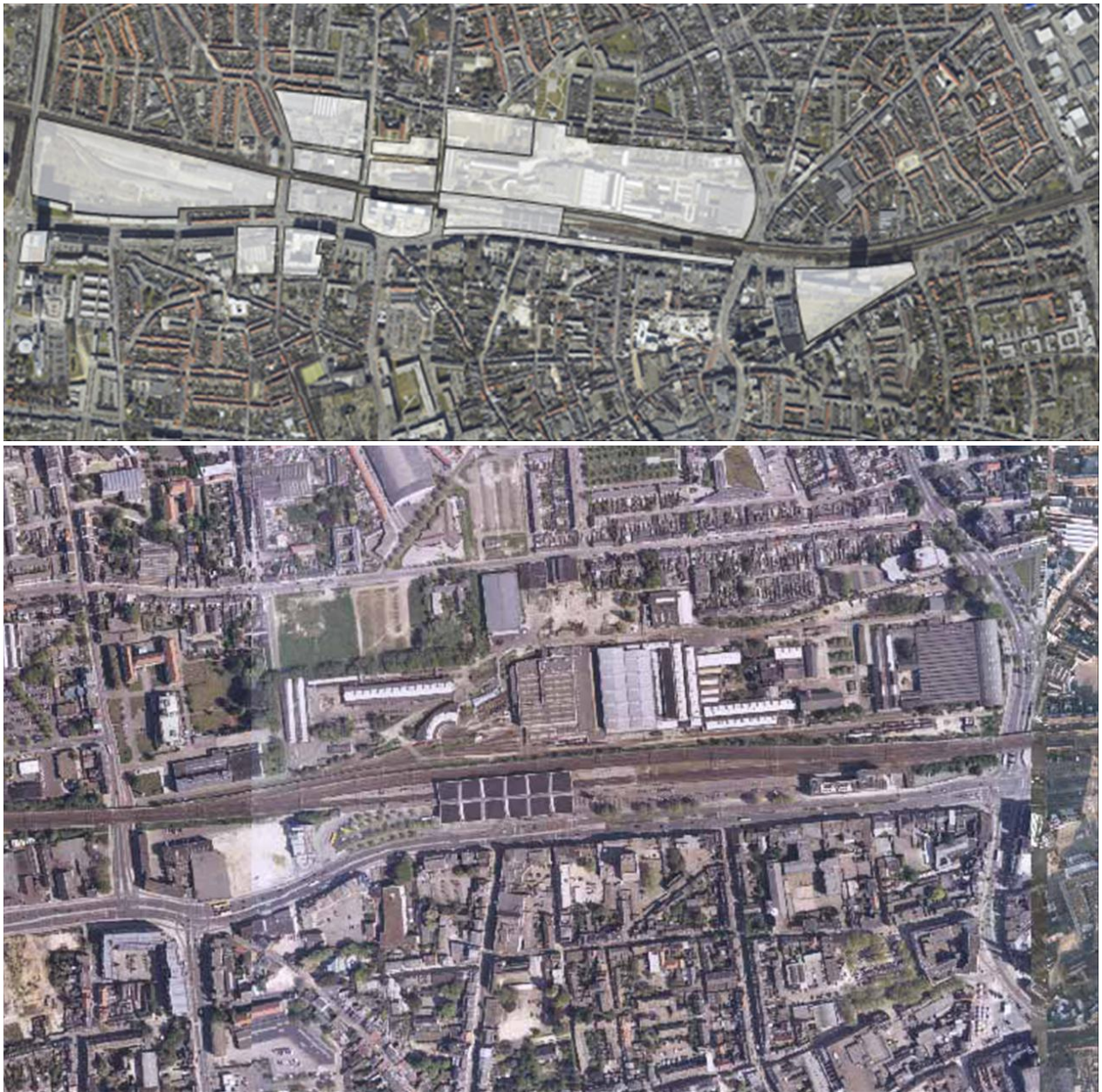
Chronologie van het project

1988	Begin planvorming
1994	Stedenbouwkundig plan
1994-95	Aanleg Stationspleintunnel
2009	Nieuw Masterplan of stedenbouwkundig plan (verwacht)
2013	Verwachte afronding

3. Factsheet Spoorzone Tilburg

Afbakening van project

De Spoorzone is een omvangrijk gebied, centraal gelegen in de stad. Het gebied strekt zich, aan weerszijden van het spoor uit van de Ringbaan West tot de Ringbaan Oost. Het heeft een lengte van ruim 2,5 kilometer en een totale bruto oppervlakte van circa 75 hectare.



Betrokken publieke en private actoren

De belangrijkste shareholders in de Spoorzone op dit moment zijn de gemeente Tilburg en de Provincie Noord-Brabant. Daarnaast heeft de gemeente diverse externe adviseurs bij het project betrokken: het Kwaliteitsteam Spoorzone, de Denktank Spoorzone, BVR Adviseurs en het Atelier Rijksbouwmeester (ARBM).

De belangrijkste marktpartij in het gebied op dit moment is ProRail als eigenaar van het station en van de infrastructuur en grond. Voor de vervoersknoop zijn ProRail, NS Stations, NS Vastgoed en Gemeente Tilburg de belangrijkste shareholders.

Daarnaast heeft een aantal private partijen een aanzienlijke grondpositie ingenomen, te weten NS-Poort, Ahold vastgoed BV en Rees/Van Wijnen. Betrokken corporaties zijn TBV Wonen, TIWOS en WonenBrebreg. Belegger Amvest is ook bij het project betrokken. Belangengroep Stichting Spoorzone Theresia (BST) heeft als doel het karakter en de toegankelijkheid van de woonwijk direct achter het station te waarborgen. Eind 2008 is de gemeente Tilburg een Europese selectieprocedure gestart voor de keuze van de projectontwikkelaar voor het kerngebied Spoorzone. Op basis daarvan hebben vier ontwikkelaars of combinaties zich gemeld voor toelating tot de gunningsfase: Volker Wessels Bouw & Vastgoedontwikkeling BV, MAB Development Nederland BV., AM Wonen BV/BAM Vastgoed BV (combinatie) en Hurks Vastgoed Zuid/Stichting Trudo (combinatie). Eind 2009 wordt daaruit een partij geselecteerd.

Bouwprogramma

	meest recent	gerealiseerd
kantoren	108.000	68.000
wonen	200.000	142.500
overig	80.000	14.980
totaal	388.000	225.480

Investerings naar categorie en type actor

Totale investeringskosten van het project worden geschat op 208 miljoen euro. Zelf legt Tilburg € 35 miljoen bij en heeft ze € 6,6 gereserveerd voor het nieuwe busstation.

De Provincie heeft € 4 miljoen toegezegd voor 'het doorsnijden van het spoor', € 3,6 miljoen voor 'het busstation' en € 0,5 miljoen voor het 'behoud van het industrieel erfgoed'. Voor de 'doorsnijding van het spoor', het 'busstation' en het 'verplaatsen van Nedtrain is door de Provincie in totaal € 26,1 miljoen toegezegd.

Bijdragen van VROM, V&W en ProRail bedragen in totaal € 59 miljoen euro. Private investeringen dienen grotendeels nog plaats te vinden na selectie van de marktpartij(en) eind 2009.

Chronologie van het project

- 2000 Presentatie Ontwikkelingsvisie Spoorzone van Riek Bakker (BVR)
- 2002 Presentatie Visie Spoorzone van het Atelier Rijksbouwmeester (Jo Coenen)
- 2003 Gemeenteraad neemt ruimtelijk-stedenbouwkundig ambitieniveau van de visie over
- 2005 Ambitieniveau is ruimtelijk doorvertaald in een structuurplan voor het gehele Spoorzone-gebied en vastgesteld door raad.
- 2007 In januari afronding onderhandelingen NS / Nedtrain
- 2011 Overdracht gronden NS werkplaats aan gemeente en in ruil Loven Noord t.b.v. nieuwe vestiging Nedtrain
- 2015 Geplande afronding project.

BIJLAGE 7 Verslag Expertmeeting Evaluatie Sleutelprojecten, 16 juni 2009

Aanwezig: Wim Derksen (VROM, voorzitter), Luca Bertolini (UvA), Willem Korthals Altes (TU Delft), Jan Ritsema van Eck (PBL), Edwin de Roos (BNA), Ellen Driessen (VROM), Niek van der Heiden (VROM), Bart Vink (VROM), Elien Wierenga (VROM), Ries van der Wouden (BSP), Marjolein Spaans (TU Delft), Jan Jacob Trip (TU Delft)

1. Presentatie resultaten

Ries van der Wouden presenteert de resultaten van het onderzoek.

2. Algemene reactie op het onderzoek en de gevolgde methodiek

Er is waardering voor het onderzoek. Men vindt het een degelijk en helder rapport met een strak onderzoeksdesign, mede gezien de beperkingen qua tijd en beschikbaarheid van gegevens. Zo is beoordeling van de tweede generatie sleutelprojecten lastig omdat deze nog niet zijn afgerond. Bij de selectie van indicatoren zijn soms pragmatische keuzes gemaakt. De conclusies van het onderzoek blijven echter overeind.

De doelstellingen van de projecten gaan verder dan de directe effecten. Denk bijvoorbeeld aan de kwaliteit van de werkgelegenheid en de mate waarin een internationaal vestigingsmilieu is gecreëerd. Een deel van deze aspecten zit impliciet in de gebruikte indicatoren. Meer kwalitatief vervolgonderzoek zou op dit punt een nog wat uitgebreidere analyse kunnen opleveren.

3. Aanbevelingen

Aanbeveling 1: Maak vóór de start van eventuele nieuwe sleutelprojecten door de rijksoverheid een expliciete afweging over de legitimiteit van dat beleid. Die afweging zou tenminste de volgende stappen moeten bevatten. Ten eerste: is er sprake van marktfalen? Zo ja, kunnen ten tweede de problemen door de lokale en regionale overheden worden opgelost? Zo nee, is er ten derde bij een beleid van de rijksoverheid kans op overheidsfalen en is dat groter dan het marktfalen? Zo nee, is ten vierde een projectaanpak effectiever dan generiek beleid?

De voorgestelde verkenning richt zich op concrete projecten, maar het is niet gezegd dat er uiteindelijk ook werkelijk sleutelprojecten uit voortkomen. De term sleutelprojecten moet worden gereserveerd voor projecten waar rijkskeuzes van af hangen. De meerwaarde van de sleutelprojectenaanpak is de integrale betrokkenheid van het Rijk, die kan leiden tot andere keuzes dan een sectorale betrokkenheid. Deze grotere betrokkenheid moet wel worden gelegitimeerd door het belang van het project. Bovendien is de noodzaak tot rijksbetrokkenheid wellicht minder groot dan in 1988, gezien het grotere zelfoplossend vermogen van steden.

Aanbeveling 2: Toekomstige sleutelprojecten dienen gelegitimeerd te worden vanuit de nationale beleidsopgaven. Beleidsinzet van sleutelprojecten door de rijksoverheid ten aanzien van de regionale opgaven is alleen gerechtvaardigd indien er een aantoonbare meerwaarde is voor de nationale opgaven én indien de ontwikkeling niet door lokale overheden en/of markt alleen tot stand kunnen worden gebracht.

Om de opgaven voor het Rijk vast te stellen is veel lokale en regionale kennis nodig. Een pure top-downbenadering is daarom te simpel. Anderzijds gaat het bij de aanwijzing tot sleutelproject om een zwaar middel, waarbij een sterke regie van het Rijk mag worden verwacht.

Aanbeveling 3: De rijksoverheid doet er verstandig aan om aan de hand van de nationale opgaven in het kader van Randstad 2040 eerst zelf de thema's en/of criteria te formuleren, waarbinnen nieuwe sleutelprojecten zouden moeten vallen. Een bottom-up selectieprocedure van nieuwe projecten is minder geschikt, omdat dan de regionale opgaven zullen domineren en het beleid verspreid zal worden over een veelheid van thema's.

Op welke thema's zou een volgende generatie sleutelprojecten zich moet richten? Zo'n duidelijk thema als de HST is er een volgende keer wellicht niet. Het hoeft echter niet per se om één thema te gaan, als er maar keuzes gemaakt worden. Het uitgangspunt hierbij zouden thema's moeten zijn die uit Randstad 2040 naar voren komen.

Aanbeveling 4: Toekomstige sleutelprojecten zijn in elk geval niet zinvol als één of meer van de volgende doelstellingen de boventoon voert: bevordering werkgelegenheid, toename vastgoedwaarde kantoren, functiemenging, integraliteit door bundeling van sectoren, versnelling van besluitvorming, betrokkenheid van private partijen. Op geen van deze doelen hadden de sleutelprojecten van de eerste en tweede generatie een effect.

Sleutelprojecten zijn in deze gevallen niet zonder meer zinvol; in sommige gevallen kunnen de genoemde doelstellingen echter valide zijn. Het onderzoek legt hier een bewijslast neer: het Rijk moet met overtuigend bewijs komen om de genoemde punten nog als rechtvaardiging voor nieuwe sleutelprojecten te kunnen opvoeren. In de eindversie van het rapport wordt deze aanbeveling aangepast.

Aanbeveling 5: Bij eventuele toekomstige sleutelprojecten zou een concentratie van de inspanningen op een beperkt aantal projecten gewenst zijn. Dat vergroot niet alleen de kans op meerwaarde van de inzet van de rijksoverheid, maar vermindert tegelijkertijd de kans op beleidsconcurrentie.

In het algemeen moet een te grote spreiding worden voorkomen. Het aantal projecten hangt echter mede af van de markt waarop men zich begeeft (bijvoorbeeld kantoren of woningen). Dit bepaalt hoe snel beleidsconcurrentie zal optreden tussen projecten.

Aanbeveling 6: Bij eventuele toekomstige sleutelprojecten kan een verdere 'verzakelijking' worden doorgevoerd door de projecten eerst zover mogelijk als 'business cases' rond te krijgen, en pas dan te bepalen of en zo ja hoeveel geld erbij moet. De 'bewijslast' voor extra financiering ligt dan bij het project: expliciet moet worden gemaakt welke extra resultaten daarmee worden behaald. Daarbij hoort een (interdepartementale) projectstructuur bij de rijksoverheid, die integraal verantwoordelijk is voor de projecten.

Het tweede deel van de aanbeveling is cruciaal: projecten moeten kunnen aantonen dat integrale betrokkenheid van en financiering door het Rijk noodzakelijk zijn gezien de potentiële meerwaarde van het project.

Aanbeveling 7: Eventuele toekomstige sleutelprojecten dienen te worden begeleid door een systeem van voortgangsrapportages, monitoring en evaluatie. Daarmee kunnen de voortgang en de effecten van de projecten systematisch in kaart worden gebracht. De rijksoverheid zal dan tevoren een toetsingskader voor sleutelprojecten moeten vaststellen.

Er moet budget worden gereserveerd voor monitoring en evaluatie.

4. Naar aanleiding van het onderzoek

De deelnemers aan de expertmeeting vinden het zinvol als het Rijk met een verkenning sleutelprojecten start, waarbij uitdrukkelijk rekening gehouden moet worden met de aanbevelingen.

Mogelijk kan in de verkenning gebruik gemaakt worden van internationaal vergelijkend onderzoek. De selectie van te bekijken projecten moet daarbij afhangen van de thema's waarvoor het Rijk kiest voor eventuele volgende sleutelprojecten.

Er is meer aandacht nodig voor doelmatigheidsonderzoek, om inzicht te krijgen in de efficiëntie van de financiële rijksinzet. In Nederland maakt het Rijk veel gebruik van verkennend onderzoek, maar dit wordt niet vaak aan evaluerend onderzoek gekoppeld. Door vooraf rekening te houden met evaluatieonderzoek worden doelstellingen waarop later geëvalueerd wordt, ook beter uitgewerkt. Er kan dan worden geëvalueerd op basis van uitgewerkte doelstellingen en niet zozeer op de directe effecten.

BIJLAGE 8 LIJST VAN TABELLEN

Tabel 1.1	Overzicht van de te analyseren projecten	11
Tabel 3.1	Gepland en gerealiseerd programma	28
Tabel 3.2	Start en afronding van projecten	29
Tabel 3.3	Directe structurele werkgelegenheid	31
Tabel 3.4	Ontwikkeling transactiepreizen koopwoningen, 1996-2006	34
Tabel 3.5	Ontwikkeling verhuurpreizen kantoren, 1991-2006	36
Tabel 3.6	Mobiliteitsbeeld op basis van MON 2004	39
Tabel 3.7	Mobiliteitsbeeld op basis van MON 2007 en verandering ten opzichte van MON 2004	40
Tabel 3.8	Kwantitatieve indicatoren ruimtelijke kwaliteit: functiemenging en dichtheid	43
Tabel 3.7	Expertoordeel kwalitatieve indicatoren ruimtelijke kwaliteit	45
Tabel 4.1	Overzicht rijksinvesteringen (in miljoen €) in eerste generatie Sleutelprojecten	50
Tabel 4.2	Overzicht rijksinvesteringen (in miljoen €) in tweede generatie Sleutelprojecten	51
Tabel 6.1	Meerwaarde sleutelprojecten	75