



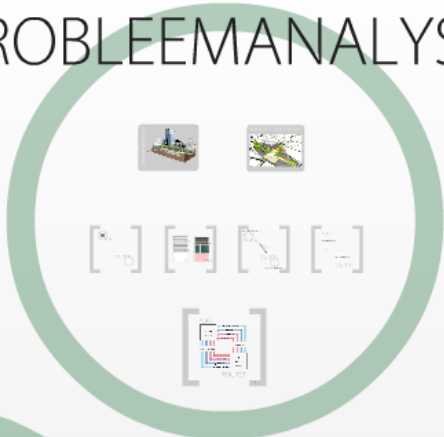
Relaties tussen plan en realiteit | Kruispleingarage, Rotterdam Central District



M. Boulghalegh
23 juni 2011

eindpresentatie

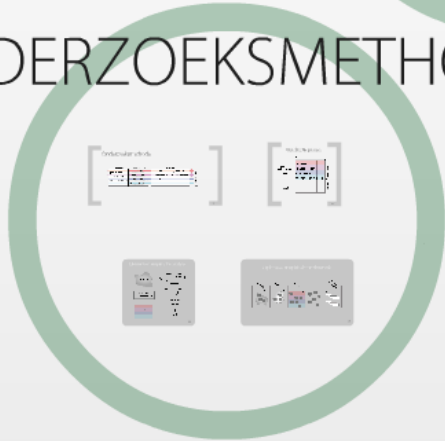
PROBLEEMANALYSE



START



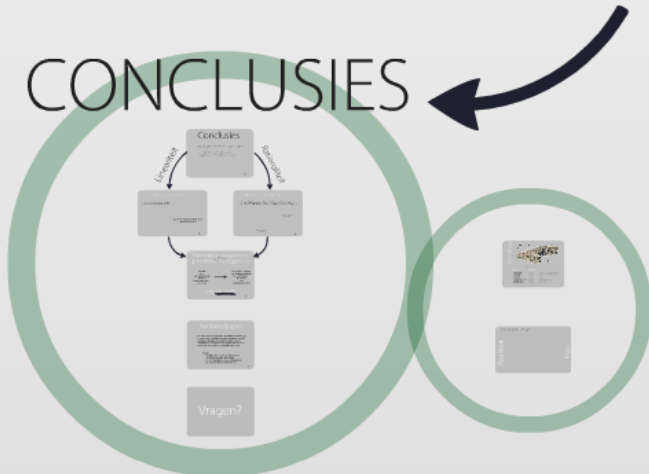
ONDERZOEKSMETHODE



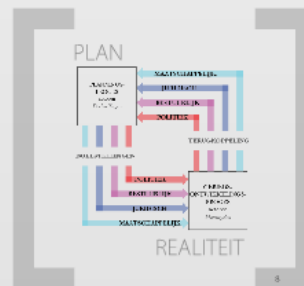
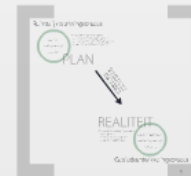
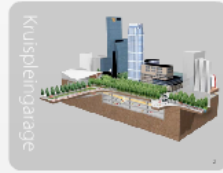
ONDERZOEKSRISULTATEN



CONCLUSIES



PROBLEEMANALYSE



Kruisplein garage



Rotterdam Central District



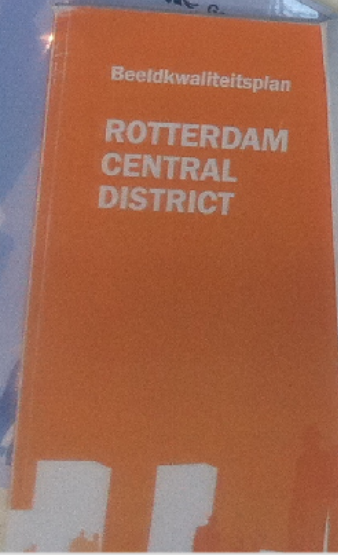


PLAN

REALITEIT



PLAN



ena
Local City District

Structuurvisie
ROTTERDAM

schone havenstad kleurrijk internationaal
herkenbare skyline aantrekkelijke Europese stad
moderne internationale reële
bevolking hoge den sociale
duurzame industrie innovatie
ondernemers vakmensen evenementen uitgaan
levensfilm media toelichting
cultuurleisurestoer speelde woon
stad gorgereid en val uit populaire
monumentale architectuur
jeugdportbrede scholencultuur spelen
weke wijcommie I trolen veron
troes eebden inspiratie van hogw
ar vervoer t huks fiet water
mob n dyn he bi stad
aars lane burrij
ng n o g v
part wone op
recreatie pionie
we diam

STADS VISIE ROTTERDAM

Gemeente Rotterdam
BINNENSTAD ALS CITY LOUNGE
BINNENSTADSPLAN 2008 - 2020

Gemeente Rotterdam
maxwan
architects and urbanists

Stedenbouwkundig plan 2007
CENTRAAL
DISTRICT
ROTTERDAM



Weena

Glocal City District

Beeldkwaliteitsplan
ROTTERDAM
CENTRAL
DISTRICT

Structuurvisie
ROTTERDAM
CENTRAL
DISTRICT
110317

Stedenbouwkundig plan 2007
CENTRAAL
DISTRICT
ROTTERDAM

schone havenstad kleurrijk internationale skyline aantrekkelijke Europese stads skyline
herkenbare skyline internationale skyline aantrekkelijke Europese stads skyline
moederstad internationale skyline aantrekkelijke Europese stads skyline
belevingsrijke internationale skyline aantrekkelijke Europese stads skyline
duurzame internationale skyline aantrekkelijke Europese stads skyline
ondernemers internationale skyline aantrekkelijke Europese stads skyline
leefbaar internationale skyline aantrekkelijke Europese stads skyline
cultuur internationale skyline aantrekkelijke Europese stads skyline
stad internationale skyline aantrekkelijke Europese stads skyline
omgeving internationale skyline aantrekkelijke Europese stads skyline
aanpak internationale skyline aantrekkelijke Europese stads skyline
jeugd internationale skyline aantrekkelijke Europese stads skyline
woningbouw internationale skyline aantrekkelijke Europese stads skyline
trouwe internationale skyline aantrekkelijke Europese stads skyline
transport internationale skyline aantrekkelijke Europese stads skyline
vervoer internationale skyline aantrekkelijke Europese stads skyline
mobiliteit internationale skyline aantrekkelijke Europese stads skyline
aansluiting internationale skyline aantrekkelijke Europese stads skyline
lanen internationale skyline aantrekkelijke Europese stads skyline
ongepavement internationale skyline aantrekkelijke Europese stads skyline
participatie internationale skyline aantrekkelijke Europese stads skyline
recreatie internationale skyline aantrekkelijke Europese stads skyline
pioniers internationale skyline aantrekkelijke Europese stads skyline

ROTTERDAM

BINNE
BINNENSTADSP

structuurvisie
ROTTERDAM
CENTRAL
DISTRICT

KAARTE
REFO

Y LOUNGE

Stedenbouwkundig plan 2007

Gemeente Rotterdam maxwan
architects and urbanists

CENTRAAL DISTRICT ROTTERDAM



REALITEIT



'Er kan nog veel meer in het CS-gebied'

William Alsop: 'Hoe het met m'n vakantie moet, dat weet ik even nog niet.'

Foto Peter de Jong/Car Vos

Door Ben Maandag

Rotterdam — Wil-



Plaats voor een heel nieuw stuk stad

Door Ben Maandag

Kant de Hogeschoolgebieden in Rotterdam? De vraag stellen is eigenlijk al een doodzonde, want deze gebouwen met twijfel en scepticisme Natuurlijk stopt de Hogeschoolgebieden straks in Rotterdam. Natuurlijk houdt de dienstverlener even half, althans door te spreken naar Amsterdam, al is thans nog niet helemaal duidelijk over welke traject.

Goed. Daar doen we dus niet moeilijk meer over. Die trein stopt in Rotterdam. Maar dit vastgesteld behoudende, doemt ogenblikkelijk de volgende vraagstelling op. Wat doen we met het Centraal Station? Leuk bouwen, ontwerpen door Sybold van Ravesteyn, met karakteristieke overkappingen die je in de rest van Nederland niet tegenkomt. Rank en in klare lijn de perons overvloedig, achter een licht gekromd kantoorgebouw, waarin de lage vensters de toezicht op het verkeer heen zetten en de indruk wekken dat het gebouw iets veel grutters voorstelt dan de twee verdiepingen die het in werkelijkheid hoog is. Maar, ondanks die architectonische kunstgrepen: het is te klein. Er zal al het een en ander moeten gebeuren om het station aan de huidige verkeersstromen aan te passen. En er zal nog veel meer moeten gebeuren om het station ook de aluren van een heel, internationaal meestellend Hogeschools-station te geven.

Trouwens, als we dat doen voor het Centraal Station, moeten we dan niet meteen naar de gemeente



Er zal al het een en ander moeten gebeuren om het station aan de huidige verkeersstromen aan te passen en internationale allure te geven. Foto: Ceas Huijgen/Robbiano Designlab

Werkplegenheid die kan worden gelausd in het nieuwe stuk stad dat rondom het CS kan ontstaan. Want dat kan het worden: een heel nieuw stuk stad, een samenspel van wonen, werken, schoolgaan en ontspanning, met bovendien nog een ruime voorziening waar kan worden geparkeerd.

De afgelopen tijd is uitgebreid onderzocht met de Nederlandse Spoorwegen, die niet alleen het Centraal Station en het station Hoopplein in bezit hebben, maar ook nog een lap grond bij dat laatste station. Er kan worden verder gewerkt met een veerplan van plan dat NS-architect Harry Reijnders ooit maakte voor het Centraal Station. Verder wordt rekening gehouden met een nieuwe heraanleg voor het inmiddels degressieve postkantoor aan de Dijkstraat. Het Groot Handelsgebouw blijft onraangestast.

Promenade

Duizenden vierkante kilometers nieuwe stad. Met als rode draad een lange promenade, die zich uitstrekt van de ijstaf tot aan het station Hoopplein. Dat is de ruggraat van het plan. Langs deze promenade gebeurt 't, het voetgangersgebied koppelt alles aan elkaar. Een reeks kantoren bovenop het CS, al kan je nauwelijks nog spreken van kantoren. "Een kantoor is eigenlijk al een verouderd woord voor dit gebied," meent Ronald Velle. "Je kunt denken aan combinaties met woningbouw. Dat er woningen moeten komen staat als een paal boven water en komt ook

maken. Daar zitten de achterkanten van het Waena. Wij hebben daarom voor deze onderaardige gezonden, dat maakt dit heel verhaal mogelijk." Kantoren, gemengd met woningen en uitlopend in onderwijsvoorzieningen. Midden in een knooppunt van openbaar vervoer voorzieningen. De HSL, natuurlijk. De Lijn, de metro, TramPlus. Het Stationsplein, dat een gestroomlijnd uitzicht moet krijgen, want dat lijkt vandaag de dag echt nergens op.

Spectaculair

Om zich te oriënteren op de vraag hoe andere steden waar de HSL een station heeft dat niet hebben aangepakt, werden bezoeken gezonden naar plaatsen als Londen, Madrid, Lille en Parijs. Overal doen ze het anders. Maar overal maken ze er ook iets spectaculair van. "We kwamen terug met de overtuiging dat zelf onze ambities moeten formuleren," zegt Martin Aarts. "Wanneer die trein hier stopt, dan komen de mensen niet zo maar te loep om te vertellen dat ze hier hun hotels willen bouwen. Nee, je moet daar zelf mee aan de slag. Vanzelf gebeurt er niets. Onze conclusie is dat er hier een hoop kan. We hoeven die andere steden heus niet na te lopen."

De studie van de dS+V I&T er. Het bureau Twijstra Guldre doet op dit moment onderzoek of het plan uitvoerbaar haalbaar is. Wanneer dat bekend is, dan kan er een stedenbouwkundige vorm met een aan de slag. Iemand die het plan op hoog niveau

Provenierswijk vreest plannen CS

Bewoners willen inspraak om karakter van singels te beschermen

Bent

Een publieke en politieke discussie over de plannen voor het Centraal Station, dat is wat de omringende opeengroep Centraal Station van de bewonersvereniging wil bereiken. De mogelijke gevolgen van het Centraal Station en de nu nog in de lucht hangende plannen zullen worden behandeld op een vergadering op zaterdag 15 februari.

"Formeel bestaan er al plannen voor de bouw van het Centraal Station, maar die zijn nog niet vastgesteld. Het is noodzakelijk dat de bewonersvereniging zich kan uitdrukken over wat wel en niet acceptabel is. Nu wordt er al veel over het ontwerp nagedacht." De bewonersvereniging wil zich uitdrukken over de plannen voor de bouw van het Centraal Station en de nu nog in de lucht hangende plannen.

"We hebben in de Provenierswijk twee groenplannen, die zijn nu in de hand van de gemeente. We willen graag inspraak over dat wij worden

opgenomen moeten worden.

De bewoners zijn ook van mening dat de plannen voor de bouw van het Centraal Station, dat is wat de omringende opeengroep Centraal Station van de bewonersvereniging wil bereiken. De mogelijke gevolgen van het Centraal Station en de nu nog in de lucht hangende plannen zullen worden behandeld op een vergadering op zaterdag 15 februari.

"Formeel bestaan er al plannen voor de bouw van het Centraal Station, maar die zijn nog niet vastgesteld. Het is noodzakelijk dat de bewonersvereniging zich kan uitdrukken over wat wel en niet acceptabel is. Nu wordt er al veel over het ontwerp nagedacht." De bewonersvereniging wil zich uitdrukken over de plannen voor de bouw van het Centraal Station en de nu nog in de lucht hangende plannen.

"We hebben in de Provenierswijk twee groenplannen, die zijn nu in de hand van de gemeente. We willen graag inspraak over dat wij worden

Centraal Station van de dienst

"Formeel bestaan er al plannen voor de bouw van het Centraal Station, maar die zijn nog niet vastgesteld. Het is noodzakelijk dat de bewonersvereniging zich kan uitdrukken over wat wel en niet acceptabel is. Nu wordt er al veel over het ontwerp nagedacht." De bewonersvereniging wil zich uitdrukken over de plannen voor de bouw van het Centraal Station en de nu nog in de lucht hangende plannen.

"Formeel bestaan er al plannen voor de bouw van het Centraal Station, maar die zijn nog niet vastgesteld. Het is noodzakelijk dat de bewonersvereniging zich kan uitdrukken over wat wel en niet acceptabel is. Nu wordt er al veel over het ontwerp nagedacht." De bewonersvereniging wil zich uitdrukken over de plannen voor de bouw van het Centraal Station en de nu nog in de lucht hangende plannen.

"We hebben in de Provenierswijk twee groenplannen, die zijn nu in de hand van de gemeente. We willen graag inspraak over dat wij worden

noet profijt van hebben. Bijvoor

"Formeel bestaan er al plannen voor de bouw van het Centraal Station, maar die zijn nog niet vastgesteld. Het is noodzakelijk dat de bewonersvereniging zich kan uitdrukken over wat wel en niet acceptabel is. Nu wordt er al veel over het ontwerp nagedacht." De bewonersvereniging wil zich uitdrukken over de plannen voor de bouw van het Centraal Station en de nu nog in de lucht hangende plannen.

"Formeel bestaan er al plannen voor de bouw van het Centraal Station, maar die zijn nog niet vastgesteld. Het is noodzakelijk dat de bewonersvereniging zich kan uitdrukken over wat wel en niet acceptabel is. Nu wordt er al veel over het ontwerp nagedacht." De bewonersvereniging wil zich uitdrukken over de plannen voor de bouw van het Centraal Station en de nu nog in de lucht hangende plannen.

"We hebben in de Provenierswijk twee groenplannen, die zijn nu in de hand van de gemeente. We willen graag inspraak over dat wij worden

'Erop of eronder voor de Provenierswijk'

Gemeente met private partijen aan de slag met Centraal Station

6 April 2000

PROVENIERSWIJK - De gemeente Rotterdam, de Nederlandse Spoorwegen en twee vastgoedgiganten richten een Gebiedsontwikkelingsmaatschappij op voor de heraanleg van het gebied rondom het Centraal Station. Dit hebben de partijen vastgesteld in een startovereenkomst. Het Engelse stedenbouwkundige bureau Alsop & Strimmer maakt een masterplan, dat naar verwachting eind oktober klaar is. Parallel wordt gewerkt aan de gezamenlijke uitgangspunten en spelregels voor de plannering. Bewoners van de Provenierswijk, verenigd in de Werkgroep CS, vrezen ondertussen dat de heraanleg van het gebied wel eens ten koste kan gaan van de leefbaarheid van hun buurt.



De woonwijk van het station krijgt een volwaardige omgeving.

Erop of eronder

De Provenierswijk werkgroep maakt zich zorgen over de omvang van het project. In eerste plannen was sprake van een hanteerbare stad boven de sporen met een enorme parkeergarage, bereikbaar via een lift van het Krimpolderplein. Zo'n stad zou letterlijk de hele wijk overschaduwen, terwijl de lift voor stank- en geluidsoverlast zorgt. Toch ziet de werkgroep ook positieve kanten. Een nieuw CS kan een harmonische overloop worden tussen het oude vooroorlogse Rotterdam (de Provenierswijk) en het moderne Rotterdam (Stationspleinrijds). Door de wandelruimte van het centrum, van het station naar de Provenierswijk wordt het gezicht van de stad voor de toevallige passant veelzijdiger. De werkgroep pleit derhalve voor een integraal plan, waarin gemeenten en private partners een duidelijk visie naar voren brengen op beide zijden van het CS. Omwonenden zouden in elke fase van de planvorming nauw betrokken moeten worden. In de brochure 'Provenierswijk, Erop of eronder' presenteert de werkgroep

voor huren. Dat is al een ding. En dat bevat me wel, mijn grappen wordt ge... Hij zegt het met een satonie. Een brede lach als onderstreping. We hadden het over Rotterdam het CS-gebied, om te zijn. Alsop wil een masterplan ontwikkelen door met zijn vijf mensen te spreken. "Ik heb er vijf of zes maanden om de week een wo... houden. In Nederland heb... presentie alsof een masterplan

nationale beslissingen zijn onderling niet gezonden. Daarnaast moeten de aansluitende wijken met heel veel verschillende plannen worden ontwikkeld. Het CS sluit straks

Amibities

verloppen in het Hoofdeindegebied worden gepresenteerd in de buurt der volkeren. Tenslotte wordt in het gebied

ALSOPO & STRIMMER

15 FEBRUARI 1996

Plaats voor een heel nieuw stuk stad

Door Ben Maandag

Komt de Hogesnelheidstrein in Rotterdam? De vraag stellen is eigenlijk al een doodzonde, want deze getuigt van twijfel en scepsis. Natuurlijk stopt de Hogesnelheidstrein straks in Rotterdam. Natuurlijk houdt de flitstrein hier even halt, alvorens door te spere naar Amsterdam, al is thans nog niet helemaal duidelijk over welk traject.

Goed. Daar doen we dus niet moeilijk meer over. Die trein stopt in Rotterdam. Maar dit vastgesteld hebbende, doemt ogenblikkelijk de volgende vraagstelling op. Wat doen we met het Centraal Station? Leuk bouwwerk, ontworpen door Sybold de Ravesteijn, met karakteristieke overkappingen die je in de rest van Nederland niet tegenkomt. Rank en in klare lijn de perrons overvleugelend, achter een licht gekromd kantoorgebouw, waarin de lage vensters de toeschouwer op het verkeerde been zetten en de indruk wekken dat het gebouw iets veel groters voorstelt dan de twee verdiepingen die het in werkelijkheid hoog is. Maar, ondanks die architectonische kunstgrepen: het is te klein. Er zal al het een en ander moeten gebeuren om het station aan de huidige verkeersstromen aan te passen. En er zal nog veel meer moeten gebeuren om het station ook de allure van een echt, internationaal meetellend Hogesnelheidsstation te geven.

Trouwens, als we dat doen voor het Centraal Station, moeten we dan niet meteen naar de gehele



Er zal al het een en ander moeten gebeuren om het station aan de huidige verkeersstromen aan te passen en internationale allure te geven. Foto Cees Kuiper/Rotterdams Dagblad

ties' van het CS-gebied voor de komende decennia zijn onder-

Werkgelegenheid, die kan worden gehuisvest in het nieuwe stuk stad dat rondom het CS kan ontstaan. Want dat kan het worden: een heel nieuw stuk stad, een samsenspel van wonen, werken, schoolgaan en ontspanning, met bovendien nog een ruime voorziening waar kan worden geparkeerd.

De afgelopen tijd is uitgebreid onderhandeld met de Nederlandse Spoorwegen, die niet alleen het Centraal Station en het station Hofplein in bezit hebben, maar ook nog een lap grond bij dat laatste station. Er kan worden verder gewerkt met een veelomvattend plan dat NS-architect Harry Reijnders ooit maakte voor het Centraal Station. Verder wordt rekening gehouden met een nieuwe bestemming voor het inmiddels leegstaande postkantoor aan de Delftsestraat. Het Groothandelsgebouw blijft onaangetaast.

Promenade

Duizenden vierkante kilometers nieuwe stad. Met als rode draad een lange promenade, die zich uitstrekt van de ijshal tot aan het station Hofplein. Dat is de ruggegraat van het plan. Langs deze promenade gebeurt 't, het voetgangersgebied koppelt alles aan elkaar. Een reeks kantoren bovenop het CS, al kan je nauwelijks nog spreken van kantoren: „Een kantoor is eigenlijk al een verouderd woord voor dit gebied,” meent Ronald Volk.

Je kunt denken aan combinaties met woningbouw. Dat er woningen moeten komen staat als een paal boven water en komt ook

maken. Daar zitten de achterkanten van het Weena. Wij hebben daarom voor deze omdraaiing gekozen, dat maakt dit hele verhaal mogelijk.”

Kantoren, gemengd met woningen en uitlopend in onderwijsvoorzieningen. Midden in een knooppunt van openbaar vervoervoorzieningen. De HSL, natuurlijk. De trein, de metro, TramPlus. Het Stationsplein, dat een gestroomlijnd uiterlijk moet krijgen, want dat lijkt vandaag de dag echt nergens op.

Spectaculair

Om zich te oriënteren op de vraag hoe andere steden waar de HSL een station heeft dat nou hebben aangepakt, werden bezoeken gebracht aan plaatsen als Londen, Madrid, Lille en Parijs. Overal doen ze het anders. Maar overal maken ze er ook iets spectaculairs van. „We kwamen terug met de overtuiging dat zélf onze ambities moeten formuleren,” zegt Martin Aarts. „Wanneer die trein hier stopt, dan komen de mensen niet zelf naar je toe om te vertellen dat ze hier hun hotels willen bouwen. Nee, je moet daar zelf mee aan de slag. Vanzelf gebeurt er niets. Onze conclusie is dat er hier een hoop kan. We hoeven die andere steden heus niet na te apen.”

De studie van de dS+V ligt er. Het bureau Twijnstra Gudde doet op dit moment onderzoek of het plan inderdaad haalbaar is. Wanneer dat inderdaad het geval is, dan kan er een stedenbouwkundige van formaat mee aan de slag. Iemand die het plan op hoog niveau

aan

voor humor. Da
b. En dat bevalt n
mijn grappen w
' Hij zegt het met
onie. Een brede
als onderstreping
we hadden het ov
Over het CS-gebie
e zijn. Alsop wil e
ontwikkelen door
lijk mensen te spr
de eerste vijf of ze
i we om de week
houden. In Nede
woordje alles aan

Prove

Bewoners v

Bont

En publieke
het Centraal
groep Centra
ierswijk wil be
ng van het C
il baren de be
hebben.

vrezen aantast
ngel en Proveni
nering van het
er zominval door
ysels en verpau
k. Ook is men b
es die het statio
ou moeten heb
ppunt, wor
kelen en vele
aak - niets me
hebben. Hugo
oordt namens
rritaties en wen
al bewoners.
ls geconfronte
onder dat wij v

'Er kan nog veel meer in het CS-gebied'

William Alsop: 'Hoe het met m'n vakantie moet, dat weet ik even nog niet.'

Foto Peter de Jong/Cor Vos

Door Ben Maandag

Rotterdam — Wil-



15 FEBRUARI 1996

oor een heel nieuw stuk stad

'Er
G
aa

PROVE
gemeen
Nederla
en twee
richten
kelings
voor de
van het

Provenierswijk vreest plannen CS

Bewoners willen inspraak om karakter van singels te beschermen

Bont

Een publieke en politieke discussie over de plannen voor het Centraal Station, dat is wat de onlangs opgevoerde werkgroep Centraal Station van de bewonersvereniging Provenierswijk wil bereiken. De mogelijke gevolgen van de aanleg van het Centraal Station en de aanleg van de singels baren de bewoners zorgen. Zij willen inbreng inbrengen hebben.

„Enorme bouwmassa's worden tegen de woonwijk gepland,” zegt hij. „De hele omgeving gaat naar de knoppen. Het is noodzakelijk dat de deelgemeente- en gemeentepolitiek aangeven wat wel en niet acceptabel is. Nu wordt er alleen op ambtelijk niveau gewerkt.” De bewoners zullen vechten voor het behoud van de Spoorsingel en Provenierssingel. Van Velzen: „We hebben in de Provenierswijk twee geweldige singels, daar zijn we trots op. Dat is een stukje historie en zou beschermd stadsgezicht kunnen worden. Wij hebben

zijde zou moeten verdwijnen. De bewoner geeft toe dat de plannen nog in een pril stadium zijn, maar denkt te weten waarom deze via een rapport al gepresenteerd zijn. „De dienst Stedebouw + Volkshuisvesting mikt op rijks-subsidie voor de bouw van het station. Voor het bouwen van woningen, winkels et cetera zijn projectontwikkelaars nodig als investeerders. De plannen zijn gewoon lokkertjes.”

Tot nu toe heeft de werkgroep informatie verzameld, buurtgenoten ingelicht en 'flink gecommuniceerd' met de deelgemeente Noord. Dat zou de aanleiding geweest zijn voor de bewonersavond, die de deelgemeente heeft georganiseerd om alle bewoners van Noord in te lichten over de plannen rond het CS en RandstadRail.

Uitleg

Wethouder Kombrink komt persoonlijk uitleg geven op 5 novem-

ber. Centraal Station van de dienst Stedebouw + Volkshuisvesting (dS+V) en dat de discussie op gang komt.

Volgens een woordvoerder van de dS+V is er 'nog niet veel aan de hand' en dient het verkenningsrapport als basis voor plannen die volgend jaar op papier worden gezet. Verder wordt er volgens hem een groot aantal onderzoeken gehouden naar spoorbouw, milieu, autobereikbaarheid en de wens om het Centraal Station tot woongebied te verklaren.

„Het hele gebied zal veranderen,” meldt hij. „Dat is duidelijk. De gevolgen voor de bestaande bebouwing en omgeving zijn dat niet.” Dagelijks bestuurder Crista Vonkeman van de deelgemeente Noord geeft aan dat de deelgemeente eigenlijk twee rollen heeft. Die van belangenbehartiger van de bewoners en van de lokale overheid. „Als er een plan is, regelt de deelgemeente de inspraak. Wij kiezen positie aan de

ook profijt van hebben. Bijvoorbeeld door een extra impuls voor de werkgelegenheid, de buitenruimte of de veiligheid. Met andere overheden gaan we het debat aan. Over de plannen, de manier van werken en de gevolgen voor de deelgemeente.”

Verder is de deelgemeente de instantie die diverse vergunningen afgeeft en betrokken is bij procedures rond bestemmingsplannen en invulling van de buitenruimten.

De bestuurder vindt het terecht dat bewoners bezorgd zijn en vragen stellen. Aan de andere kant meent zij dat bewoners niet over alle keuzes kunnen meedenken en dat de politiek beslissingen moet nemen over de toekomst van het Centraal Station en RandstadRail. Tegenstander van ingrijpende plannen lijkt de deelgemeente niet te zijn. Vonkeman: „De deelgemeente Noord vindt het fantastisch dat de bereikbaarheid van het openbaar vervoer be-

'Erop of eronder voor de Provenierswijk'

Gemeente met private partijen aan de slag met Centraal Station

6 April 2000

al bewoners. „We is geconfronteerd onder dat wij wor-

we trots op. Dat is een stukje historie en zou beschermd stadsgezicht kunnen worden. Wij hebben

Uitleg

Wethouder Kombrink komt persoonlijk uitleg geven op 5 novem-

kale overheid. „Als er een plan is, regelt de deelgemeente de inspraak. Wij kiezen positie aan de

„De deelgemeente Noord vindt het fantastisch dat de bereikbaarheid van het openbaar vervoer be-

‘Erop of eronder voor de Provenierswijk’

6 April 2000

Gemeente met private partijen aan de slag met Centraal Station

PROVENIERSWIJK – De gemeente Rotterdam, de Nederlandse Spoorwegen en twee vastgoedgiganten richten een Gebiedsontwikkelingsmaatschappij op voor de herontwikkeling van het gebied rondom het Centraal Station. Dit hebben de partijen vastgelegd in een startovereenkomst. Het Engelse stedenbouwkundige bureau Alsop & Störmer maakt een *masterplan*, dat naar verwachting eind oktober klaar is. Parallel wordt gewerkt aan de gezamenlijke uitgangspunten en spelregels voor de planmakerij. Bewoners van de Provenierswijk, verenigd in de Werkgroep CS, vrezen ondertussen dat de herontwikkeling wel eens ten koste kan gaan van de leefbaarheid van hun buurt.

Rotterdam CS is straks de belangrijkste halteplaats voor de hogesnelheidslijn in Nederland. Om te kunnen voldoen aan de eisen die zo'n internationale halteplaats stelt, bijvoorbeeld wat betreft aantallen reizigers, is een nieuw station hard nodig, vindt



De noordzijde van het station krijgt een volwaardige entree.

archiefoto: LEUNIS VERLINDE

nanciële beslissingen zijn echter nog niet genomen.

Ambities

Daarnaast moeten de aangrenzende wijken maximaal economisch profijt hebben van de herontwikkeling. Het CS sluit straks

kelingen in het Hofpleingebied worden opgestoten in de vaart der volkeren.

Tenslotte wordt in het gebied

Erop of Eronder

De Provenierswijkse werkgroep maakt zich zorgen over de omvang van het project. In eerdere plannen was sprake van een heuse stad boven de sporen met een enorme parkeergarage, bereikbaar via een *fly-in* vanaf het Kleinpolderplein. Zo'n stad zou letterlijk de hele wijk overschaduwen, terwijl de *fly-in* voor stank- en geluidsoverlast zorgt. Toch ziet de werkgroep ook positieve kanten. Een nieuw CS kan een harmonische overloop worden tussen het oude vooroorlogse Rotterdam (de Provenierswijk) en het moderne Rotterdam (Stationspleinzijde). Door een wandelroute van het centrum, via het station naar de Provenierswijk wordt het gezicht van de stad voor de toevallige passant veelzijdiger.

De werkgroep pleit derhalve voor een integraal plan, waarin gemeente en private partners een duidelijke visie naar voren brengen op beide zijden van het CS. Omwonenden zouden in elke fase van de planvorming nauw betrokken moeten worden. In de brochure 'Provenierswijk, Erop of Eronder' presenteert de werk-

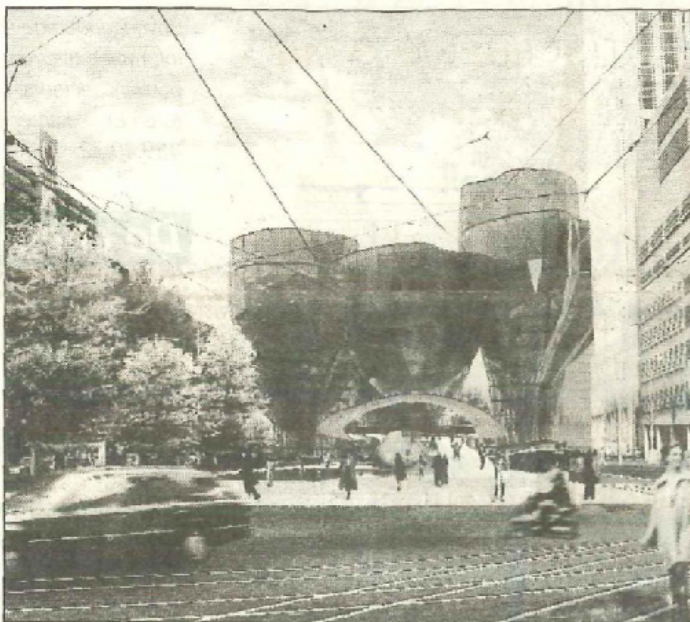
Aarzeling over nieuw CS

26 April 2007

door TJEERD AGEMA

PROVENIERSWIJK - Vijftig jaar na het begin van de wederopbouw en slechts vijf jaar na de Kop van Zuid komt Rotterdam opnieuw met een ambitieus plan: Rotterdam CS moet op de schop. Als het aan de plannenmakers ligt, wordt ook het gebied rondom het station flink onder handen genomen. De Delftse laan moet een schitterende promenade worden en het Hofpleinkwartier gaat weer vooroorlogs bruisen. Maar voordat de grootse plannen van het projectbureau Rotterdam Centraal werkelijkheid zijn, mogen eerst nog een hoop mensen hun zegje doen. Maandagavond waren de bewoners van de Provenierswijk aan de buurt.

Op de plek waar nu het karakteristieke treinstation staat, verrijst binnen vijftien jaar een 'mobiliteitsknooppunt' waar 'alle vormen van mobiel zijn', samenkomen. Een jaar geleden kreeg een Engels architectenteam onder leiding van William Alsop de opdracht een Masterplan te maken voor een nieuw station met



dat hard nodig. Als Rotterdam mee wil blijven doen in Europa als 'hippe en moderne' stad' moet het veel investeren in het gebied rondom het station. Stedenbouwkundige Aarts: "In de binnenstad werken momenteel 90.000 mensen en in de haven 60.000. Dat betekent dat de Rotterdamse werkgelegenheid in toenemende mate afhankelijk is van de stad. Om nieuwe werkgelegenheid binnen te halen, heb je meer nodig dan mooie locaties. Daarvoor zijn heel veel woningen nodig. Het Masterplan voor-

ment' op het Hofpleinkwartier. Voor 2010 staan 15.000 nieuwe woningen gepland in het stadscentrum en de Kop van Zuid." Daar komt bij dat het steeds drukker wordt rondom het huidige Centraal Station door het toenemende autoverkeer. Daarnaast wordt het binnen het CS voller en voller. Over vijf jaar gaat Randstadrail draaien en wordt Rotterdam onderdeel van het HSL-netwerk. Om al die bewegingen in goede banen te leiden is een nieuw station nodig, waar het verkeer op verschillende ni-

de zuidzijde van het station af van het 'zelfmoordplein' vol voortdenderende bussen en trams. Daarom is alles bij elkaar gekozen voor een station met futuristisch gestapelde lagen waar het een feest moet zijn om in en uit te stappen. Meer dan nu het geval is, moet het 'mobiliteitsknooppunt' ('station' mag niet meer volgens de projectorganisatie) het kernpunt worden van de stad.

Vermossing

Een flitsende presentatie vol bewegelijke animaties en hippe muziek moest de aanwezigen maandagavond overtuigen van de pré's van het Masterplan. Maar de bewoners van de Provenierswijk bleken toch met een hoop vragen te zitten. Zo blijkt dat het dak over de perrons dertig meter boven het maaiveld gepland is. Dat is twee keer zo hoog als de gemiddelde hoogte van de woningen aan de noordzijde van het station. Bewoners van de Provenierswijk vrezden letterlijk in de schaduw van het station te komen. Een van de aanwezigen heeft het zelfs over vermossing van de woningen.

Een ander punt is dat aan de zuidzijde van het station, de verschillende vormen van verkeer gescheiden van elkaar hun weg

evenals de veiligheid.

Aan de noordzijde, op het Proveniersplein, komen trams, auto's voetgangers en fietsers elkaar in het Masterplan voorlopig wel op één niveau tegen. Drie tramlijnen zullen in de toekomst noord binnenrijden vanuit het station (de zogenaamde Noord-Zuidroute). De vraag dringt zich op of het spreekwoordelijke zelfmoordplein aan de zuidzijde in het plan naar de noordzijde verlegd is. Hans Rombouts, voorzitter van de werkgroep Centraal Station van de Provenierswijk is er niet gerust op. "Het lijkt wel of alle problemen die de projectorganisatie niet in het plan kwijt kan, gedumpt worden in de Provenierswijk," reageert hij. Projectleider Leon van Hoof nuanceert dat beeld. "Er zijn veel zaken aan de noordzijde die in overleg met buurtbewoners en de deelgemeente nog in detail uitgewerkt moeten worden."

Rombouts heeft nog teveel kanttekeningen om positief te zijn over het Masterplan. Inspraak in de plannen is nog mogelijk in mei. Het Masterplan is vooral bedoeld om de structuur van het gebied vast te leggen. De verdere invulling staat nog niet vast, het is zelfs nog maar de vraag of de huidige architect de opdracht uiteindelijk wel krijgt. Over de champagneglazen is Van Hoof

Rotterdam — De VVD heeft inmiddels ook flinke kritiek op de financiële onderbouwing voor

VVD bekritiseert inmiddels

Cro
Rotterdam
één gro
Transform
toor aan
keergara
traal Stat
verschill
moeten.
stadsgeb
Zomaar v
avond in
daan aan
die druk
bied rond
een mast
dersteun
de afgelo
groepen
schillend
sche ver
zich meel
senteerde
De werk
meer dan
bleken op
slag te zij
taties vie
sten te o
eens blee
genstaat
Zo is de
Nederland
des aanst
de avond
ter niet k
dogenloz
hoogste k
dus niet,
rond het
volk en r
van Na
luidde ee
de werkg
Veel aan
Weena, c
Sommige
aanbevel
tunnel te

veel investeren in het rondom het station. Stedenbouwkundige Aarts: "In de stad werken momenteel mensen en in de haven. Dat betekent dat de Rotterdamse werkgelegenheid in de mate afhankelijk is van de stad. Om nieuwe werkgelegenheid binnen te halen, heb je nodig dan mooie locaties. Het zijn heel veel woningen. Het Masterplan voor-

centrum en de Kop van Zuid." Daar komt bij dat het steeds drukker wordt rondom het huidige Centraal Station door het toenemende autoverkeer. Daarnaast wordt het binnen het CS voller en voller. Over vijf jaar gaat RandstadRail draaien en wordt Rotterdam onderdeel van het HSL-netwerk. Om al die bewegingen in goede banen te leiden is een nieuw station nodig, waar het verkeer op verschillende ni-

hoog als de gemiddelde hoogte van de woningen aan de noordzijde van het station. Bewoners van de Provenierswijk vrezen letterlijk in de schaduw van het station te komen. Een van de aanwezigen heeft het zelfs over vermissing van de woningen.

Een ander punt is dat aan de zuidzijde van het station, de verschillende vormen van verkeer gescheiden van elkaar hun weg

Rombouts heeft nog teveel kanttekeningen om positief te zijn over het Masterplan. Inspraak in de plannen is nog mogelijk in mei. Het Masterplan is vooral bedoeld om de structuur van het gebied vast te leggen. De verdere invulling staat nog niet vast, het is zelfs nog maar de vraag of de huidige architect de opdracht uiteindelijk wel krijgt. Over de champagneglazen is Van Hoof

hoogste kantoorstoren. Zondag niet, bij de nieuwe h rond het CS. „De straat i volk en niet van de rece van Nationale Nede luidde een van de concl de werkgroep hoogbouw Veel aandacht was er Weena, de grote verk Sommige werkgroepen aanebeveling het verkeer tunnel te leiden en het V

heemkes (VVD) een overeen komst gesloten over de vernieu wing van het Centraal Station. In het 'procesakkoord' is afgespro ken dat beide partijen, Rotterdam en rijk, in het project samenwer ken op grond van het afgeslankte masterplan, zoals Rotterdam dat vorige maand presenteerde. De overeenkomst, die voor Rot terdam is ondertekend door bur

11 April 2002

VVD bekritiseert inmiddels ook 't veel te dure plan CS

Rotterdam — De VVD heeft inmiddels ook flinke kritiek op de financiële onderbouwing voor het stedenbouwkundige plan voor Centraal Station en omgeving. Beoogd fractievoorzitter George van Gent heeft vooral twijfels over de projecten waar marktpartijen aan mee moeten betalen.

Als voorbeeld van een van de projecten die 'tot mislukken gedoemd zijn' noemt Van Gent de geplande drie hoge torens bij het Hofplein. „Aan zoveel kantoorruimte is helemaal geen behoefte meer in Rotterdam. En zelfs al plan je er appartementen in, dan komt het nog niet van de grond." Een toren van boven de 200 meter is volgens hem 'van de gekke'. „We moeten niet hoger willen dan 150 meter."

Van Gent beoordeelt de plannen ook op basis van zijn eigen expertise. Vóór zijn nieuwe loopbaan in de lokale politiek maakte Van Gent carrière binnen makelaarskantoor DTZ Zadelhoff. Hij was daar onder meer voorzitter van

het landelijk bestuur. „Zal niet overdrijven, maar ik heb wel enige kennis van zaken."

Stedenbouwkundigen kunnen zich volgens de voormalige makelaar veel beter richten op de exploitatie van het gebied rond de Delftsestraat. „Vanwege de ligging tussen spoor en Weena is dat veel interessanter. Als je goede maatregelen tegen de geluidsoverlast treft, kunnen daar misschien ook appartementen worden gebouwd."

Om aan de gevraagde infrastructuur veranderingen tegemoet te komen, voldoet volgens Van Gent ook een bescheidener ontwerp. „Dat er iets moet gebeuren in het gebied rond CS is duidelijk: daar wil ik niet van af. Maar het plan van Alsop is te ver doorgeschoten. Het wordt tijd dat

Rotterdam weer met zijn beide benen op de grond komt. We moeten hier geen Efteling willen."

Ook de 'champagneglazen', die inmiddels als beeldmerk voor het ontwerp gelden, wekken zijn ergernis op. „Ik heb meteen geroepen: als dit de glazen zijn, dan hoeft de fles niet open."

Van Gent uit ook kritiek op wethouder Kombrink die de afgelopen jaren verantwoordelijk was voor de ontwikkeling van het project. „Hij had geen plannen moeten laten passeren die uiteindelijk niet realiseerbaar zijn."

De bezuinigingen waar Kombrink recent mee kwam, lossen het probleem volgens de VVD'er niet op. „Er worden zomaar wat onderdelen uit het plan gewipt, maar mij is helemaal niet duide-

lijk welke gevolgen dat allemaal heeft." Vooral het voorstel de overkapping maar te schrappen, staat hem tegen. „Dan blijven we met datzelfde sombere dak zitten. Heet dat dan allure?"

De liberalen maken een opvallende politieke ommezwaai met de huidige aanval op het Masterplan. De VVD zat tot voor kort samen met PvdA, CDA en GroenLinks in het college dat het plan aan de raad heeft voorgesteld. De gehele liberale fractie ging vorig jaar september nog akkoord met de hoofdlijnen van het Masterplan. Van Gent verklaart de draai uit voortschrijdend inzicht. „Toen de VVD in september akkoord ging met het plan, leek het nog uitvoerbaar. Inmiddels blijkt het gewoonweg niet realistisch." Wethouder Kombrink probeerde

de tijdelijke raadscommissie Ad Hoc vorige week nog te overtuigen vóór 1 mei een oordeel te vellen over het, inmiddels aangepaste, plan. Haast is volgens hem geboden omdat met het huidige kabinet makkelijker een overeenkomst tot stand komt dan met de volgende regering van na de Tweede-Kamerverkiezingen op 15 mei. Ook de komst van RandstadRail en HSL in 2006 vormt een deadline.

Van Gent noemt het 'onzin' dat nog vóór de verkiezingen een beslissing moet worden geveld. „Zo werkt het volgens mij toch niet in Nederland, hoor. Dat je met het ene kabinet wel tot een overeenkomst komt en met het andere niet."

Dat de deadlines voor de nieuwe infrastructuur door het ontwerp van een nieuw plan in het gedrang komen, betreurt Van Gent. „Maar de opgelopen vertraging ten opzichte van het buitenland is ook een gevolg van de ingewikkelde besluitvorming in Nederland."

2007

CS

enals de veiligheid.
 n de noordzijde, op het Prove-
 ersplein, komen trams, auto's
 etgangers en fietsers elkaar in
 Masterplan voorlopig wel op
 n niveau tegen. Drie tramlij-
 n zullen in de toekomst noord
 nnenrijden vanuit het station
 e zogenaamde Noord-Zuid-
 te). De vraag dringt zich op
 het spreekwoordelijke zelf-
 oordplein aan de zuidzijde in
 plan naar de noordzijde ver-
 d is. Hans Rombouts, voorzit-
 van de werkgroep Centraal
 tion van de Provenierswijk is
 niet gerust op. "Het lijkt wel
 alle problemen die de project-
 anisatie niet in het plan kwijt-
 n, gedumpt worden in de Pro-
 nierswijk," reageert hij. Pro-
 tleider Leon van Hoof nuan-
 ert dat beeld. "Er zijn veel za-
 n aan de noordzijde die in
 erleg met buurtbewoners en
 deelgemeente nog in detail
 gewerkt moeten worden."

Creatieve vondsten bouwstenen voor

Rotterdam — Maak het Weena tot één groot voetgangersgebied. Transformeer het oude postkantoor aan de Delftsestraat tot parkeergarage. Maak boven het Centraal Station een groot plein, waar verschillende culturen elkaar ontmoeten. En: maak van Noord het stadsgebied om te onthaasten.

Zomaar wat suggesties die gisteravond in De Doelen werden gedaan aan architect William Alsop, die druk bezig is om voor het gebied rondom het Centraal Station een masterplan te maken. Ter ondersteuning van zijn werk hebben de afgelopen maanden acht werkgroepen zich gebogen over de verschillende facetten die de gigantische vernieuwingsoperatie met zich meebrengt. Gisteravond presenteerden zij hun bevindingen. De werkgroepen, met tezamen meer dan honderd 'meedenkers', bleken opvallend creatief aan de

voetgangersgebied te verklaren. Dat leek architect William Alsop geen onzinnige gedachte. Over het voorstel een voetgangerstunnel à la Koopgoot onder het Weena naar de stad te trekken, was hij minder te spreken: „Ik ben geen wurm, maar een mens, die in de buitenlucht wil lopen.”

Lastig

Toch blijft de verbinding van het huidige CS met de stad een lastig punt. Dat moet dus in de toekomst beter. De club 'openbare ruimte en veiligheid' stelde voor een multicultureel 'Dunyaplein' te creëren, waar winkels uit allerlei culturele groeperingen kunnen worden ondergebracht. Een ander probleem is het parkeren. Nieuwe woningen en kantoren zullen ongetwijfeld meer verkeer aantrekken. Waar laat je al die auto's? De werkgroep 'autobe-

op wat er in de stad is, waar mensen met het openbaar vervoer komen, in plaats van met de auto." Een juiste invulling van het begrip lijkt hoognodig.

Aandachtspunten van de werkgroep van de wijk De werkgroep zien vanuit een toneels

Meer geld gereserveerd

Staatssecretaris Remkes heeft de voor Rotterdam Centraal Station gereserveerd voor Rotterdam Centraal Station van 465 miljoen.

Goed nieuws, concludeert projectmanager Leon van Hoof. Hij is er wel aan toe dat waarschijnlijk nog meer rijksmiddelen nodig zijn om alle ambities waar te maken. Deze discussie wordt dit jaar gevoerd worden wanneer het Masterplan voor Rotterdam Centraal Station wordt opgeleverd.

Het kabinet heeft in totaal ongeveer 2 miljard toegevoegd aan de zes steden die direct of indirect met de hogesnelheidslijn te maken krijgen. Deze zes - naast Rotterdam, ook Utrecht, Den Haag, Arnhem en Breda - hebben om hun station en stationsomgeving drastisch aangepast. Bijna 90% van het budget gaat naar de drie grootste stations: Rotterdam, Utrecht en Amsterdam. Bij deze stations zal het meeste gebeuren op het terrein van infrastructuur.

Op valreep akkoord

Door Ben Maandag

Zo is de hoogbouw van 1 Nederlanden voor velen. Rotterdam des aanstoets. 'Doods, s de avonduren kun je er ter niet komen,' luidde dogenloze oordeel over hoogste kantoortoren. Z

Rotterdam — De gemeente Rotterdam heeft gisteren met de demissionaire bewindslieden Netelenbos (Verkeer en Waterstaat) en Remkes (VROM) een overeenkomst gesloten over de vernieu-

gemeester Opstelten, is de laatste verrichtingen. houder Kombrink (ruimtenedening). Hij ziet als belastingwinstpunt dat er nu een tijdschema voor de grootoperatie op tafel ligt. Volledig schema moet na de zom-

25 APRIL

het plan naar de noordzijde verlegd is. Hans Rombouts, voorzitter van de werkgroep Centraal Station van de Provenierswijk is er niet gerust op. "Het lijkt wel of alle problemen die de projectorganisatie niet in het plan kwijt kan, gedumpt worden in de Provenierswijk," reageert hij. Projectleider Leon van Hoof nuanceert dat beeld. "Er zijn veel zaken aan de noordzijde die in overleg met buurtbewoners en de deelgemeente nog in detail uitgewerkt moeten worden."

Rombouts heeft nog teveel kanttekeningen om positief te zijn over het Masterplan. Inspraak in de plannen is nog mogelijk in mei. Het Masterplan is vooral bedoeld om de structuur van het gebied vast te leggen. De verdere invulling staat nog niet vast, het is zelfs nog maar de vraag of de huidige architect de opdracht uiteindelijk wel krijgt. Over de champagneglazen is Van Hoof

zich meevreemde. Gisteravond presenteerden zij hun bevindingen. De werkgroepen, met tezamen meer dan honderd 'meedenkers', bleken opvallend creatief aan de slag te zijn geweest. In dertien maanden zijn de werkgroepen in Rotterdam en de andere gemeenten van de Randstad op zoek gegaan naar oplossingen voor de problemen die voortvloeien uit de groei van de stad. De werkgroepen hebben een aantal problemen in het parkeren. Nieuwe woningen en kantoren zullen ongetwijfeld meer verkeer aantrekken. Waar laat je al die auto's? De werkgroepen 'autohe-

ben andere problemen is het parkeren. Nieuwe woningen en kantoren zullen ongetwijfeld meer verkeer aantrekken. Waar laat je al die auto's? De werkgroepen 'autohe-

Op valreep akkoord

Door Ben Maandag

Rotterdam — De gemeente Rotterdam heeft gisteren met de demissionaire bewindslieden Netelenbos (Verkeer en Waterstaat) en Remkes (VROM) een overeenkomst gesloten over de vernieuwing van het Centraal Station. In het 'procesakkoord' is afgesproken dat beide partijen, Rotterdam en rijk, in het project samenwerken op grond van het afgeslankte masterplan, zoals Rotterdam dat vorige maand presenteerde. De overeenkomst, die voor Rotterdam is ondertekend door bur-

gemeester Opstelten, is de laatste verrichtingen van de huidige houder Kombrink (ruimtelijke ordening). Hij ziet als belangrijk winstpunt dat er nu een tijdschema voor de grote operatie op tafel ligt. Volgend schema moet na de zomer de voorlopig ontwerptekening beginnen. Het voorlopig ontwerp voor het nieuwe station moet een jaar klaar zijn. Het rijk houdt een slagarm: het heeft nog een ministerie nodig om de aangepaste plannen te toetsen. Daarbij gaat het om het oordeel van rijksbouwmeester J. Coenen en de uitkomsten van onderzoek naar voetgangersstromen. Die zijn van belang voor de afmetingen van onderdelen van de nieuwe stationshal en kunnen nog invloed hebben op de uiteindelijke kosten.

In het aangepaste plan voor het nieuwe station en het gedeelte aan de stadskant van het CS, waartoe ook de overeenkomst zich beperkt, zijn de oorspronkelijke kosten van 864 miljoen euro (1,9 miljard gulden) teruggebracht tot 605 miljoen euro (1,33 miljard gulden).

Wethouder Kombrink, vandaag voor het laatst in functie als wethouder ruimtelijke ordening, vindt niet dat hij met de overeenkomst over zijn graf heen regeert. „Ik heb altijd aangegeven dat we vóór 1 mei tot zaken moesten komen met het kabinet. Wanneer we

de tijdelijke raadscommissie Ad Hoc vorige week nog te overtuigen vóór 1 mei een oordeel te vellen over het, inmiddels aangepaste, plan. Haast is volgens hem geboden omdat met het huidige kabinet makkelijker een overeenkomst tot stand komt dan met de volgende regering van na de Tweede-Kamerverkiezingen op 15 mei. Ook de komst van RandstadRail en HSL in 2006 vormt een deadline.

Van Gent noemt het 'onzin' dat nog vóór de verkiezingen een beslissing moet worden geveld. „Zo werkt het volgens mij toch niet in Nederland, hoor. Dat je met het

seert inmiddels dure plan CS

weer met zijn beide de grond komt. We er geen Efteling wil-

'champagneglazen', die als beeldmerk voor o gelden, wekken zijn „Ik heb meteen gedacht de glazen zijn, dan s niet open."

it ook kritiek op wet-

lijk welke gevolgen dat allemaal heeft." Vooral het voorstel de overkapping maar te schrappen, staat hem tegen. „Dan blijven we met datzelfde sombere dak zitten. Heet dat dan allure?"

De liberalen maken een opvallende politieke ommezwaai met de huidige aanval op het Masterplan. De VVD zat tot voor kort samen met PvdA, CDA en Groen-

11 April 2002

25 APRIL

om die omroep weer te maken. jaar gevoerd worden wanneer het wordt opgeleverd.

Het kabinet heeft in totaal ongeveer de zes steden die direct of indirect maken krijgen. Deze zes - naast Rotterdam, Utrecht, Den Haag, Arnhem en Breda - om hun station en stationsomgeving te verbeteren. Bijna 90% van het budget gaat naar Rotterdam, Utrecht en Amsterdam. In het meeste gebeuren op het terrein van Rotterdam heeft op het eerste gezicht Utrecht gekregen; naast de 465 miljoen voor Utrecht en 680 voor Amsterdam. Leefbaar Rotterdam heeft de eerste indruk. "Utrecht is een verha-

Stefan Hulman (VVD) Nieuw plan voor

'Megalomaan', dat woord zou het nieuwe stadhuis wanneer het project Leefbaar Rotterdam leverden. Van het masterplan hielden h... Nu de stofwolken van de verkiezingen twee wethouders die het project van Stefan Hulman (VVD) verantwoordelijk voor ruimtelijke ordening. Het 'Champagneglazen' - symbool

De twee nieuwe wethouders m...

wat er in de stad is, waar men met het openbaar vervoer komt, in plaats van met de auto." De juiste invulling van het budget lijkt hoognodig.

adachtspe
de wijke
werkgroe
n vanuit
toneels

Meer geld gereserveerd voor Rotterdam Centraal

Staatssecretaris Remkes heeft de gemeente Rotterdam laten weten dat het Rijk extra geld heeft gereserveerd voor Rotterdam Centraal. In totaal gaat het om een rijksbijdrage voor het project van 465 miljoen.

Goed nieuws, concludeert projectmanager Leon van Hoof. Hij voegt er wel aan toe dat waarschijnlijk nog meer rijksgeld nodig zal zijn om alle ambities waar te maken. Deze discussie zal eind van het jaar gevoerd worden wanneer het Masterplan van Alsop & Störmer wordt opgeleverd.

Het kabinet heeft in totaal ongeveer 2 miljard toebedeeld aan de zes steden die direct of indirect met de hogesnelheidslijn te maken krijgen. Deze zes - naast Rotterdam, ook Amsterdam, Utrecht, Den Haag, Arnhem en Breda - hebben allemaal plannen om hun station en stationsomgeving drastisch aan te pakken. Bijna 90% van het budget gaat naar de drie grote projecten: Rotterdam, Utrecht en Amsterdam. Bij deze stations moet ook het meeste gebeuren op het terrein van infrastructuur. Rotterdam heeft op het eerste gezicht het 'minst' toebedeeld gekregen; naast de 465 miljoen voor Rotterdam staat 606 voor Utrecht en 680 voor Amsterdam. Leon van Hoof nuanceert deze eerste indruk. "Utrecht is een verhaal apart" stelt hij. "Voor het

Utrechtse UCP is al heel lang apart rijksgeld gereserveerd (ruim 300 miljoen). Ze zijn in de Domstad dan ook al langer dan 10 jaar bezig met plannen maken. Bij de verdeling van het extra geld dat nu beschikbaar wordt gesteld, scoort Rotterdam even hoog als het Utrechtse plan."

Voor zowel Rotterdam als Amsterdam is nu extra geld vrijgemaakt om de rails zo aan te passen dat de hogesnelheidstreinen ook goed het station kunnen bereiken. Voor Rotterdam gaat het om zo'n 135 miljoen, voor Amsterdam is maar liefst 400 miljoen nodig voor extra rails. Een noodzakelijke investering, maar geen geld dat ten goede kan komen aan een mooier station of een betere stationsomgeving. Van Hoof: "Als je deze investering voor de HSL even apart zet, dan is de eerste tussenstand voor Rotterdam zeker niet slecht. Zonder uitgewerkte plannen is de rijksbijdrage in een half jaar tijd verdubbeld. We gaan dan ook vol vertrouwen verder met het Masterplan. Want met een goed plan op zak, starten pas de echte onderhandelingen". [<]

Stefan Hulman (VVD) en Marco Pastors (LR) projectwethouders

Nieuw college wil snel door met

APRIL
rd
elten, is
chtigen
nk (ruimt
als belan
r nu een
de groot
l ligt. Vol
a de zorr
ig ontwe
oorlopig
station n
jn.
een slag
og een m
epaste pl
j gaat he
l van rij
en en de uitkom
oek naar voetgan
e zijn van belang
gen van onderde
we stationshal en
leed hebben op de

een sla
og een m
epaste pl
gaat he
l van rij

en en de uitkom-
boek naar voetgan-
e zijn van belang
gen van onderde-
we stationshal en
loed hebben op de
sten.

ste plan voor het
en het gedeelte
ant van het CS,
le overeenkomst
in de oorspronke-
864 miljoen euro
gulden) terugge-
miljoen euro (1,33

mbrink, vandaag
n functie als wet-
elijke ordening,
ij met de overeen-
graf heen regeert.
angegeven dat we
aken moesten ko-
pinet. Wanneer we
en ondernomen,
f aan de slag zijn
n heeft dat inder-
rd. Ik heb gedaan
en."

ink is de overeen-
ok al is het docu-
nd door demissio-
eden en een ge-
in overgangsfase.
n staatssecretaris
nair, maar hun
heeft wel degelijk
d." Hij wijst er
gemeester Opstel-
rdam heeft gete-
borg voor de con-
handtekening is
wethouders Jans-
Tak in hun vorige
cties."

3 Actueel

Utrecht en ook voor Amsterdam. Leen van hoor nuanceert deze
eerste indruk. "Utrecht is een verhaal apart" stelt hij. "Voor het

met het masterplan. want met een goed plan op zak, starten pas
de echte onderhandelingen". [-]

Stefan Hulman (VVD) en Marco Pastors (LR) projectwethouders

Nieuw college wil snel door met planvorming Rotterdam Centraal

'Megalomaan', dat woord zong de afgelopen maanden iedere keer weer rond op het stadhuis wanneer het project Rotterdam Centraal ter sprake kwam. Zowel VVD als Leefbaar Rotterdam leverden forse kritiek op de plannen voor het station. De makers van het masterplan hielden hun hart vast: wat zou het nieuwe college gaan doen? Nu de stofwolken van de verkiezingen zijn neergedaald komt het antwoord van de twee wethouders die het project voortaan tot hun portefeuille kunnen rekenen: Stefan Hulman (VVD) verantwoordelijk voor verkeer en vervoer en Marco Pastors (LR) van ruimtelijke ordening. Het belangrijkste nieuws: het project gaat door maar de Champagneglazen - symbool voor de allure van het masterplan - gaan in de glasbak.

De twee nieuwe wethouders maken momenteel overuren om zich in de vele dossiers in te lezen. Op de kamer van Hulman maken ze even tijd vrij om hun visie te geven op de ontwikkeling rond CS. Een belangrijk agendapunt, want deze zomer wordt het antwoord verwacht van het Rijk op de aangepaste plannen voor het station (zie elders in deze Nieuwsflits). Dan zal het gemeentebestuur spijkers met koppen moeten slaan.

Zowel de VVD als Leefbaar Rotterdam hebben zich in de verkiezingscampagne kritisch uitgelaten over het plan. Kunt u deze kritiek toelichten?

Hulman: "Er is de nodige onrust geweest over het megalomane karakter van het

ons nu richten op waar het echt om gaat: de aanpak van het station als goed functionerend mobiliteitsknooppunt. De vastgoedontwikkeling rond het station gaat door, maar pas nadat we duidelijkheid hebben over het station zelf. Over de aanpak van het Hofpleingebied wordt in een later stadium besloten."

Er is een procesovereenkomst gesloten met de (demissionaire) bewindslieden van VROM en VenW. Blijft deze overeenkomst overeind?

Hulman: "Wij zijn vooraf geïnformeerd over deze procesovereenkomst en hebben er geen bezwaren tegen. Belangrijk is dat proces en inhoud van elkaar worden gescheiden. Het Rijk beoordeelt nu het versoberde

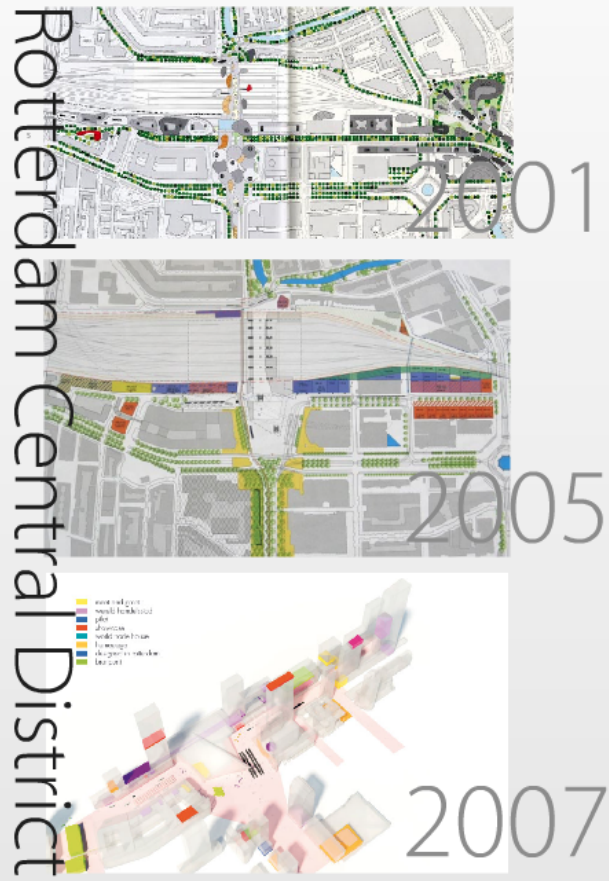


Hulman: "Jazeker. Het is een goede zaak dat er intensief gecommuniceerd is met belanghebbenden in de stad. Die lijn willen we voortzetten. Zodra we meer duidelijkheid hebben over het standpunt van het Rijk en we de plannen meer in detail kunnen uit-



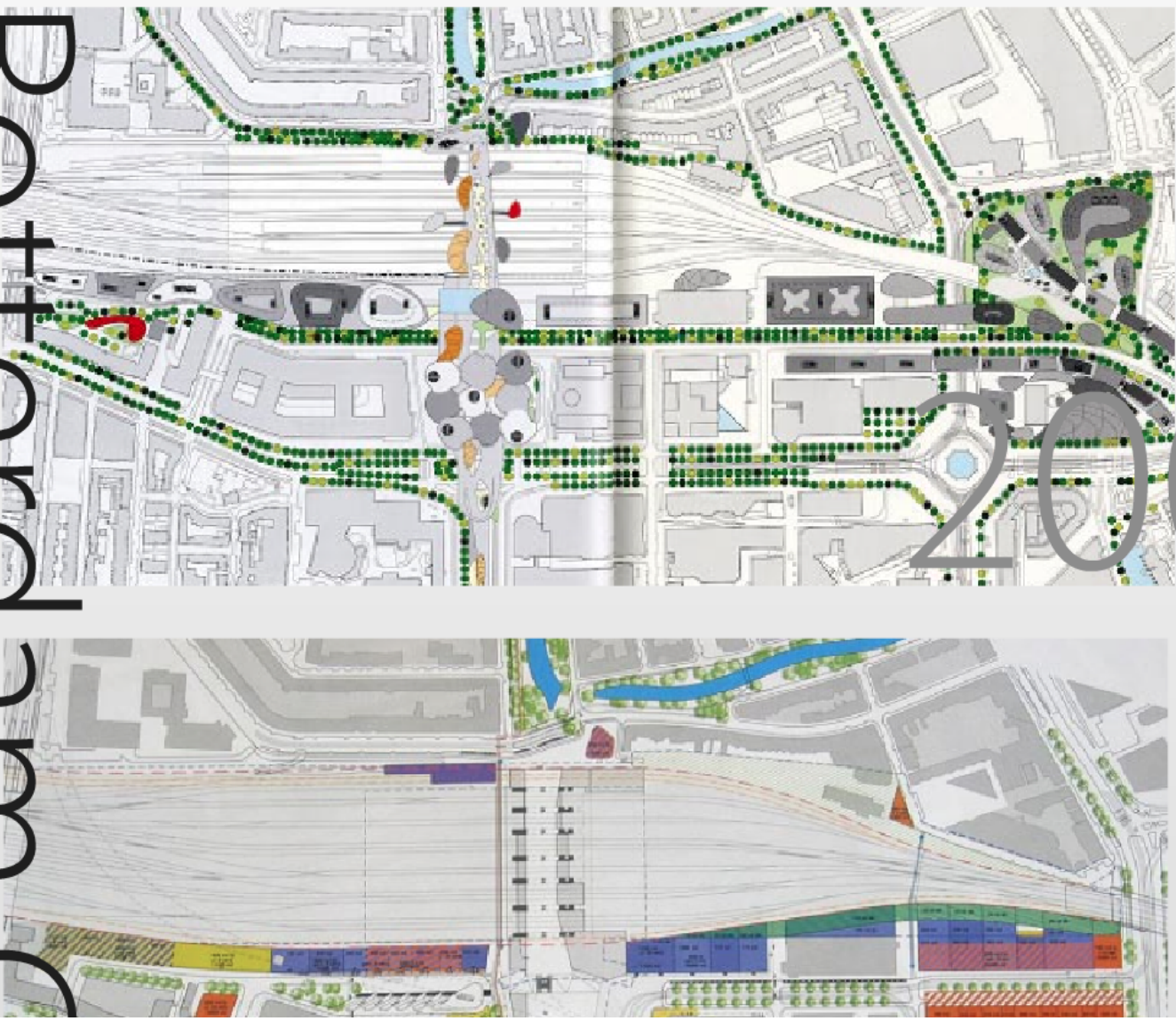
PLAN

REALITEIT



Rotterdam

5



2001

Rotterdam Central District



2001



2005

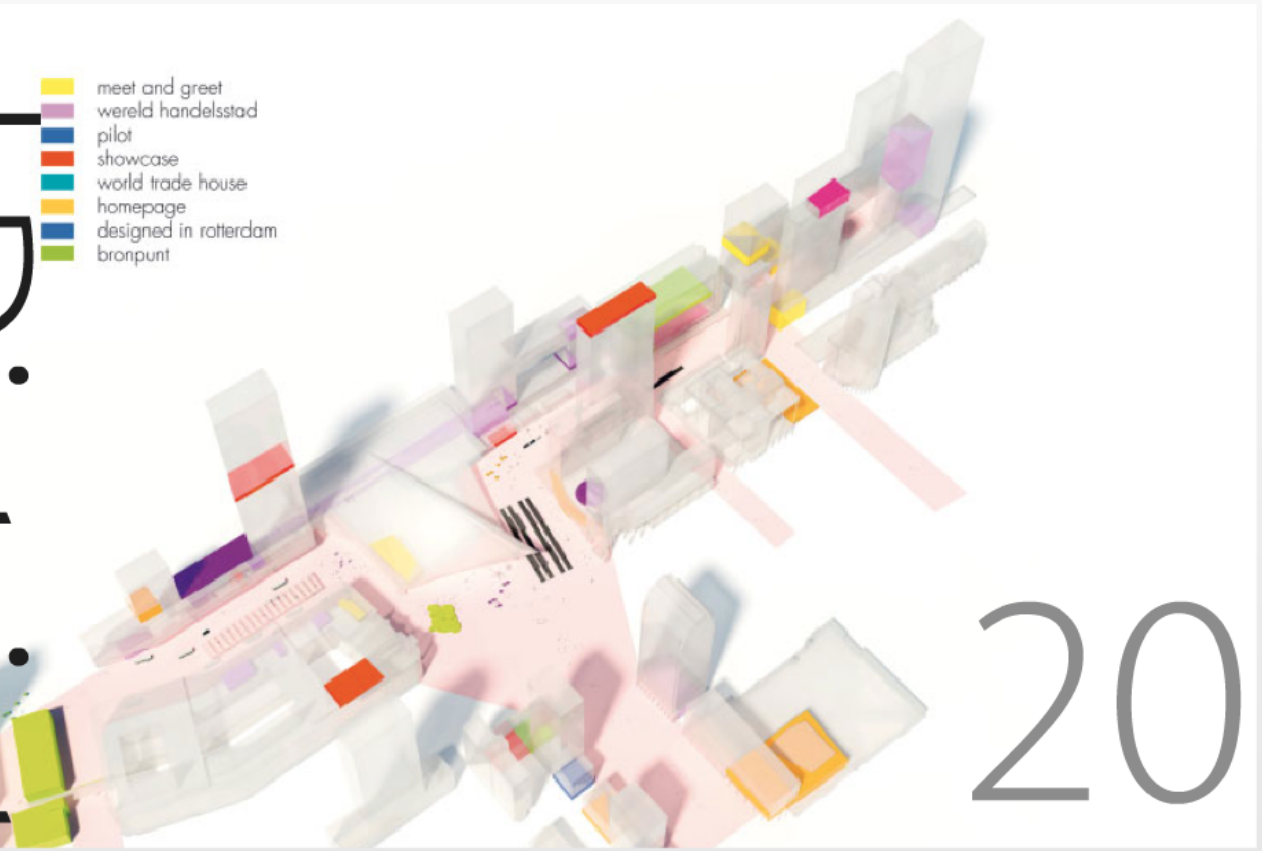
- meet and greet
- wereld handelsstad
- pilot
- showcase
- world trade house
- homepage
- designed in rotterdam
- bronpunt



Central District



2005



- meet and greet
- wereld handelsstad
- pilot
- showcase
- world trade house
- homepage
- designed in rotterdam
- brongpunt

2007

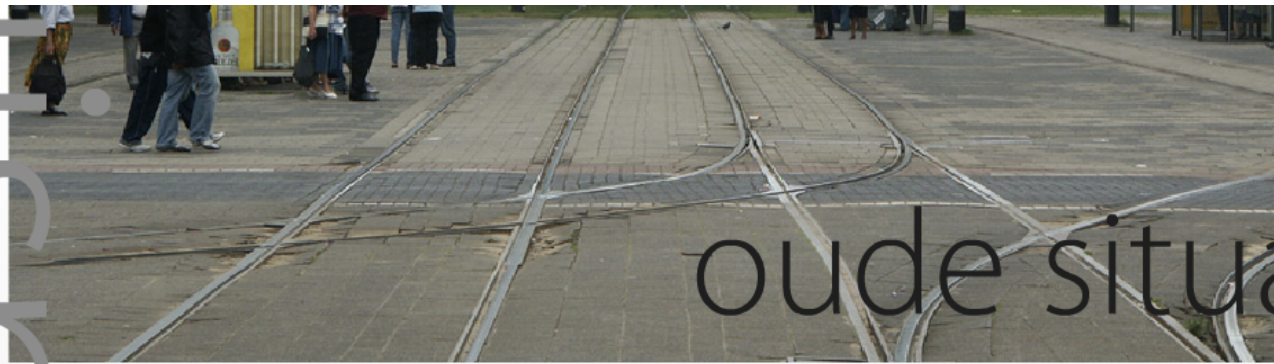
Kruisplein
elidsplein



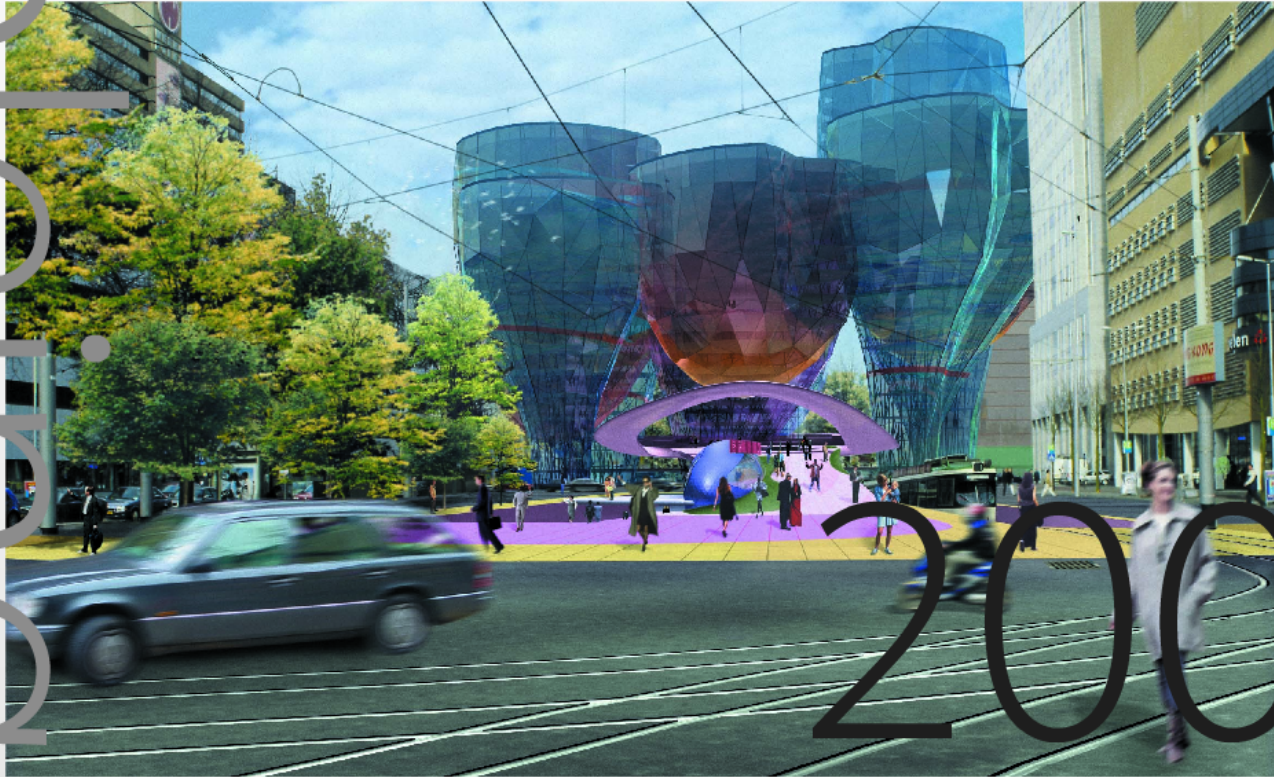
oude situatie



Arjan Buijs: zijn spoor



oude situatie



2001



Urban
Design
2001



toekomst

Rotterdam Central District

2001

2005

2007

- wijkpark
- wijkparkhoud
- park
- openbaar
- wijkparkhoud
- wijkpark
- wijkpark
- wijkpark
- wijkpark

Kruisplein garage

oude situatie

2001

toekomst

Ruimtelijk planningsproces



Complexiteit planningspraktijk:

- Juridische functies van plannen
- Publiekrechtelijk functie van overheid
- Overheid verantwoordingsplicht

PLAN



REALITEIT

Complexiteit ontwikkelingspraktijk:

- veel actoren
- uiteenlopende belangen
- markt en maatschappij



Gebiedsontwikkelingsproces

Ruimtelijk planningsproces



Complexiteit planningspraktijk:

- Juridische functies van plannen
- Publiekrechtelijk functie van overheid
- Overheid verantwoordingsplicht

PLAN

Theorie: Er bestaat een kloof of mismatch tussen inhoud van planningspraktijk en feitelijke ontwikkelingen



REALITEIT

Complexiteit ontwikkelingspraktijk:

- veel actoren
- uiteenlopende belangen
- markt en maatschappij

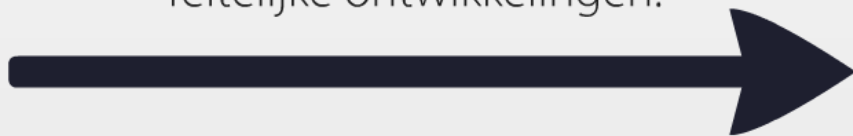


Gebiedsontwikkelingsproces

iningspraktijk:
e functies van plannen
ekrechterlijk functie van overheid
overheid verantwoordingsplicht

PLAN

Theorie: Er bestaat een gat,
kloof of mismatch tussen
inhoud van plannen en
feitelijke ontwikkelingen.



REALITEIT

Complexiteit ontwikkelingspraktijk:
• veel actoren
• uiteenlopende belangen
markt en maatschappij

PLAN

Ruimtelijk planningsproces

Welke factoren verklaren de moeilijke relatie tussen het planningsproces en het gebiedsontwikkelingsproces bij de Kruispleingarage en het Rotterdam Central District, gezien vanuit politiek, bestuurlijk, juridisch en maatschappelijk invalshoek?

Gebiedsontwikkelingsproces

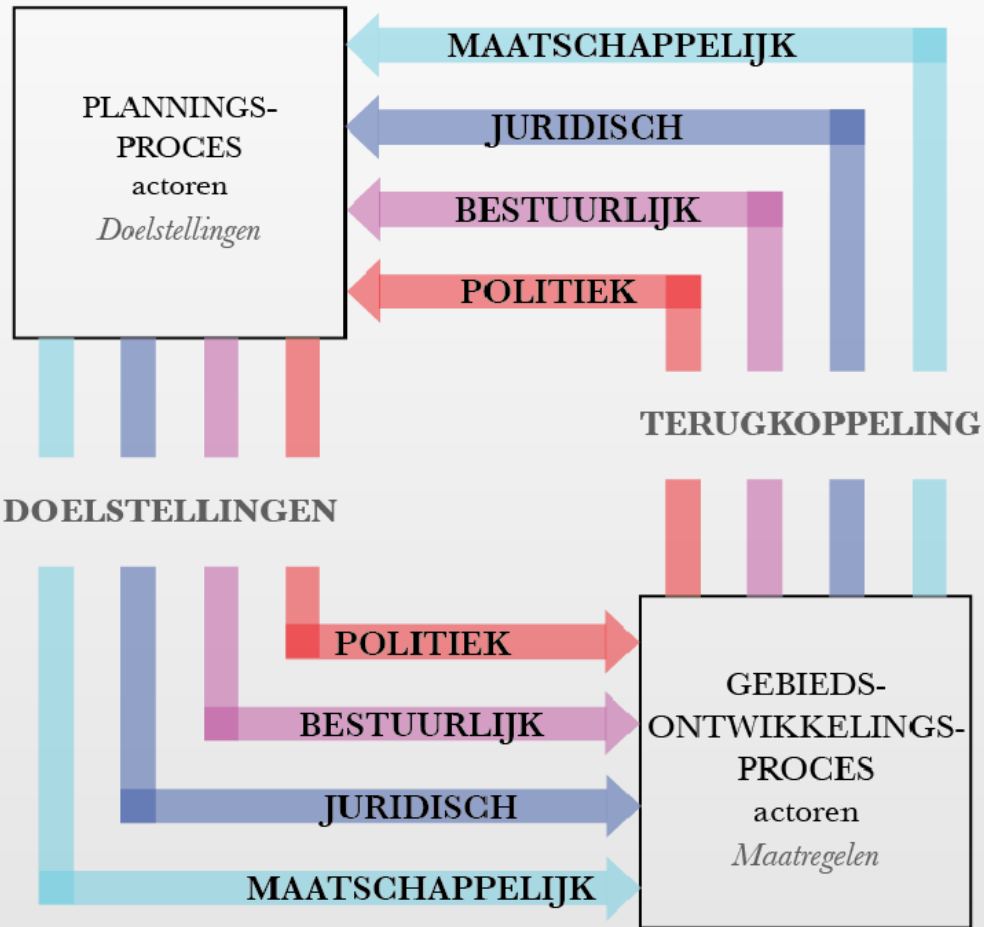
REALITEIT

Ruimtelijk planningsproces

Welke factoren verklaren de moeilijke relatie tussen het planningsproces en het gebiedsontwikkelingsproces bij de Kruispleingarage en het Rotterdam Central District, gezien vanuit politiek, bestuurlijk, juridisch en maatschappelijk invalshoek?

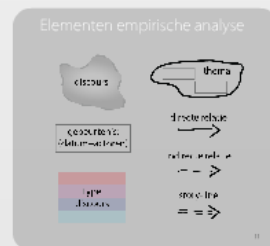
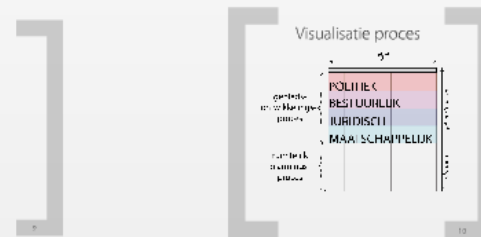
Gebiedsontwikkelingsproces

PLAN



REALITEIT

ONDERZOEKSMETHODEN



Onderzoeksmethode



Onderzoeksmethode

THEORIE	INTERPRETATIE	EMPIRISCH	
<p>Discoursanalyse:</p> <ol style="list-style-type: none">1. desk research2. helikopter interviews3. documentenanalyse4. doelgerichte interviews5. interpretatie	<p>POLITIEK <small>Politieke goedkeuring van ruimtelijk beleid en politiek draagvlak voor ruimtelijke ontwikkelingen, na discussie in de politieke arena.</small></p> <p>BESTUURLIJK <small>Strategische keuzes maken voor de ontwikkeling van de stad in ruimtelijke beleid. Besturen en beïnvloeden van ruimtelijke ontwikkelingen.</small></p> <p>JURIDISCH <small>Omschreven juridische kaders in ruimtelijk beleid en juridische functie van overheid en beleid. Juridische afspraken en contractuele relaties bij gebiedsontwikkeling.</small></p> <p>MAATSCHAPPELIJK <small>Maatschappelijk draagvlak voor ruimtelijk beleid, inspraak en/of participatie. Gebiedsontwikkeling wordt sterk beïnvloed door draagvlak markt en/of maatschappij.</small></p>	<p>PLAN</p> <p>Ruimtelijk planningsproces:</p> <ul style="list-style-type: none">- stadsvisie- structuurvisie- stedenbouwkundig plan- visie openbare ruimte- visie binnenstad- etc.	<p>G</p> <p>O</p> <ul style="list-style-type: none">- b- b- g- n- a- e

INTERPRETATIE

POLITIEK

Politieke goedkeuring van ruimtelijk beleid en politiek draagvlak voor ruimtelijke ontwikkelingen, na discussie in de politieke arena.

BESTUURLIJK

Strategische keuzes maken voor de ontwikkeling van de stad in ruimtelijke beleid.
Besturen en beïnvloeden van ruimtelijke ontwikkelingen.

JURIDISCH

Omschreven juridische kaders in ruimtelijk beleid en juridische functie van overheid en beleid.
Juridische afspraken en contractuele relaties bij gebiedsontwikkeling.

MAATSCHAPPELIJK

Maatschappelijk draagvlak voor ruimtelijk beleid, inspraak en/of participatie.
Gebiedsontwikkeling wordt sterk beïnvloed door draagvlak markt en/of maatschappij.

Ru

- stad

- stru

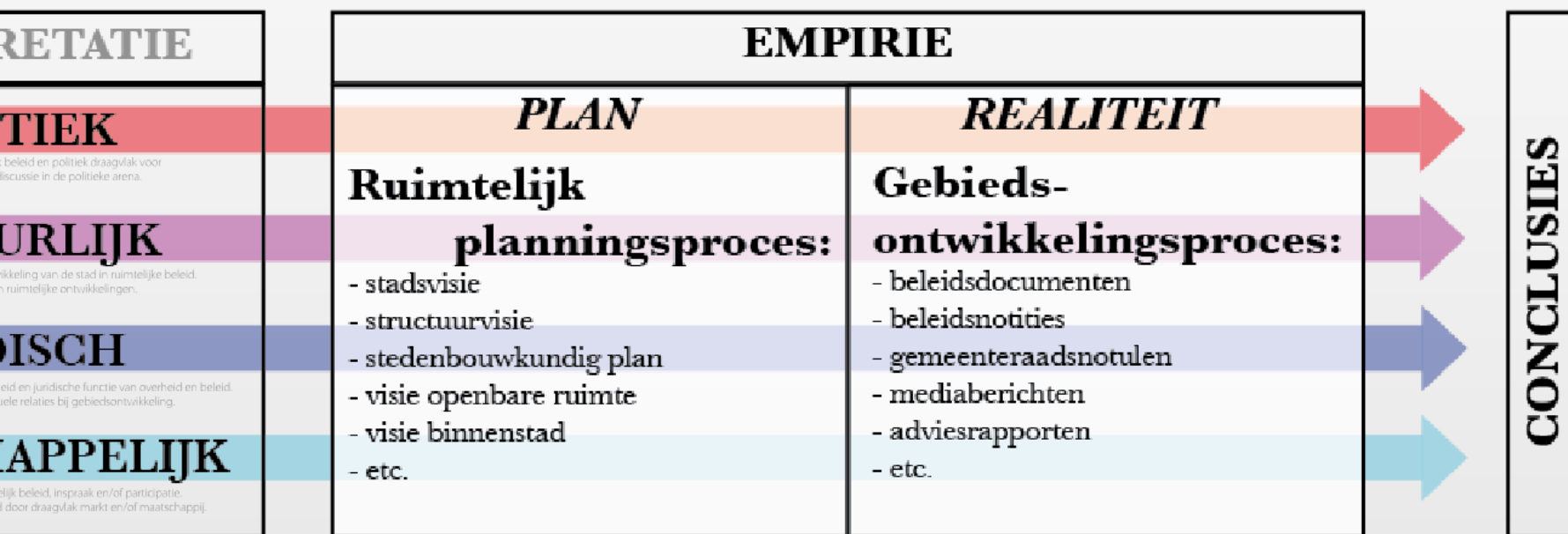
- sted

- visie

- visie

- etc.

hodie



RETATIE

TIK

beleid en politiek draagvlak voor discussie in de politieke arena.

URLIJK

ontwikkeling van de stad in ruimtelijke beleid, ruimtelijke ontwikkelingen.

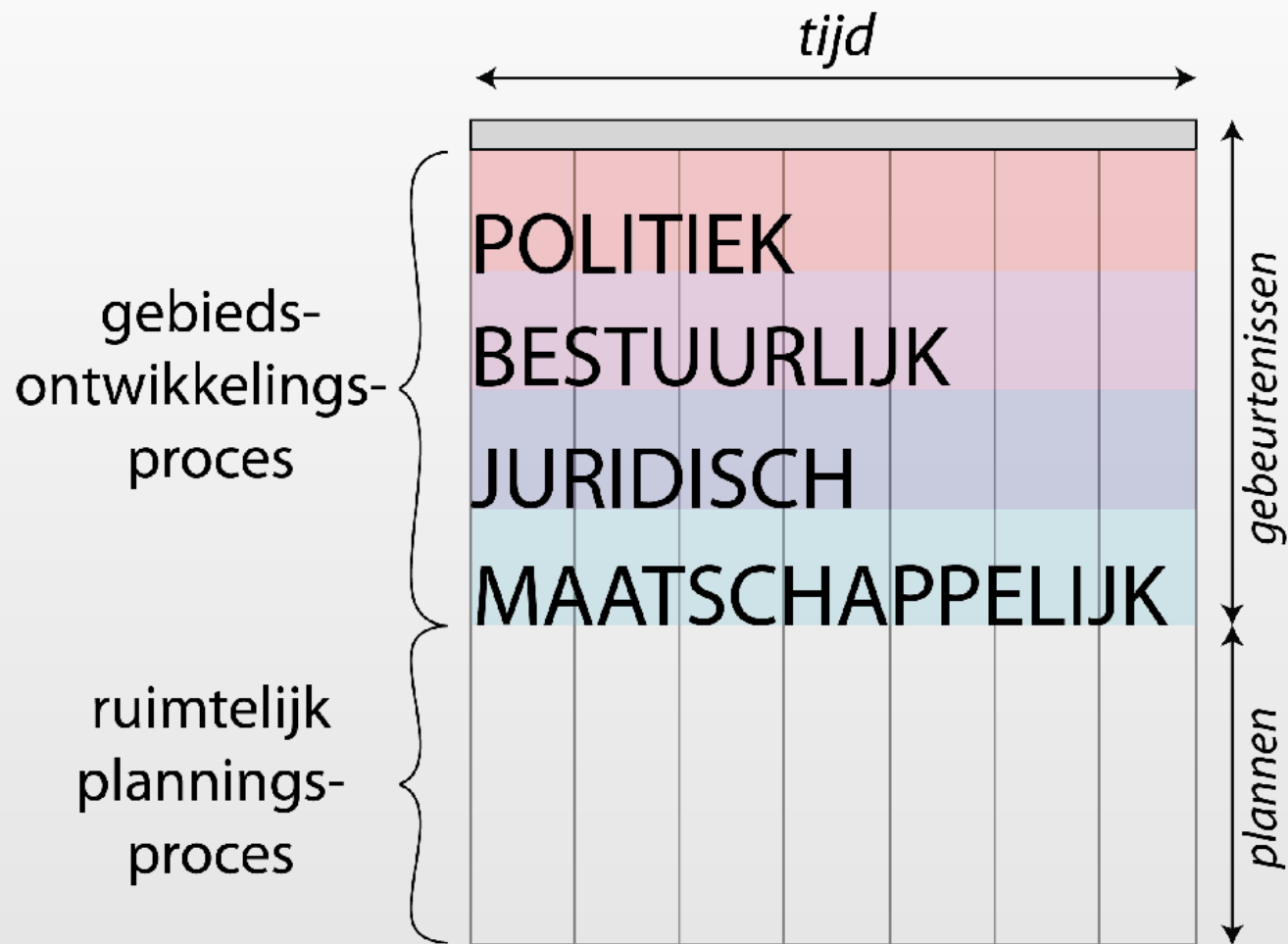
DISCH

beleid en juridische functie van overheid en beleid, publieke relaties bij gebiedsontwikkeling.

APPELIJK

ruimtelijk beleid, inspraak en/of participatie, draagvlak door draagvlak markt en/of maatschappij.

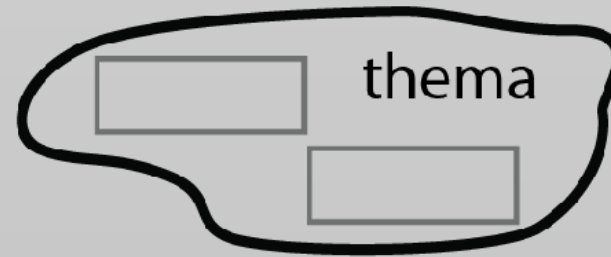
Visualisatie proces



Elementen empirische analyse



gebeurtenis:
(datum+actoren)



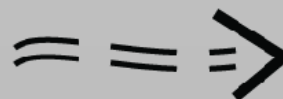
directe relatie



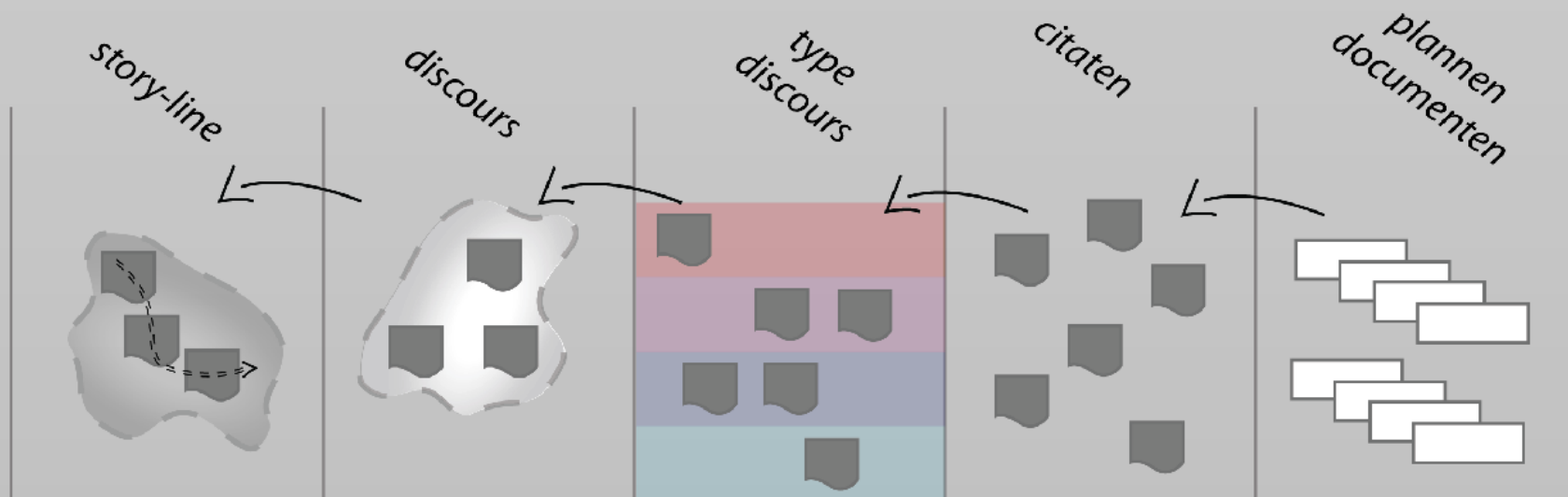
indirecte relatie



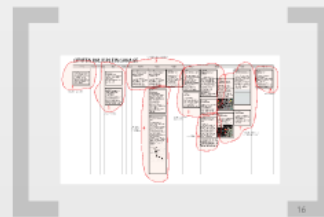
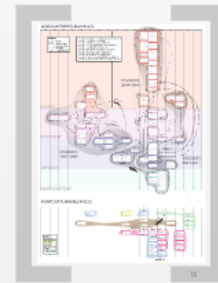
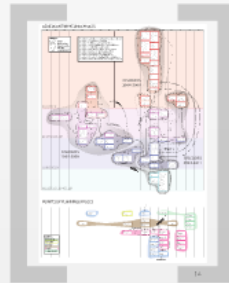
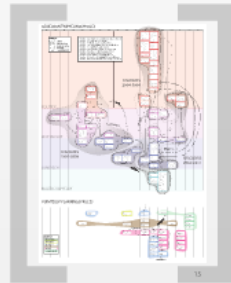
story-line



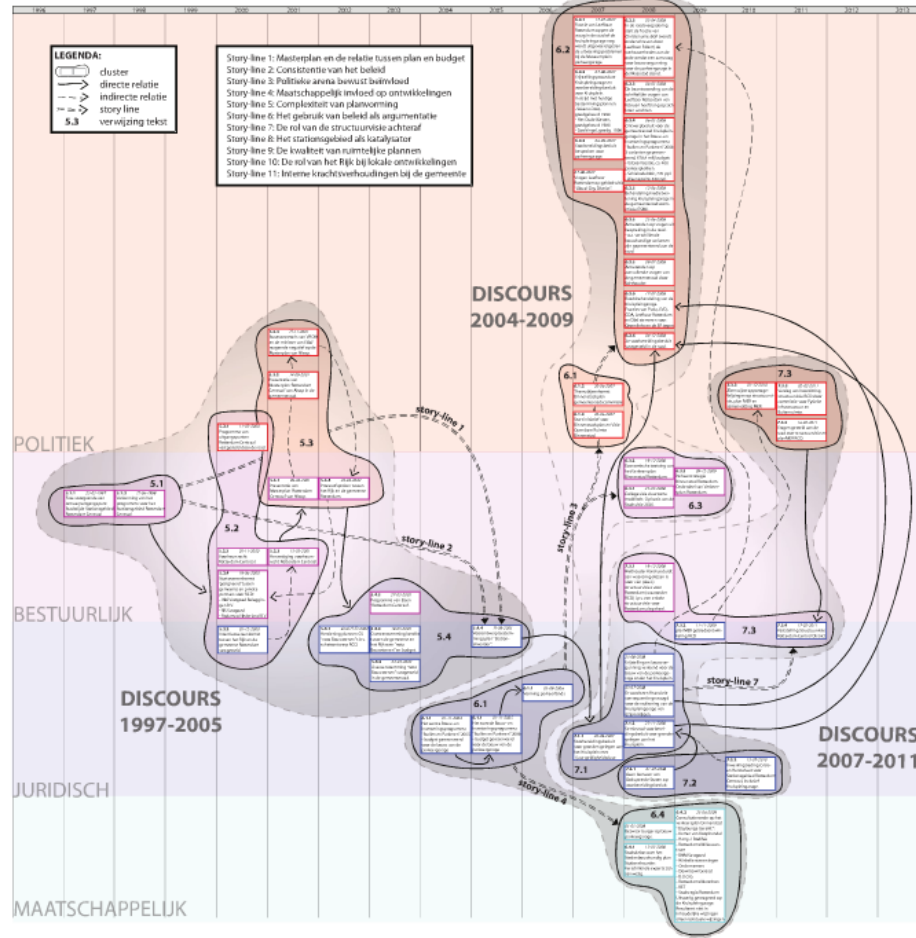
Opbouw empirisch onderzoek



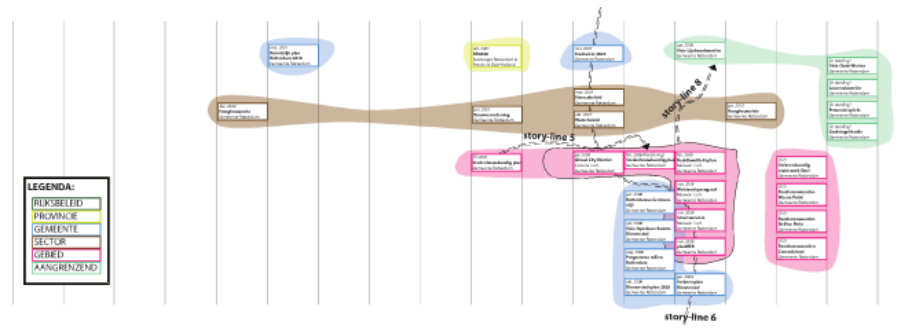
ONDERZOEKSRESULTATEN



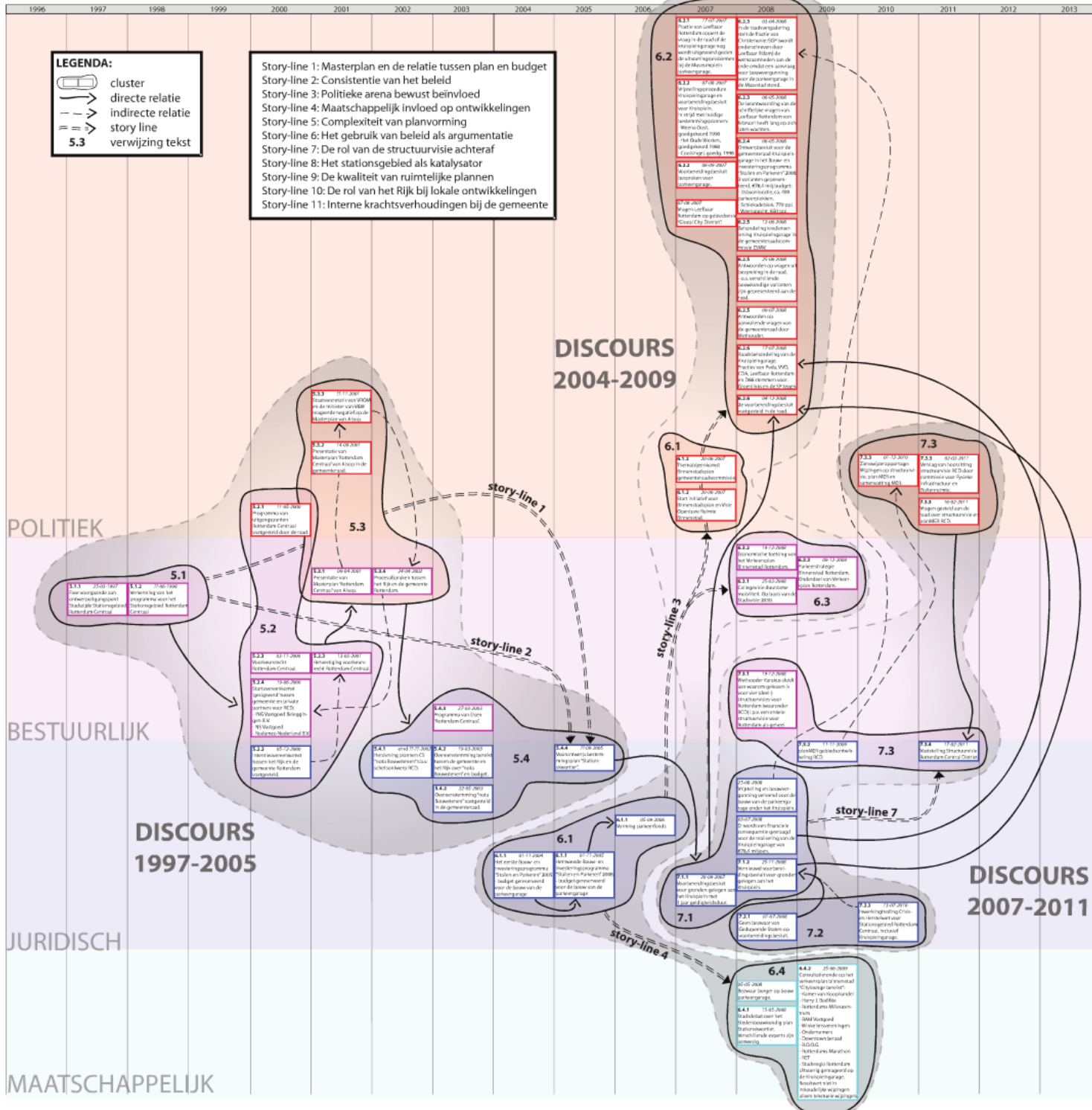
GEBIEDSONTWIKKELINGSPROCES



RUIMTELIJK PLANNINGSPROCES



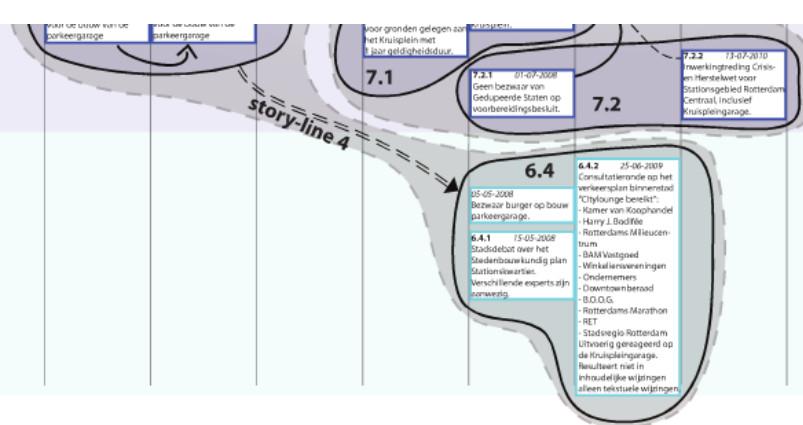
GEBIEDSONTWIKKELINGSPROCES



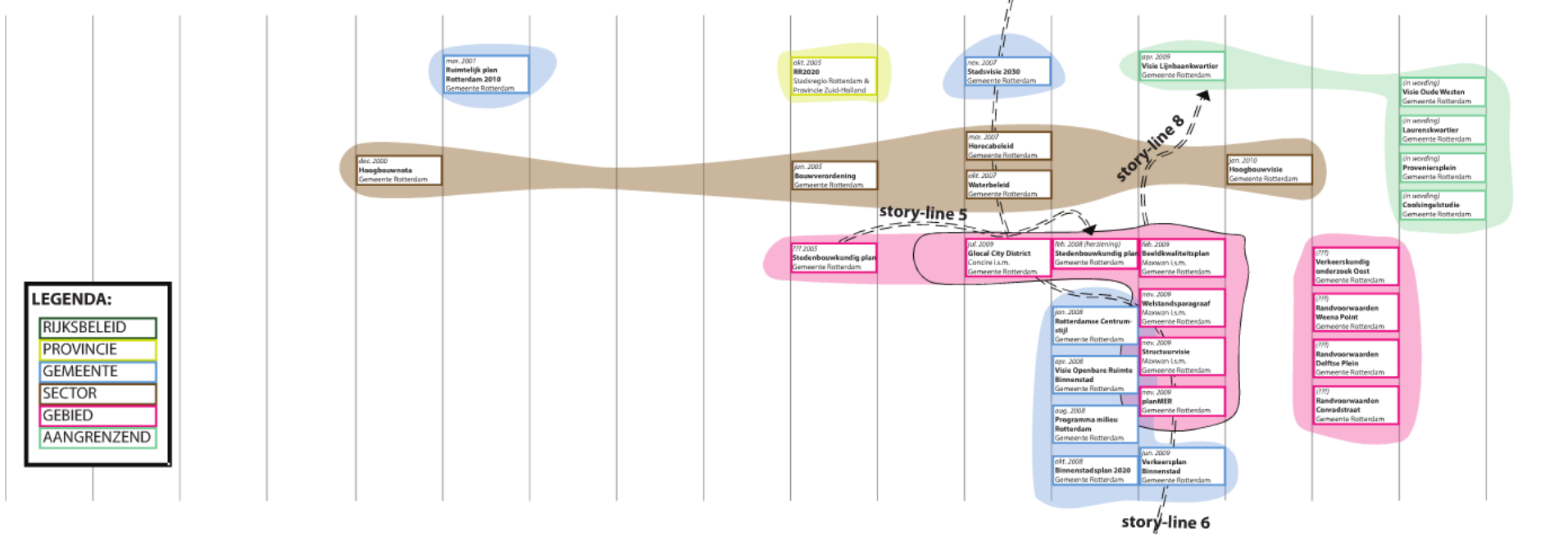
JURIDISCH

MAATSCHAPPELIJK

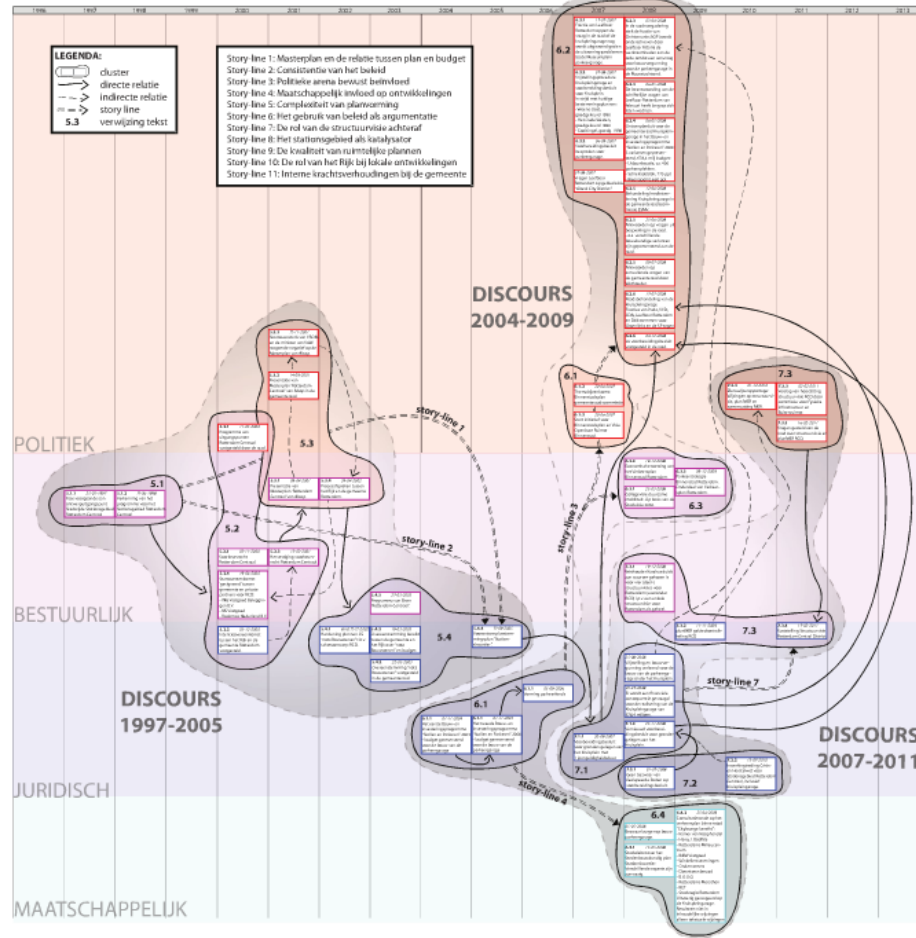
2007-2011



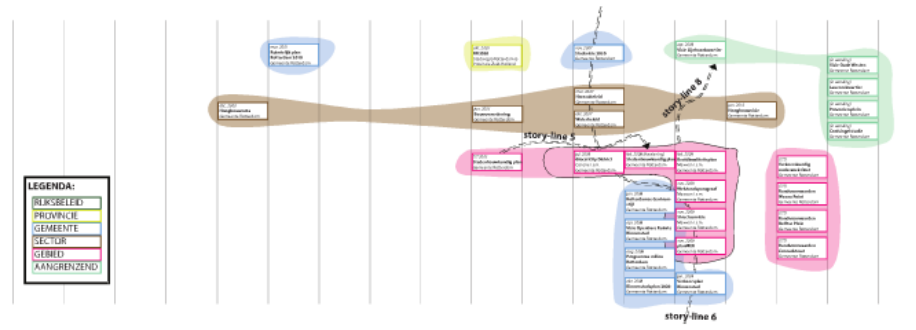
RUIMTELIJK PLANNINGSPROCES



GEBIEDSONTWIKKELINGSPROCES



RUIMTELIJK PLANNINGSPROCES

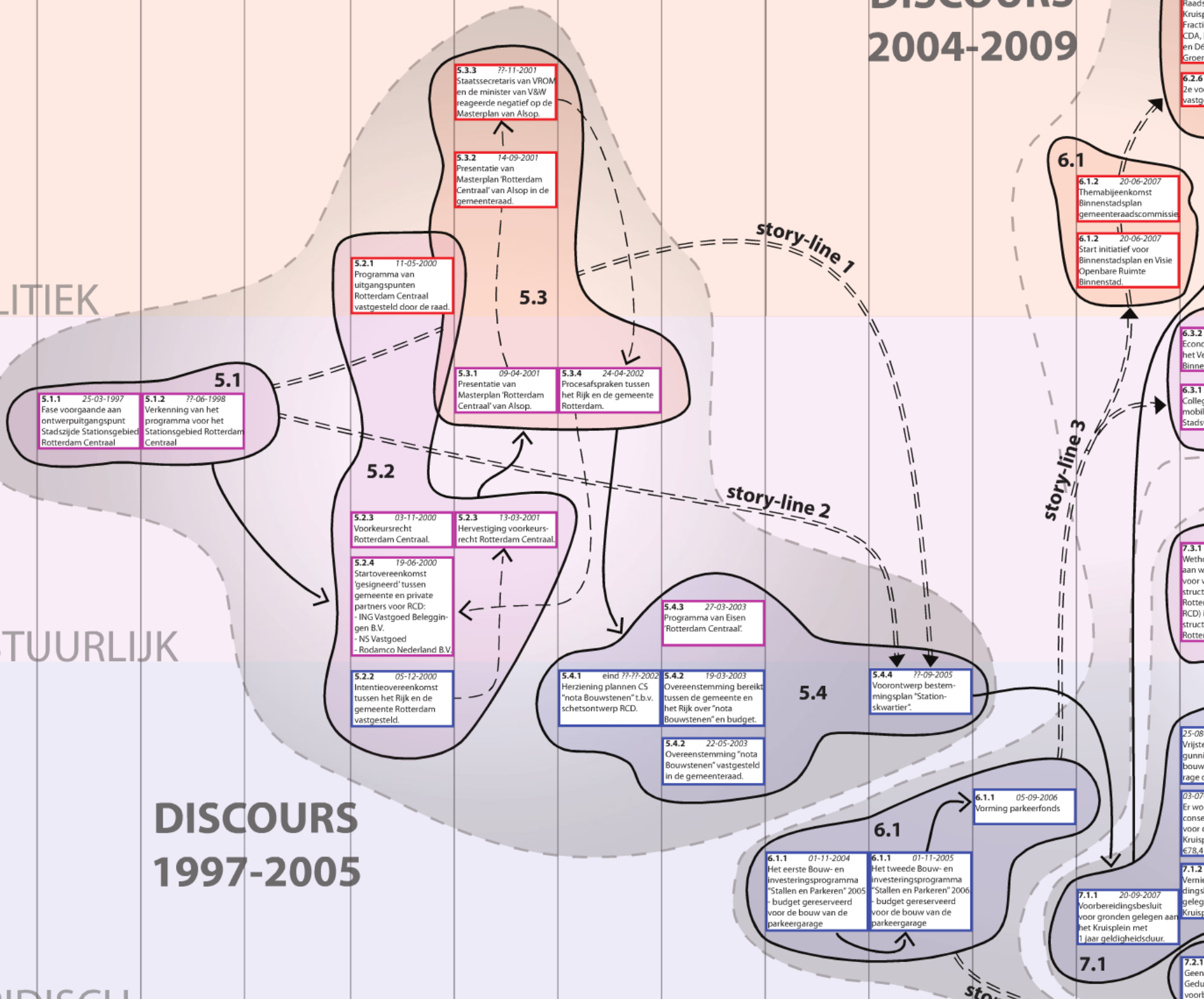


POLITIEK

BESTUURLIJK

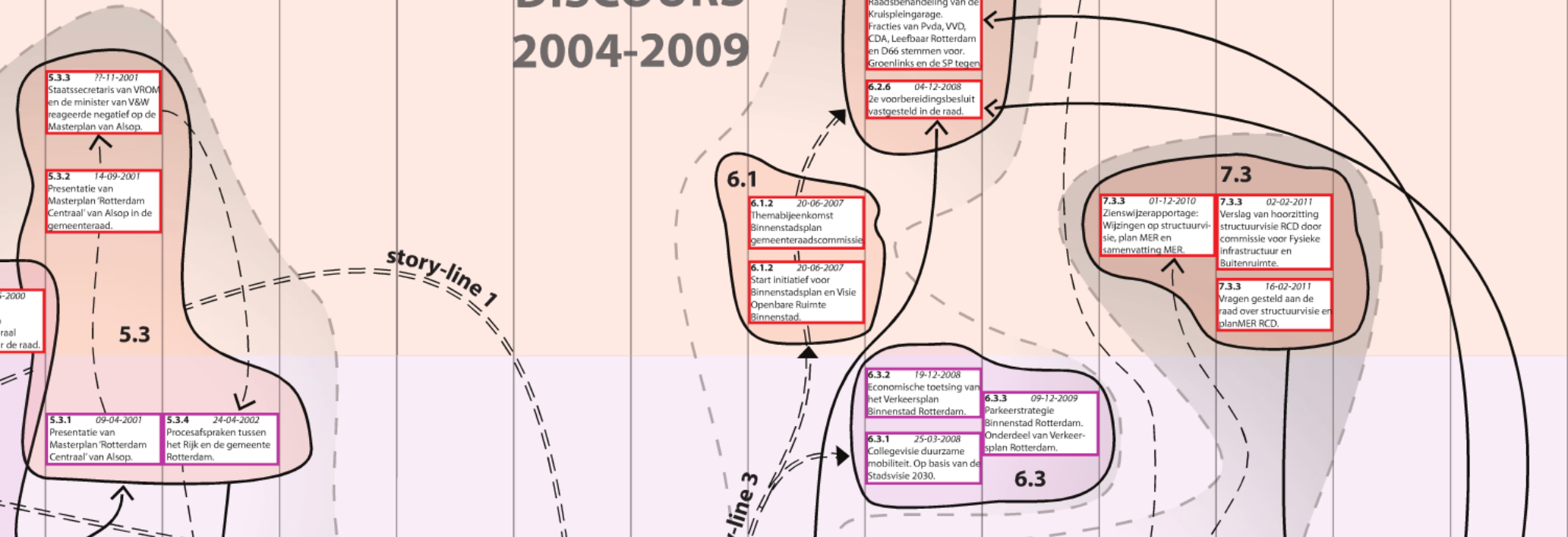
DISCOURS 1997-2005

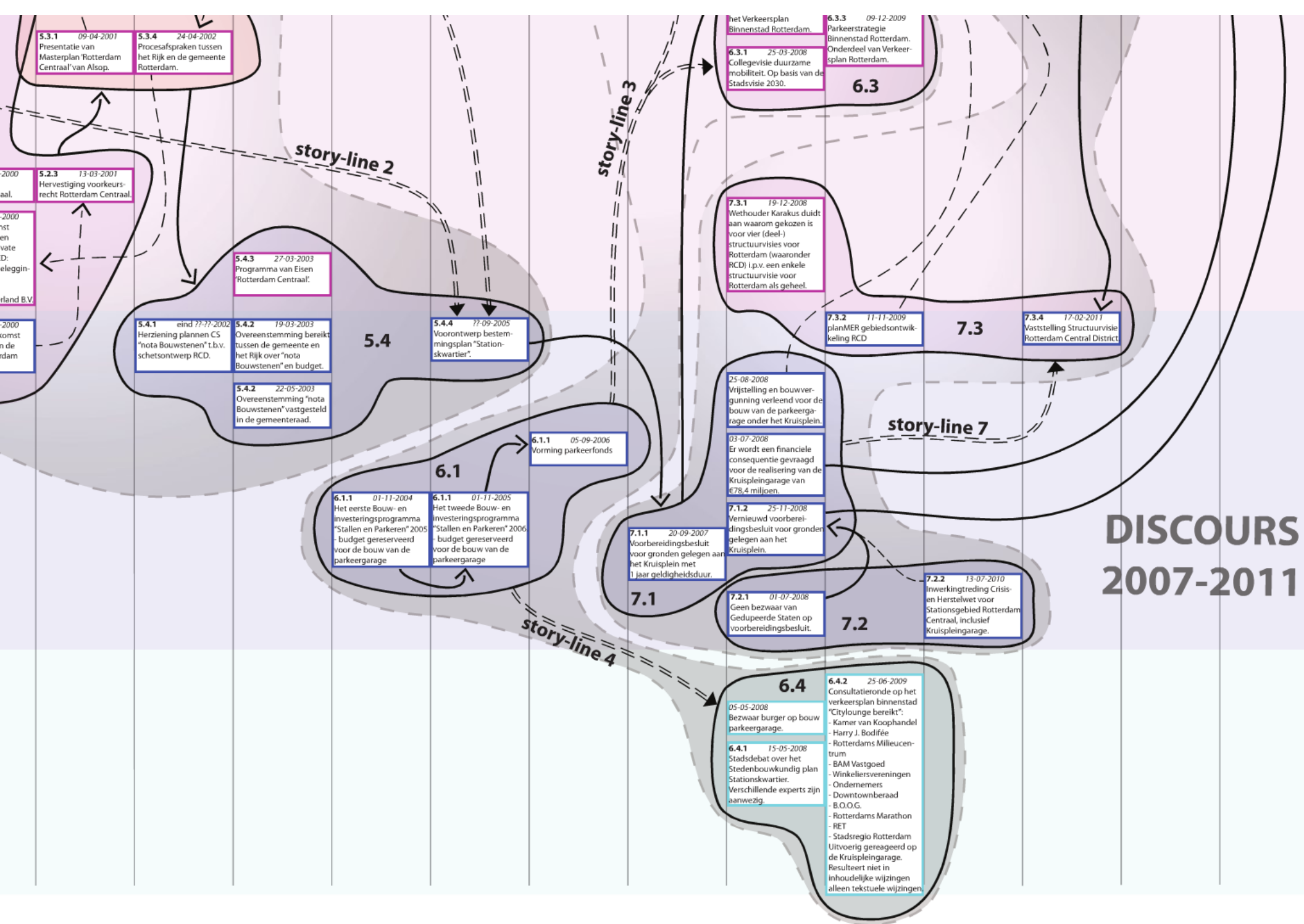
DISCOURS 2004-2009

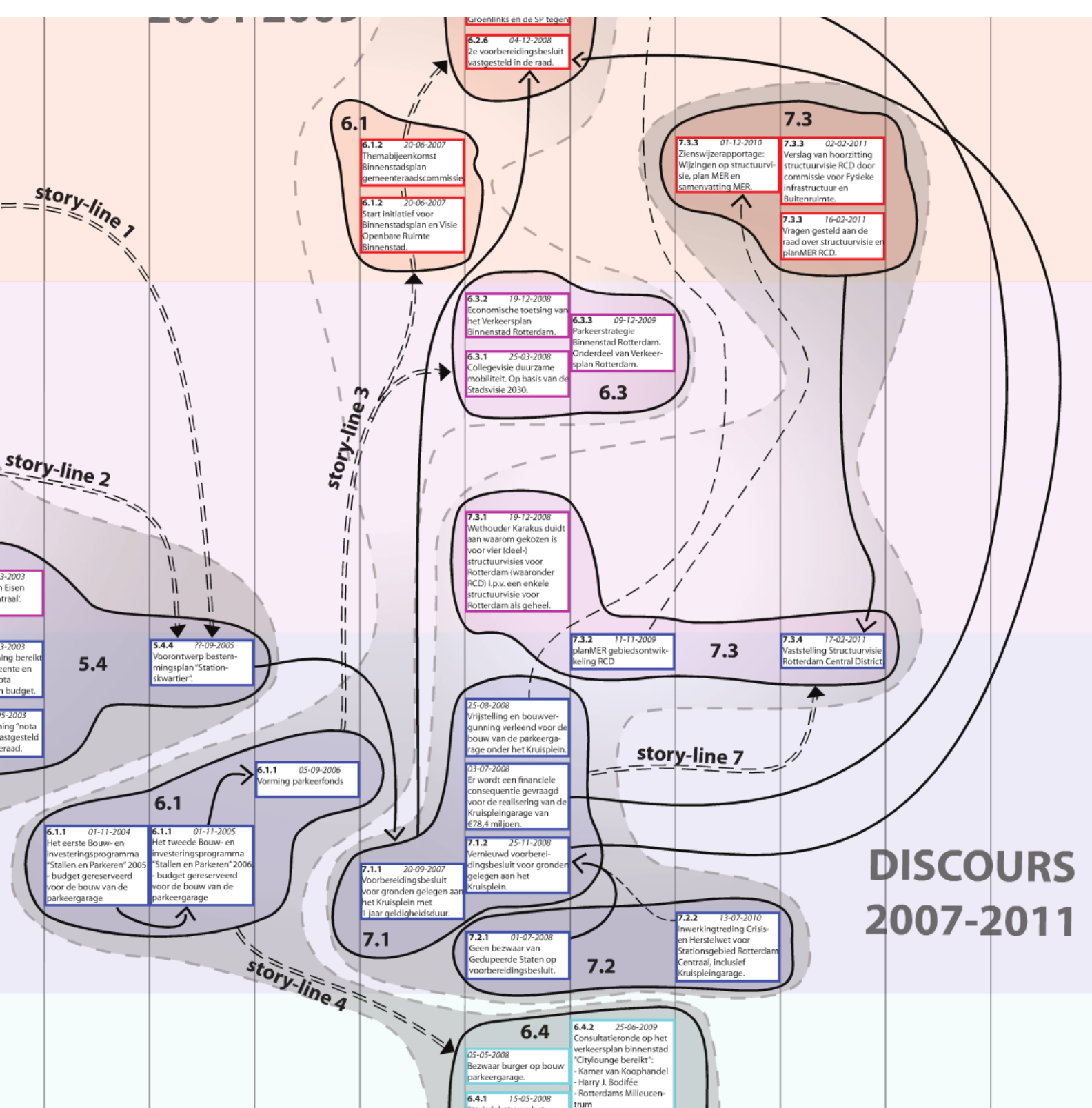


- line 1: Masterplan en de relatie tussen plan en budget
- line 2: Consistentie van het beleid
- line 3: Politieke arena bewust beïnvloed
- line 4: Maatschappelijk invloed op ontwikkelingen
- line 5: Complexiteit van planvorming
- line 6: Het gebruik van beleid als argumentatie
- line 7: De rol van de structuurvisie achteraf
- line 8: Het stationsgebied als katalysator
- line 9: De kwaliteit van ruimtelijke plannen
- line 10: De rol van het Rijk bij lokale ontwikkelingen
- line 11: Interne krachtsverhoudingen bij de gemeente

DISCOURS 2004-2009

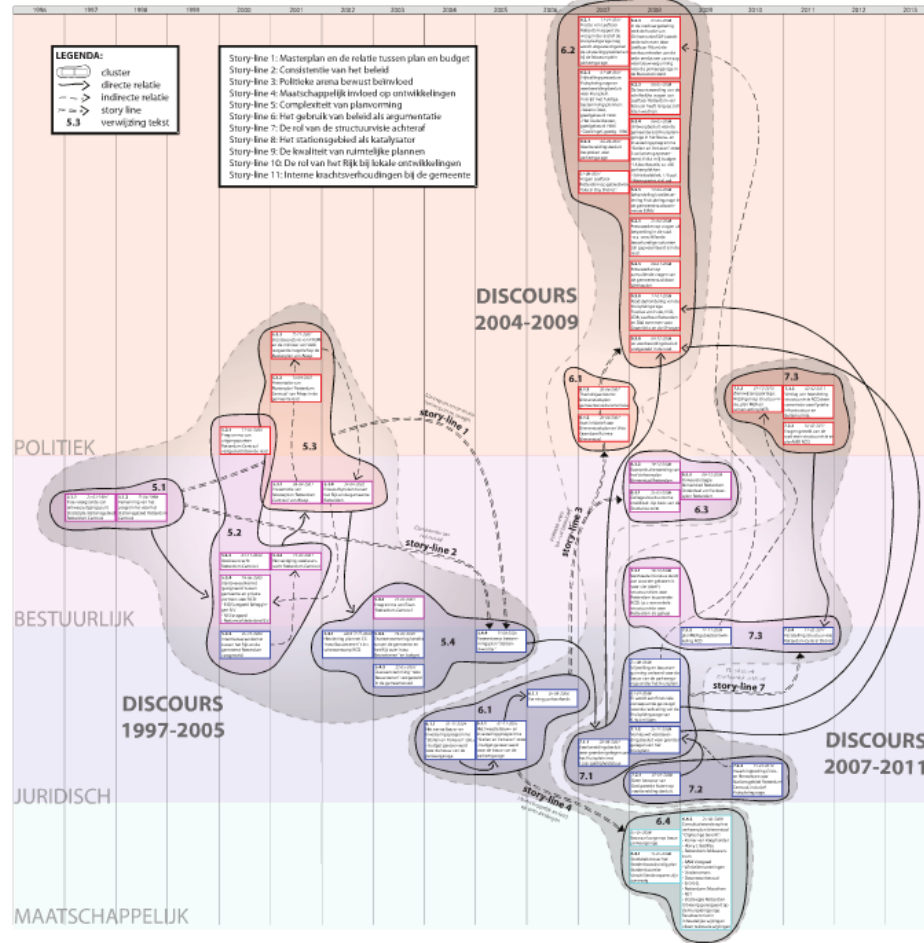




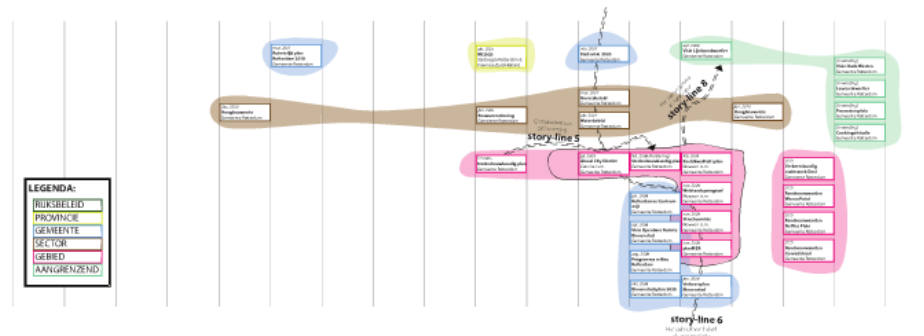


DISCOURS 2007-2011

GEBIEDSONTWIKKELINGSPROCES



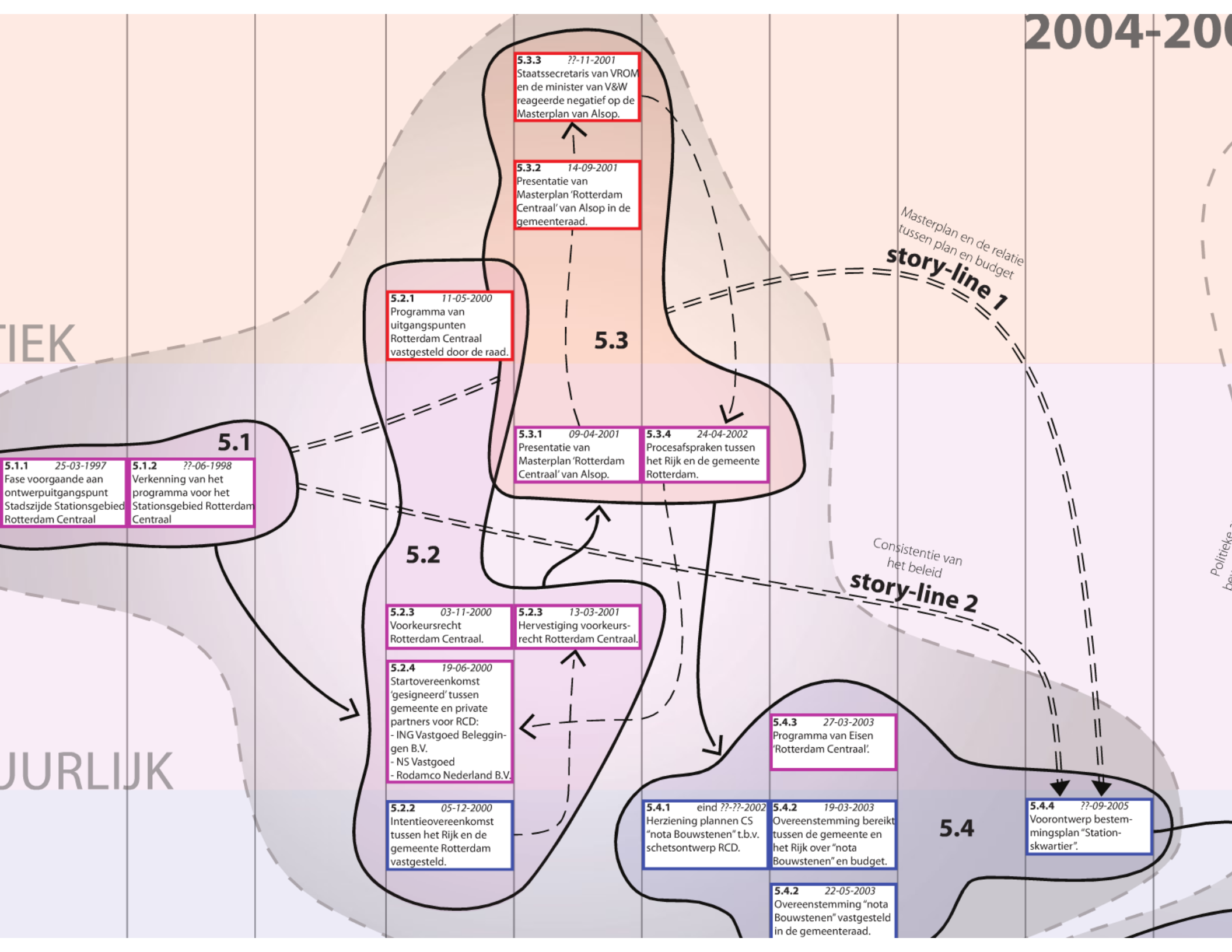
RUIMTELIJK PLANNINGSPROCES



© 2011-2012 De Nederlandse Staat
 © 2011-2012 De Nederlandse Staat
 © 2011-2012 De Nederlandse Staat

TIK

JURLIJK



5.3.2 14-09-2001
Presentatie van
Masterplan 'Rotterdam
Centraal' van Alsop in de
gemeenteraad.

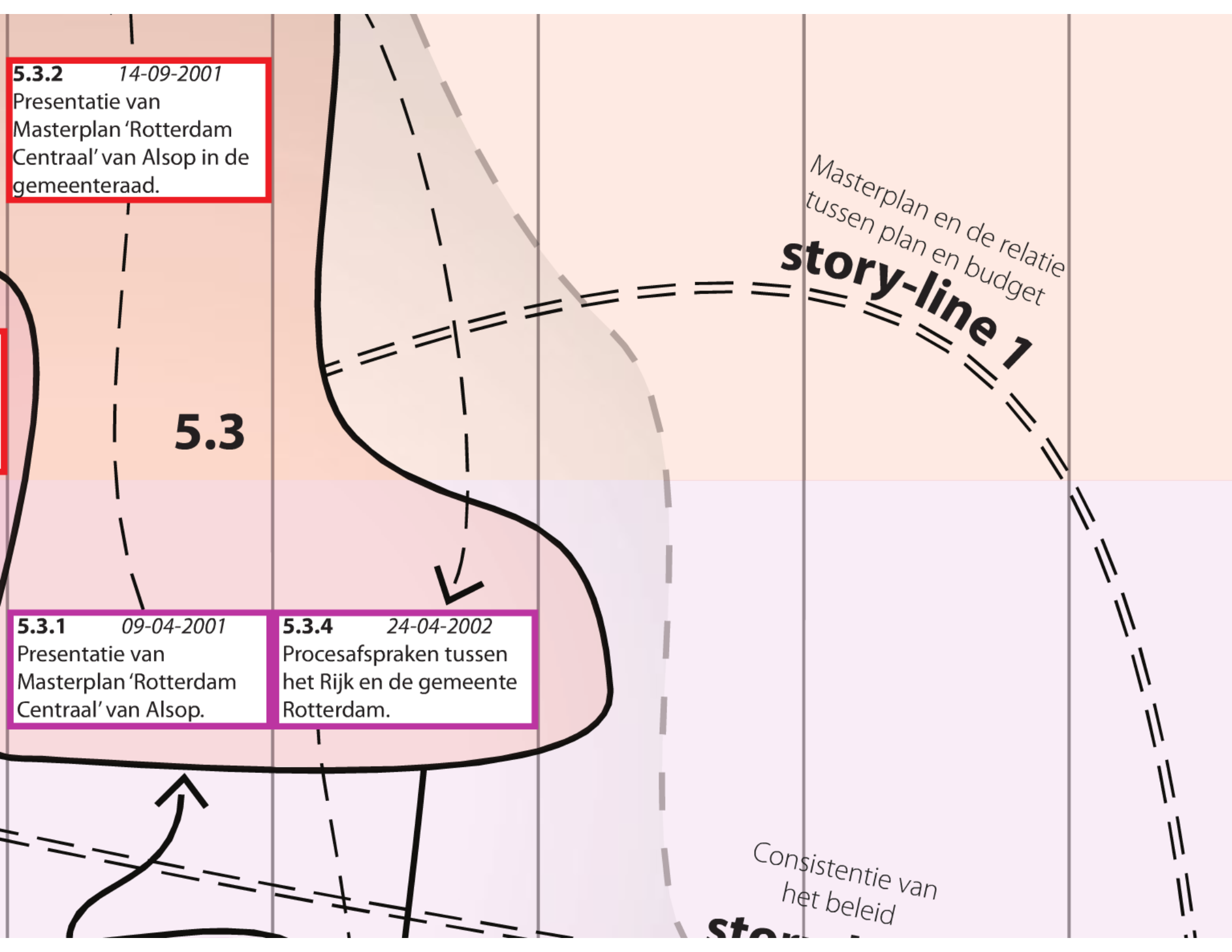
5.3

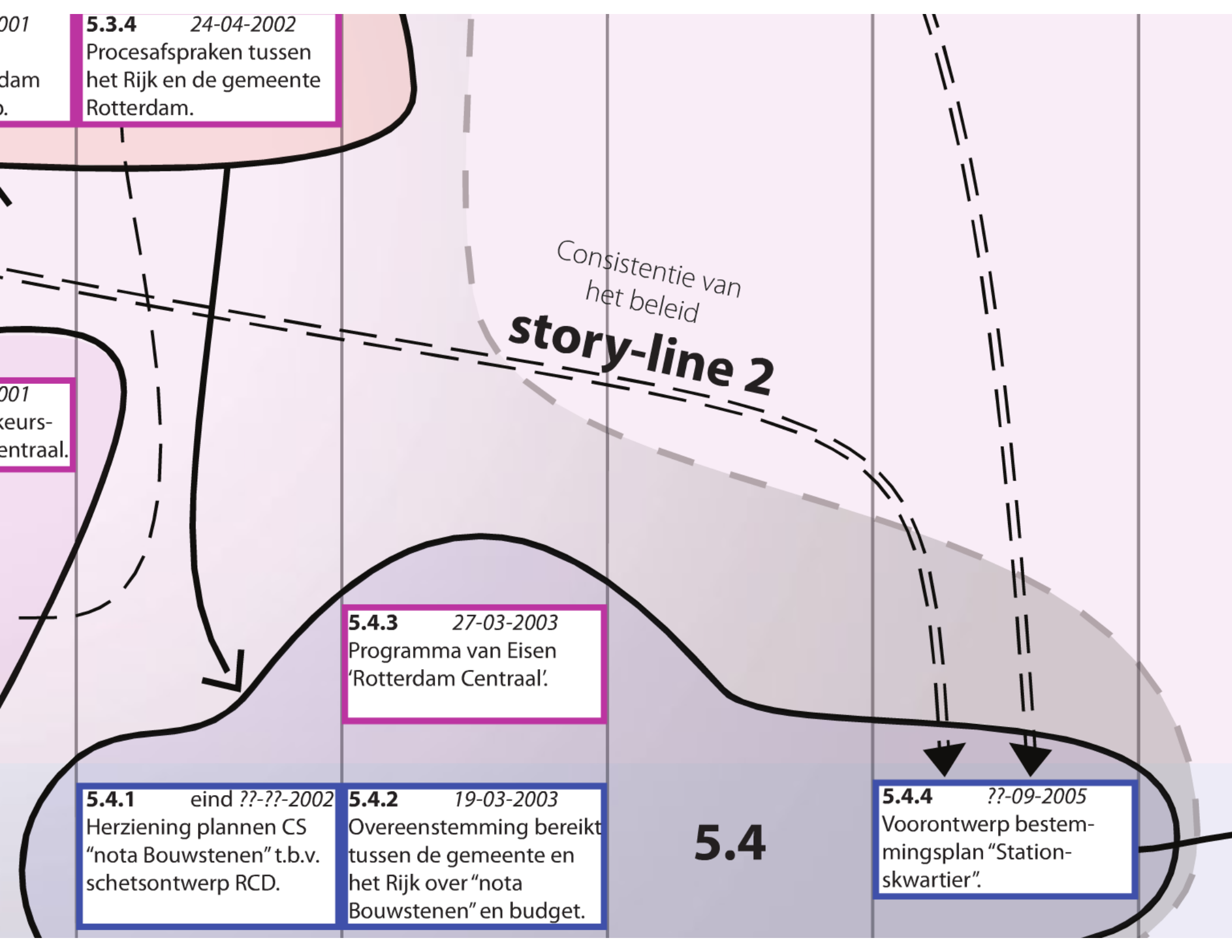
5.3.1 09-04-2001
Presentatie van
Masterplan 'Rotterdam
Centraal' van Alsop.

5.3.4 24-04-2002
Procesafspraken tussen
het Rijk en de gemeente
Rotterdam.

Masterplan en de relatie
tussen plan en budget
story-line 1

Consistentie van
het beleid
story





5.3.4 24-04-2002
Procesafspraken tussen
het Rijk en de gemeente
Rotterdam.

001
keurs-
centraal.

Consistentie van
het beleid

story-line 2

5.4.3 27-03-2003
Programma van Eisen
'Rotterdam Centraal'.

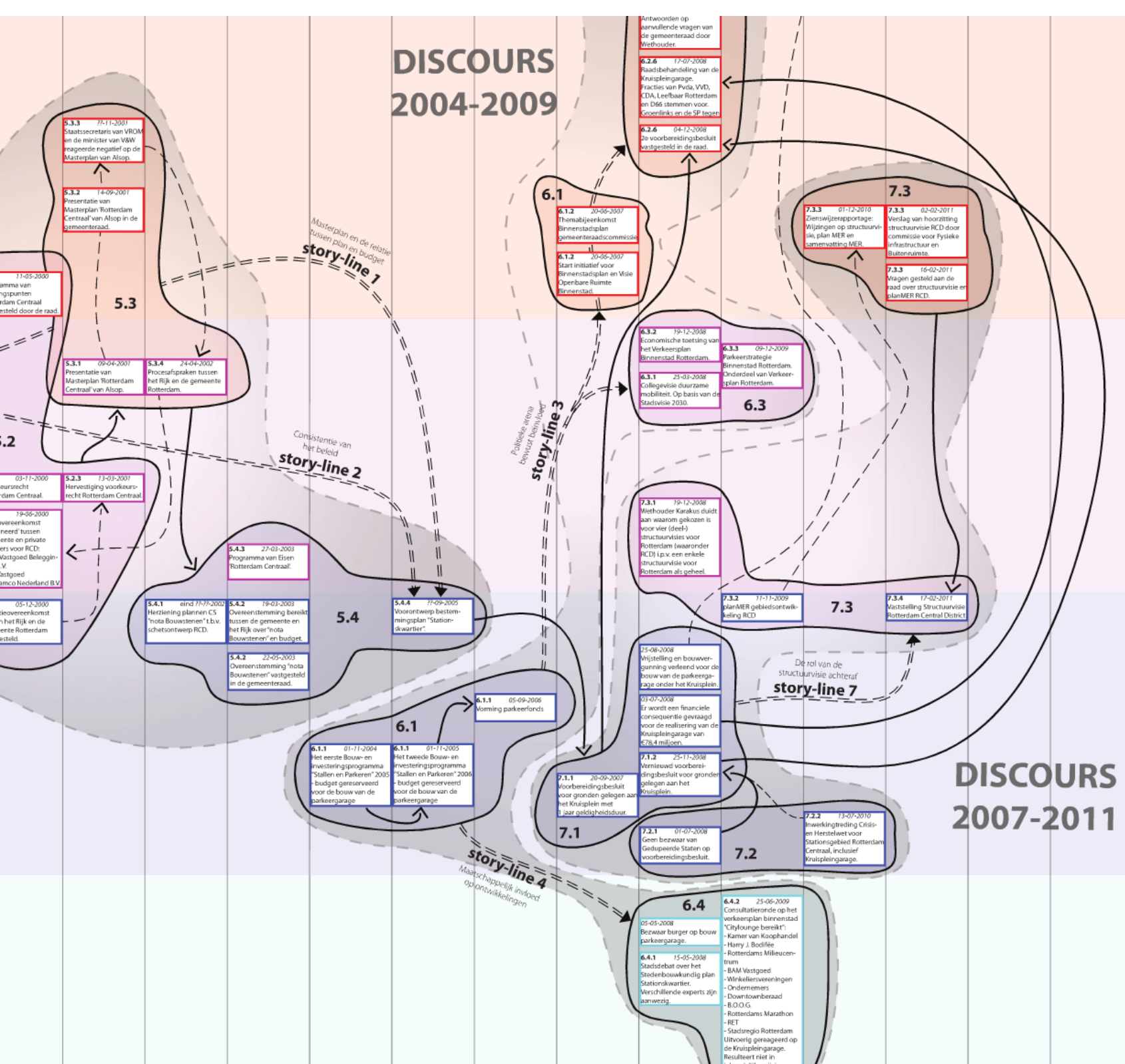
5.4.1 eind ??-??-2002
Herziening plannen CS
"nota Bouwstenen" t.b.v.
schetsontwerp RCD.

5.4.2 19-03-2003
Overeenstemming bereikt
tussen de gemeente en
het Rijk over "nota
Bouwstenen" en budget.

5.4

5.4.4 ??-09-2005
Voorontwerp bestem-
mingsplan "Station-
skwartier".

DISCOURS 2004-2009



DISCOURS 2007-2011

Binnenstadsplan en Visie
Openbare Ruimte
Binnenstad.

6.3.2 19-12-2008
Economische toetsing van
het Verkeersplan
Binnenstad Rotterdam.

6.3.1 25-03-2008
Collegievisie duurzame
mobiliteit. Op basis van de
Stadsvisie 2030.

6.3.3
Parkeerstr
Binnensta
Onderdee
splan Rott

6

Politieke arena
bewust beïnvloed
story-line 3

7.3.1 19-12-2008
Wethouder Karakus duidt
aan waarom gekozen is
voor vier (deel-)
structuurvisies voor
Rotterdam (waaronder
RCD) i.p.v. een enkele

Vorming parkeertonds

6.1

6.1 01-11-2004
eerste Bouw- en
vesteringsprogramma
"Stallen en Parkeren" 2005
- budget gereserveerd
voor de bouw van de
keergarage

6.1.1 01-11-2005
Het tweede Bouw- en
investeringsprogramma
"Stallen en Parkeren" 2006
- budget gereserveerd
voor de bouw van de
parkeergarage

7.1.1 20-09-2007
Vorbereidingsbesluit
voor gronden gelegen aan
het Kruisplein met
1 jaar geldigheidsduur.

Er wordt een financie
consequentie gevraagd
voor de realisering van
Kruispleingarage van
€78,4 miljoen.

7.1.2 25-11-2008
Vernieuwd voorberei-
dingsbesluit voor gro-
gelegen aan het
Kruisplein.

7.2.1 01-07-2008
Geen bezwaar van
Gedupeerde Staten op
vorbereidingsbesluit

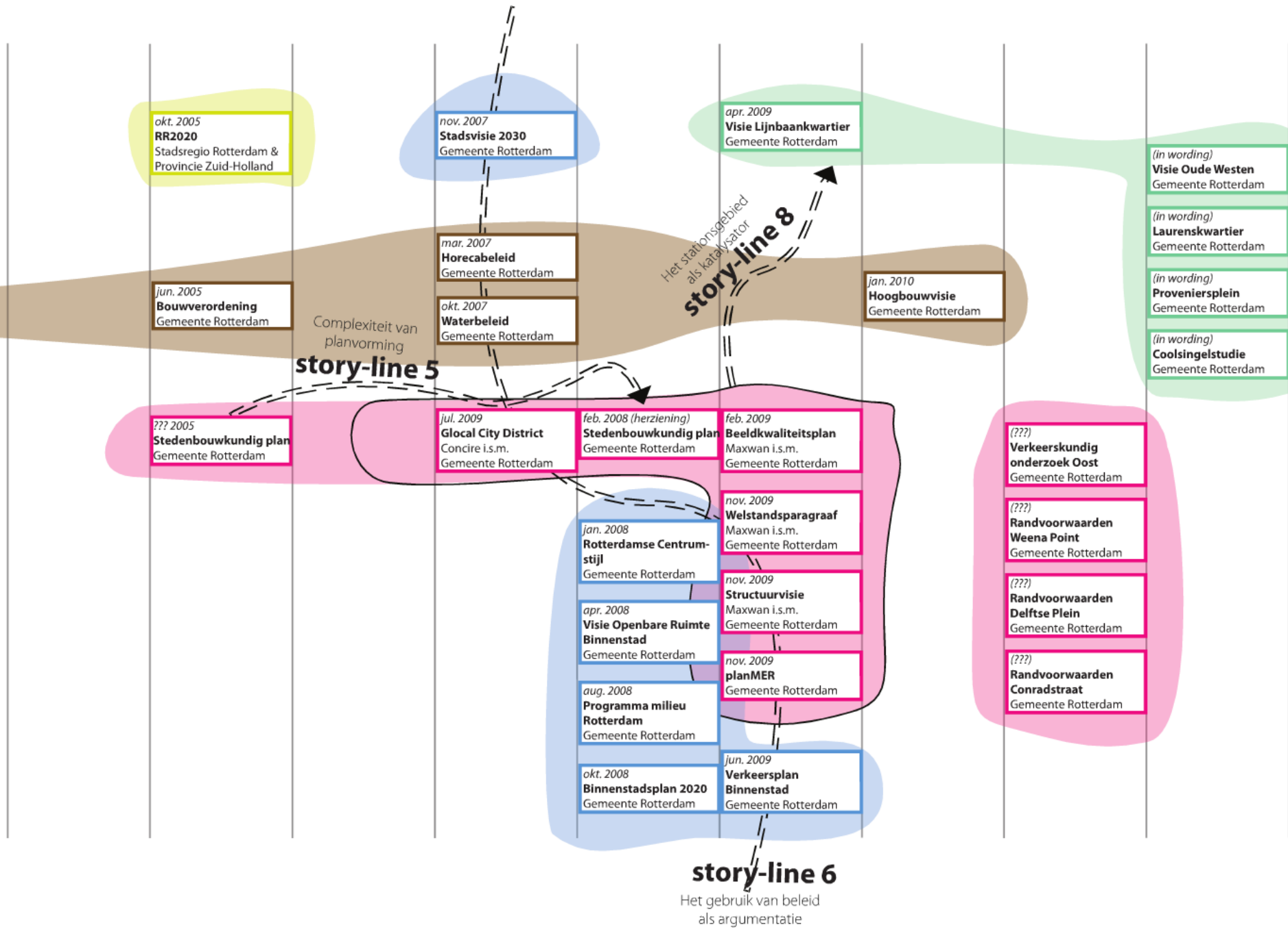
7.1

story-line 4
Maatschappelijk invloed
op ontwikkelingen

6.4

05-05-2008
Bezwaar burger op bo-
parkeergarage.

6.4.1 15-05-2008
Stadsdebat over het
Stedenbouwkundig p
Stationskwartier.
Verschillende experts



jun. 2005
Bouwverordening
Gemeente Rotterdam

Complexiteit van
planvorming

story-line 5

??? 2005
Stedenbouwkundig plan
Gemeente Rotterdam

mar. 2007
Horecabeleid
Gemeente Rotterdam

okt. 2007
Waterbeleid
Gemeente Rotterdam

jul. 2009
Glocal City District
Concire i.s.m.
Gemeente Rotterdam

feb. 2008 (herziening)
Stedenbouwkundig plan
Gemeente Rotterdam

jan. 2008
**Rotterdamse Centrum-
stijl**
Gemeente Rotterdam

apr. 2008
**Visie Openbare Ruimte
Binnenstad**
Gemeente Rotterdam

Het stationsgebied
als katalysator

story-line

feb. 2009
Beeldkwaliteitsplan
Maxwar
Gemeente Rotterdam

nov. 2008
Welstar
Maxwar
Gemeente Rotterdam

nov. 2008
Structuurvisie
Maxwar
Gemeente Rotterdam

nov. 2008

Gemeente Rotterdam

Gemeente Rotterdam

jan. 2008
**Rotterdamse Centrum-
stijl**
Gemeente Rotterdam

nov. 2009
Welstandsparagraaf
Maxwan i.s.m.
Gemeente Rotterdam

apr. 2008
**Visie Openbare Ruimte
Binnenstad**
Gemeente Rotterdam

nov. 2009
Structuurvisie
Maxwan i.s.m.
Gemeente Rotterdam

aug. 2008
**Programma milieu
Rotterdam**
Gemeente Rotterdam

nov. 2009
planMER
Gemeente Rotterdam

okt. 2008
Binnenstadsplan 2020
Gemeente Rotterdam

jun. 2009
**Verkeersplan
Binnenstad**
Gemeente Rotterdam

story-line 6

Het gebruik van beleid
als argumentatie

onderzo
Gemeent

(???)

**Randvoo
Weena P**
Gemeent

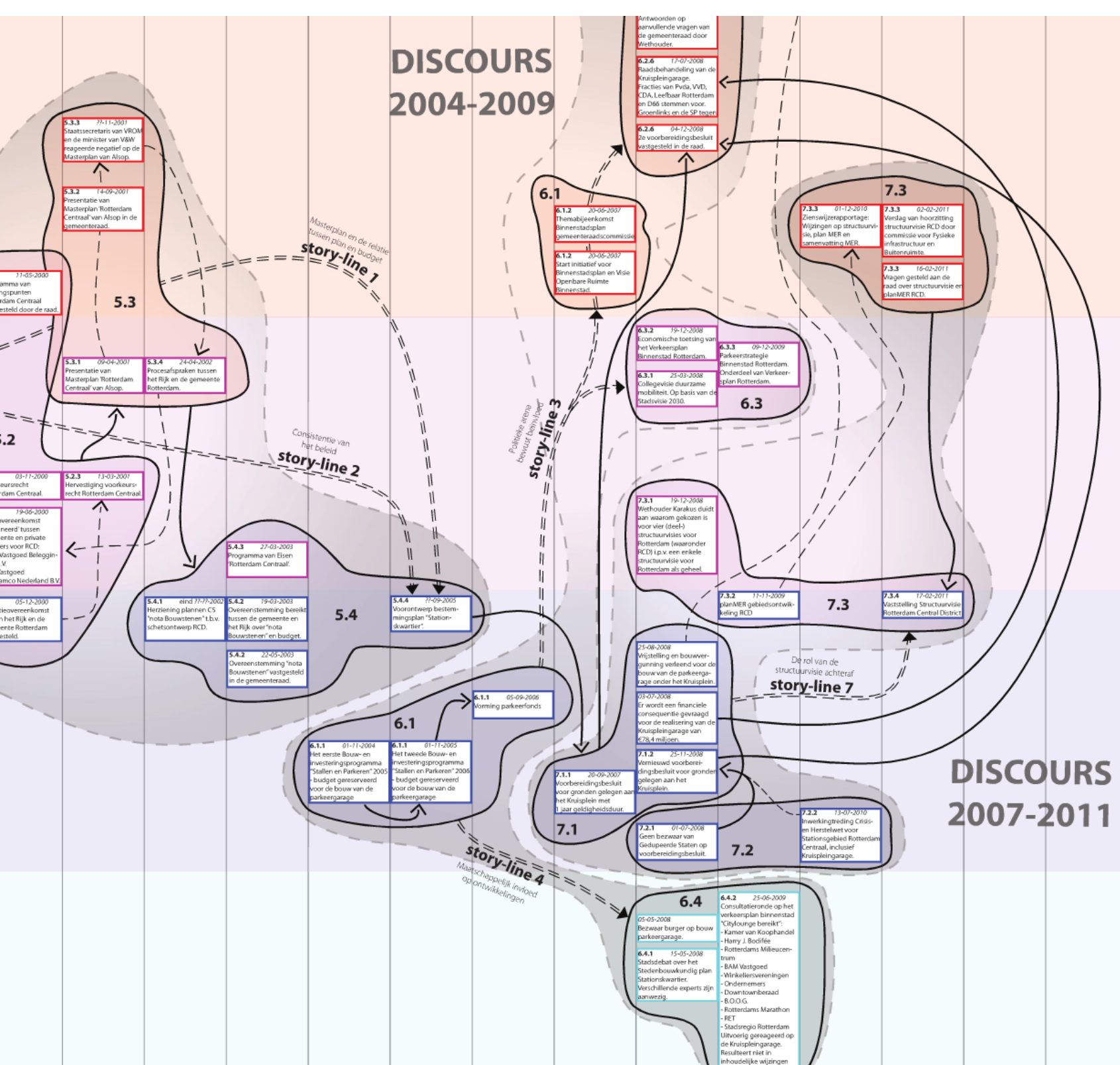
(???)

**Randvoo
Delftse P**
Gemeent

(???)

**Randvoo
Conrads**
Gemeent

DISCOURS 2004-2009



DISCOURS 2007-2011

Rotterdam als geheel.

7.3.2 11-11-2009
planMER gebiedsontwik-
keling RCD

7.3

7.3.4 17-02-2011
Vaststelling Structuurvisie
Rotterdam Central District.

25-08-2008
Vrijstelling en bouwver-
gunning verleend voor de
bouw van de parkeerga-
rage onder het Kruisplein.

03-07-2008
Er wordt een financiële
consequentie gevraagd
voor de realisering van de
Kruispleingarage van
€78,4 miljoen.

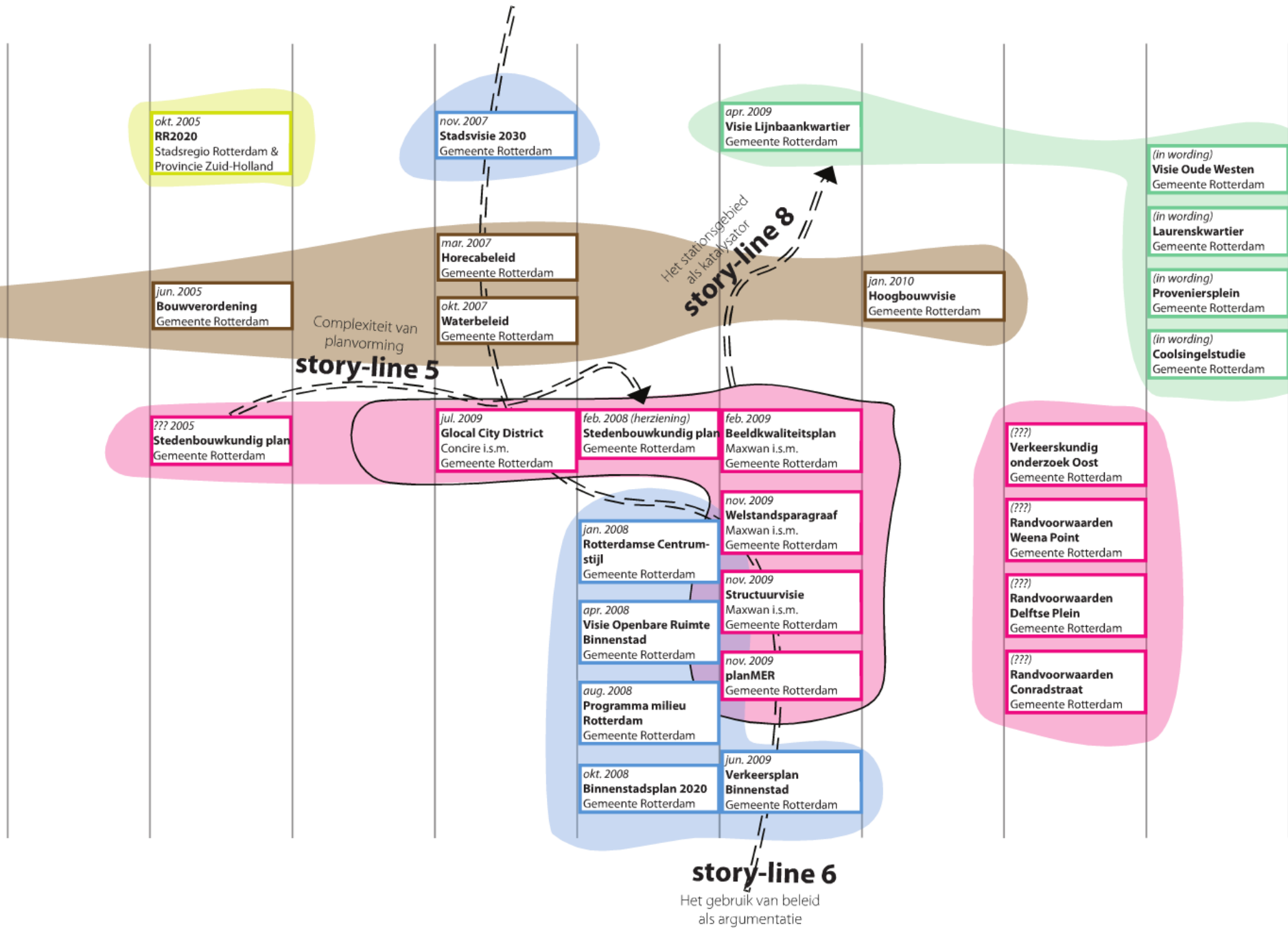
7.1.2 25-11-2008
Vernieuwd voorberei-
dingsbesluit voor gronden
gelegen aan het
Kruisplein.

7.2.1 01-07-2008
Geen bezwaar van
Gedupeerde Staten op

De rol van de
structuurvisie achteraf
story-line 7

7.2.2 13-07-2010
Inwerkingtreding Crisis-
en Herstelwet voor
Stationsgebied Rotterdam
Centraal, inclusief

DIS
200



nov. 2007
Stadsvisie 2030
Gemeente Rotterdam

mar. 2007
Horecabeleid
Gemeente Rotterdam

okt. 2007
Waterbeleid
Gemeente Rotterdam

apr. 2009
Visie Lijnbaankwartier
Gemeente Rotterdam

Het stationsgebied
als katalysator

story-line 8

jan. 2010
Hoogbouwvisie
Gemeente Rotterdam

5
jul. 2009
Glocal City District
Concire i.s.m.
Gemeente Rotterdam

feb. 2008 (herziening)
Stedenbouwkundig plan
Gemeente Rotterdam

feb. 2009
Beeldkwaliteitsplan
Maxwan i.s.m.
Gemeente Rotterdam

nov. 2009
Welstandsparagraaf
Maxwan i.s.m.
Gemeente Rotterdam

jan. 2008
**Rotterdamse Centrum-
stijl**
Gemeente Rotterdam

(???)
**Verkeerskun-
onderzoek C**
Gemeente R

(???)
**Randvoorwa-
Weena Poin**
Gemeente R

nov. 2009

(???)



Story-line 9: De kwaliteit van ruimtelijke plannen

Story-line 10: De rol van het Rijk bij lokale ontwikkelingen

Story-line 11: Interne krachtsverhoudingen bij de gemeente



CITATEN KRUISPLEINGARAGE

3. Ambtelijk en financieel initiatief

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<p>25-09-1997 Ontwerprijpingsplan: "Onderzoek naar de mogelijkheden Meerstad van de stad parkeringsovername onder het Kruisplein een oplossing voor het parkeerlek in dit deel van het centrum"</p>				<p>09-04-2001 Altaerplan Aloupe: "Langzamerhand worden op elke zijde van de stad gebouwd aanleggebieden publieke voorzieningen (4000 parkeerplaatsen)"</p>			<p>01-11-2004 Bouw- en investeringspro- gramma "Stallen en Parkeeren 2005" "De garage onder het Kruisplein [...] Daar moeten mensen financieel ontdekken of van de Bouw- en Investeringsprogramma"</p>	<p>01-11-2005 Bouw- en investeringspro- gramma "Stallen en Parkeeren 2006" "De garage onder het Kruisplein [...] Daar moeten mensen financieel ontdekken of van de Bouw- en Investeringsprogramma"</p>	<p>01-09-2006 Prukenfonds 2007: "Financiering van P-W garage Kruisplein Bijzondere garage onder aan de rand van de binnenstad verbetering van de werkbaarheid en de bereikbaarheid van de stad"</p>	<p>1-2007 Plan Glocal City District "...aanblijft dichtbaan" en "...vallen van verbindingsnet in stad" en "of een Kruisplein garage onder het Kruisplein is strategisch" "Informatie die door de stad beschikbaar is en parkeeren zijn huidige voorwaarden voor een Kruisplein autoverkeer"</p>	<p>25-01-2008 Collegeversie duurzame mobiliteit: "... de Kruisplein garage samen met de herontwikkeling in het kader van het nieuwe Centraal Station wordt niet meer door garage gebouwen aan het schone veld van het Wijkplan, nu een van de beste ruimten van Nederland Huiden ontstaan een verbinding van de binnenstad in de binnenstad door ingrepen in de verkeersstructuur"</p>	<p>01-2009 "Kruisplein binnenstad" "3. De P-W garage aan de rand van de binnenstad zijn van essentieel belang bij het voortgang van de parkeerstrategie [...] Op de ruimte worden de ambities van een vitale, aantrekkelijke en bereikbare binnenstad gemaakt"</p>	<p>03-2011 Structuurplan: "Samen de belangrijke elementen van de parkeerstrategie in het nieuwe Structuurplan in het Wijkplan Wijkconcept, de Kruisplein garage en de Kruisplein garage zijn "de voorblijven van"</p>	
1. Uitproberen van ambisie				2. Gepasseerd station			4. Formele formulering doelstellingen	4	5. Bokselsdocumenten als argumenten	5	6. Vaststelling	7. Definitie strategie voor de context van de stad	8. Juridisch staakpunt	8

CITATEN KRUISPLEINGARAGE

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
<p>25-03-1997 Ontwerpuitgangspunten: <i>"Ontsloten aan deze dubbele Weenatunnel biedt een parkeergarage onder het Kruisplein een oplossing voor het parkeertekort in dit deel van het centrum"</i></p>				<p>09-04-2001 Masterplan Alsop: <i>"Langs de Delftselaan zijn op diverse plaatsen gebouwde ondergrondse parkeervoorzieningen. (4000 parkeerplaatsen)"</i></p>		
				<p>14-09-2001 Interpretatie college B&W van Masterplan Alsop: <i>"Parkeren in drie geconcentreerde voorzieningen opnemen, die zich boven of onder het publieke domein bevinden (binnen een bandbreedte van 3700 en 6500 parkplaatsen)"</i></p>		

1

1. Uitspreken van ambitie

2

2. Gepasseerd station

GARAGE

3. Ambtelijk en financieel initiatief

3

2002	2003	2004	2005	2006	2007
		<p>01-11-2004 Bouw - en investeringsprogramma "Stallen en Parkeren" 2005:</p> <p><i>"De garage onder het Kruisplein [...]. Deze plannen maken financieel onderdeel uit van dit Bouw- en Investeringsprogramma"</i></p>	<p>01-11-2005 Bouw - en investeringsprogramma "Stallen en Parkeren" 2006:</p> <p><i>"De garage onder het Kruisplein [...]. Deze plannen maken financieel onderdeel uit van dit Bouw- en Investeringsprogramma"</i></p>	<p>05-09-2006 Parkeerfonds 2007:</p> <p><i>"Financiering van P+W garage Kruisplein (bezoekersgarages onder aan de rand van de binnenstad). Verbetering van de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de stad"</i></p>	<p>11-2007 Weena: Glocal C</p> <p><i>"de auto blijft door de stad" en "of een parkeergarage onder het kruisplein is fantaseerbaar"</i></p> <p>Beformuleerde de voorwaarden voor de Europese zakenc</p>
			<p>09-2005 Voorontwerp bestemmingsplan: <i>"... en een eventuele nieuwe parkeergarage onder het Kruisplein" "Voorwaarde is wel dat het parkeerwerk</i></p>		<p>11-2007 Stadsvisie: <i>"Door de nieuwe</i></p>

14-09-2001
Interpretatie college B&W
van Masterplan Alsop:
"Parkeren in drie
geconcentreerde
voorzieningen opnemen, die
zich boven of onder het
publieke domein bevinden
(binnen een bandbreedte van
3700 en 6500 parkplaatsen)"

2

2. Gepasseerd station

uit van dit Bouw- en
Investeringsprogramma"

09-2005
Voorontwerp
bestemmingsplan:
"... en een eventuele nieuwe
parkeergarage onder het
Kruisplein" "Voorwaarde is
wel dat het parkeerverkeer
ondergronds wordt
aangesloten op de
parkeergarage, welke is
gepland onder `Kruisplein én
dat deze wordt
doorgekoppeld naar andere
parkeergarages in de
omgeving"

4. Formele
formulering
doelstellingen

4

2005
Stedenbouwkundig plan
2005:

"Het Kruisplein moet:
- royaal, groen, aantrekkelijk
en helder zijn;
- de relatie tussen het station
en de stad (en Westersingel)
verbeteren; [...] en dit kan
alleen worden waargemaakt
als ter hoogte van het
Stationsplein het autoverkeer
ondergronds wordt
afgewikkeld. [...] daarnaast
heeft de gemeente de ambitie
om onder het Kruisplein een
nieuwe parkeergarage te
bouwen"



www.nwb.nl

www.nwb.nl

leerbaarheid en de
bereikbaarheid van de stad"

betormuleerde doelstelling:
"Autobereikbaarheid en
parkeren zijn harde
voorwaarden voor een
Europees zaken centrum"

11-2007
Stadsvisie:

"Door de nieuwe
parkeergarage onder het
Kruisplein, met een verbinding
naar de Schouwburgplein-
garage, verbetert de
parkeersituatie in dit gebied"

5

5. Beleidsdocumenten
als argumenten

06-05-2008
Ontwerpbesluit:

"Een parkeergarage onder het
Kruisplein heeft grote
stedenbouwkundige
voordelen en is belangrijk
voor de ontwikkeling van de
Binnenstad als geheel"

02-2008
Stedenbouwkundig plan
2007:

"Park & Walk:
De mogelijkheden van een
park & walkgarage in het
Centraal District Rotterdam
hangen nauw samen met de
bereikbaarheid van het
Centraal District Rotterdam
en de mogelijke gevolgen
voor de luchtkwaliteit"

6. Vaststelling

6

17-07-2008
Besluit Kruispleingarage
genomen in gemeenteraad.

2005 2006 2007 2008 2009

investeringspro-
nalen en
06:
onder het
]. Deze plannen
cieel onderdeel
ouw- en
rogramma"

05-09-2006
Parkeerfonds 2007:
*"Financiering van P+W
garage Kruisplein
(bezoekersgarages onder aan
de rand van de binnenstad).
Verbetering van de
leefbaarheid en de
bereikbaarheid van de stad"*

11-2007
Weena: Glocal City District:
*"de auto blijft dominant" en
"duiden van verbindingen met
de stad" en "of een
parkeergarage onder het
Kruisplein is fantastisch"*
Geformuleerde doelstelling:
*"Autobereikbaarheid en
parkeren zijn harde
voorwaarden voor een
Europees zakencentrum"*

25-03-2008
Collegevisie duurzame
mobiliteit:
*"... de Kruispleingarage;
samen met de herinrichting in
het kader van het nieuwe
Centraal Station wordt met
deze garage bijgedragen aan
het schoner krijgen van het
Weena, nu een van de vieste
straten van Nederland.
Hierdoor ontstaat een
verbetering van de
buitenruimte in de
binnenstad door ingrepen in
de verkeerscirculatie"*

04-2008
Visie openbare ruimte
binnenstad Rotterdam:
*Kruispleingarage kan
bijdragen aan [...] betere
bereikbaarheid van de stad en
verbeteren doorstromings-
kwaliteit van autoverkeer.
Conflicten oplossen tussen
wachtende auto's en de grote
voetgangersstromen."*

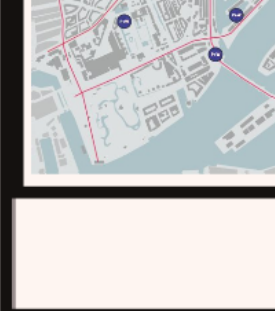
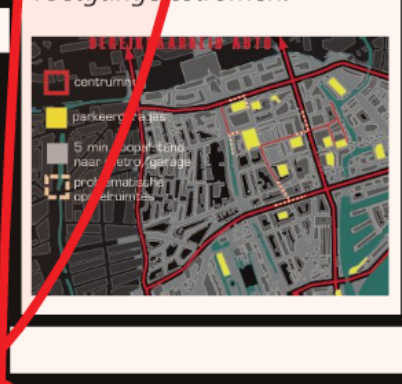
07-2009
Verkeersplan binne
*"[...] de P+W-garage
rand van de binnens
van essentieel belang
vormgeven van de
parkeerstrategie. [...]
manier worden de a
van een vitale, aant
en bereikbare binne
gerealiseerd"*

op
gsplan:
entuele nieuwe
ge onder het
"Voorwaarde is
parkeerverkeer
s wordt
n op de
ge, welke is
der 'Kruisplein én
rdt
eld naar andere
ages in de

5. Beleidsdocumenten
als argumenten

11-2007
Stadsvisie:
*"Door de nieuwe
parkeergarage onder het
Kruisplein, met een verbinding
naar de Schouwburgplein-
garage, verbetert de
parkeersituatie in dit gebied"*

06-05-2008
Ontwerpbesluit:
*"Een parkeergarage onder het
Kruisplein heeft grote
stedenbouwkundige
voordelen en is belangrijk
voor de ontwikkeling van de
Binnenstad als geheel"*



wkundig plan
ein moet:
en aantrekkelijk

5. Beleidsdocumenten
als argumenten

02-2008
Stedenbouwkundig plan
2007:
"Park & Walk

02-2008
Stedenbouwkundig plan
2007:
"Park & Walk

10-2008
Binnenstadsplan:
*"Park & Walk concept: publiek
parkeren in de binnenstad
(o.a. Kruispleingarage,
Schouwburgpleingarage)"*

09-12-2009
Parkeerstrategie:
*"Tegenover de bouw
Kruispleingarage sta
duidelijk 'ruilmiddel'
tegenover: een aant
buitenruimte"*

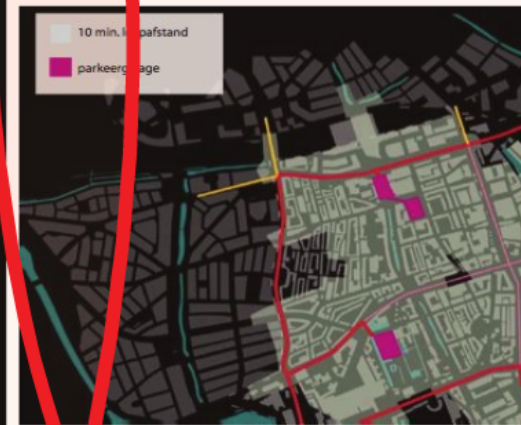
5

stedenbouwkundige voordelen en is belangrijk voor de ontwikkeling van de Binnenstad als geheel!

10-2008

Binnenstadsplan:

"Park & Walk concept: publiek parkeren in de binnenstad (o.a. Kruispleingarage, Schouwburgpleingarage)"



09-12-200
Parkeerstr

*"Tegenover
Kruispleing
duidelijk 'r
tegenover
buitenruin*

dsdocumenten
umenten

6. Vaststelling

6

02-2008

Stedenbouwkundig plan 2007:



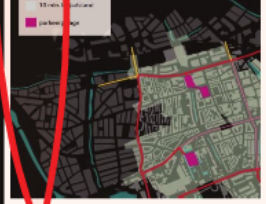
"Park & Walk:

De mogelijkheden van een park & walkgarage in het Centraal District Rotterdam hangen nauw samen met de bereikbaarheid van het Centraal District Rotterdam en de mogelijke gevolgen voor de luchtkwaliteit"

17-07-2008

Besluit Kruispleingarage genomen in gemeenteraad.

2006 2007 2008 2009 2010 2011

<p>2007: van P+W lein ages onder e binnenstad). n de n de d van de stad"</p>	<p>11-2007 Weena: Glocal City District: "de auto blijft dominant" en "gouden van verbindingen met de stad" en "of een parkeergarage onder het Kruisplein is fantastisch" Beformuleerde doelstelling: "Autobereikbaarheid en parkeren zijn harde voorwaarden voor een Europees zaken centrum"</p>	<p>25-03-2008 Collegevisie duurzame mobiliteit: "... de Kruispleingarage; samen met de herinrichting in het kader van het nieuwe Centraal Station wordt met deze garage bijgedragen aan het schoner krijgen van het Weena, nu een van de vieste straten van Nederland. Hierdoor ontstaat een verbetering van de buitenruimte in de binnenstad door ingrepen in de verkeerscirculatie"</p>	<p>04-2008 Visie openbare ruimte binnenstad Rotterdam: "Kruispleingarage kan bijdragen aan [...] betere bereikbaarheid van de stad en verbeteren doorstromings- kwaliteit van autoverkeer. Conflicten oplossen tussen wachtende auto's en de grote voetgangersstromen."</p> 	<p>07-2009 Verkeersplan binnenstad: "[...] de P+W-garages aan de rand van de binnenstad zijn van essentieel belang bij het vormgeven van de parkeerstrategie. [...] Op die manier worden de ambities van een vitale, aantrekkelijke en bereikbare binnenstad gerealiseerd"</p> 	<p>03-2011 Structuurvisie: "Een van de belangrijke elementen van de parkeerstrategie in het nieuwe binnenstadsplan is het Park & Walk-concept. De Kruispleingarage en de Schouwburgpleingarage zijn hier voorbeelden van"</p>
<p>5. Beleidsdocumenten als argumenten</p>	<p>11-2007 Stadsvisie: "Door de nieuwe parkeergarage onder het Kruisplein, met een verbinding naar de Schouwburgplein- garage, verbetert de parkeersituatie in dit gebied"</p>	<p>06-05-2008 Ontwerpbesluit: "Een parkeergarage onder het Kruisplein heeft grote stedenbouwkundige voordelen en is belangrijk voor de ontwikkeling van de Binnenstad als geheel"</p>	<p>10-2008 Binnenstadsplan: "Park & Walk concept: publiek parkeren in de binnenstad (o.a. Kruispleingarage, Schouwburgpleingarage)"</p> 	<p>09-12-2009 Parkeerstrategie: "Tegenover de bouw van de Kruispleingarage staat een duidelijk 'ruilmiddel' tegenover: een aantrekkelijke buitenruimte"</p>	<p>8 8. Juridisch sluitend</p>
<p>6. Vaststelling</p>	<p>02-2008 Stedenbouwkundig plan 2007: "Park & Walk: De mogelijkheden van een park & walkgarage in het Centraal District Rotterdam hangen nauw samen met de bereikbaarheid van het Centraal District Rotterdam en de mogelijke gevolgen voor de luchtkwaliteit"</p>	<p>17-07-2008 Besluit Kruispleingarage genomen in gemeenteraad.</p>	<p>7 7. Definitie strategie voor de context van de stad</p>	<p>7</p>	<p>7</p>

5

6

8

7

2009

2010

2011

binnenstad:

garages aan de binnenstad zijn belangrijk bij het plan van de binnenstad. [...] Op die manier de ambities van de aantrekkelijke binnenstad



03-2011

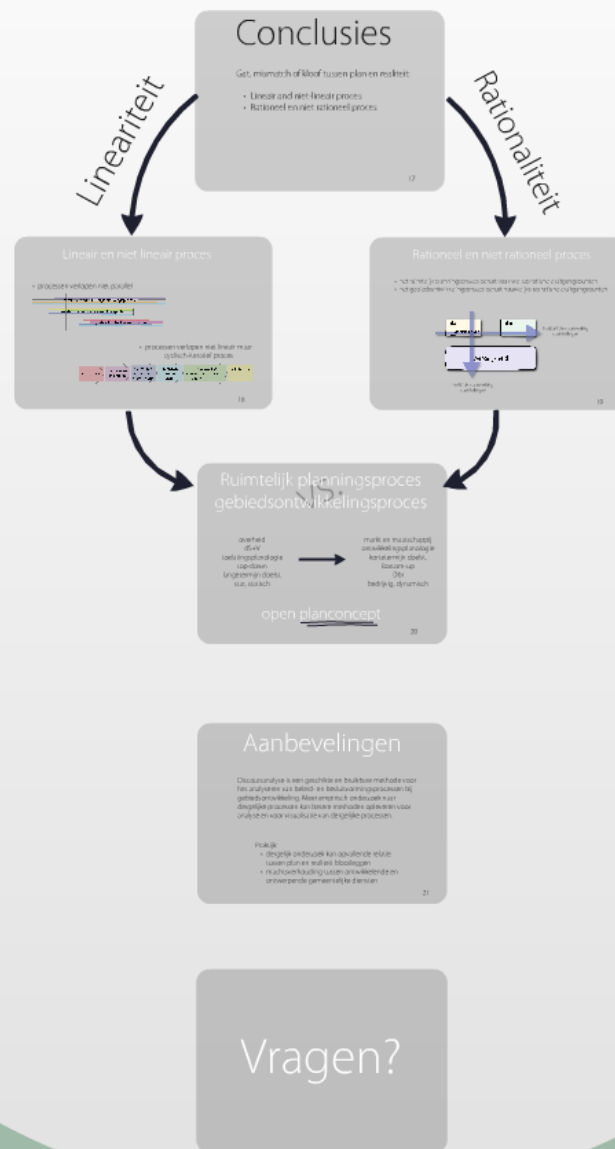
Structuurvisie:

"Een van de belangrijke elementen van de parkeerstrategie in het nieuwe binnenstadsplan is het Park & Walk-concept. De Kruispleingarage en de Schouwburgpleingarage zijn hier voorbeelden van"

8

8. Juridisch sluitend

CONCLUSIES



Feld
Realiteit

Conclusies

Gat, mismatch of kloof tussen plan en realiteit:

- Lineair and niet-lineair proces
- Rationeel en niet rationeel proces

Conclusies

Gat, mismatch of kloof tussen plan en realiteit:

- Lineair and niet-lineair proces
- Rationeel en niet rationeel proces

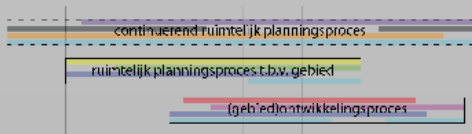
17

Lineariteit

Rationaliteit

Lineair en niet lineair proces

- processen verlopen niet parallel

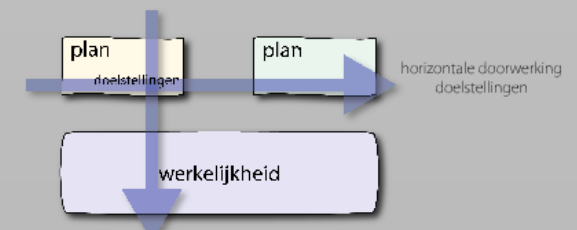


- processen verlopen niet lineair maar cyclisch-iteratief proces



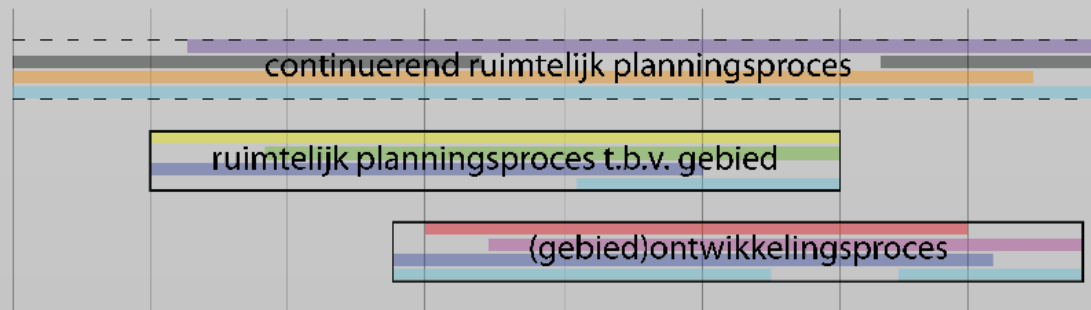
Rationeel en niet rationeel proces

- het ruimtelijk planningsproces berust vaak wel op rationele uitgangspunten
- het gebiedsontwikkelingsproces berust nauwelijks op rationele uitgangspunten



Lineair en niet lineair proces

- processen verlopen niet parallel



- processen verlopen niet lineair maar cyclisch-iteratief proces



Conclusies

Gat, mismatch of kloof tussen plan en realiteit:

- Lineair and niet-lineair proces
- Rationeel en niet rationeel proces

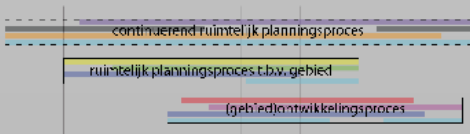
17

Lineariteit

Rationaliteit

Lineair en niet lineair proces

- processen verlopen niet parallel

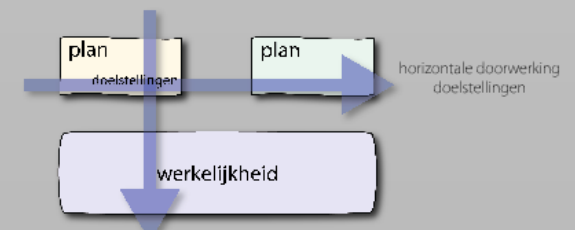


- processen verlopen niet lineair maar cyclisch-iteratief proces



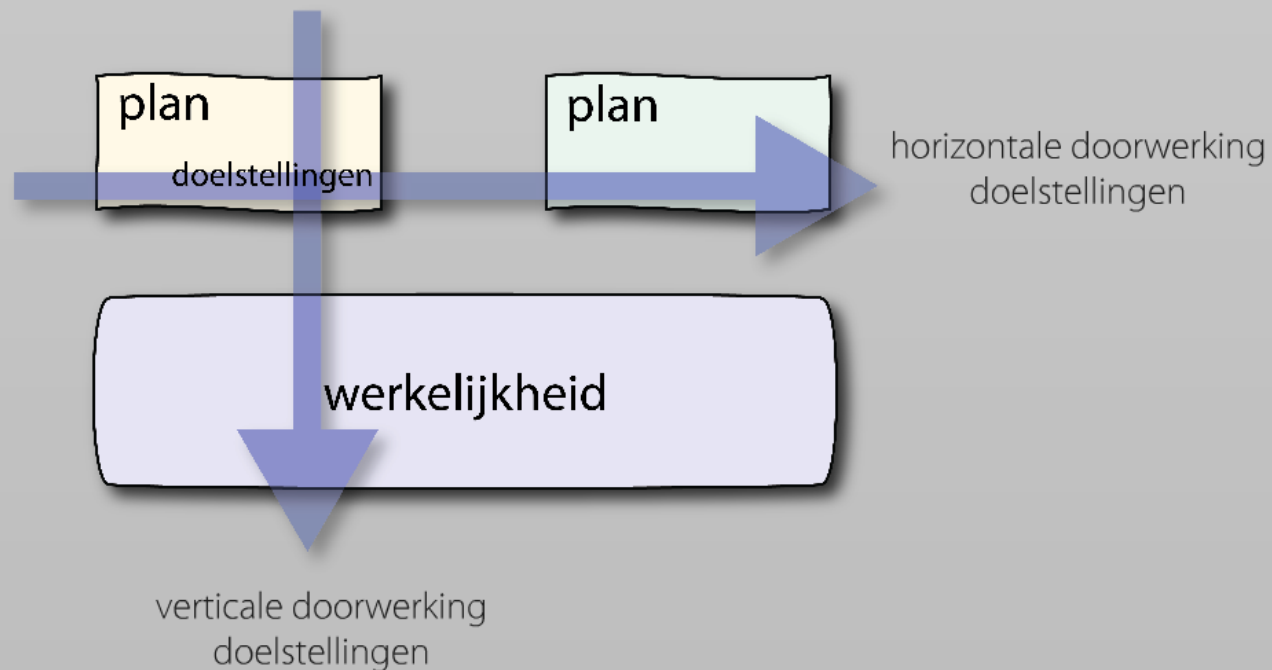
Rationeel en niet rationeel proces

- het ruimtelijk planningsproces berust vaak wel op rationele uitgangspunten
- het gebiedsontwikkelingsproces berust nauwelijks op rationele uitgangspunten



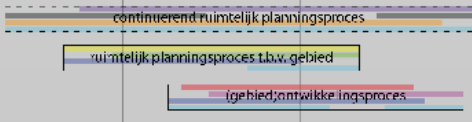
Rationeel en niet rationeel proces

- het ruimtelijk planningsproces berust vaak wel op rationele uitgangspunten
- het gebiedsontwikkelingsproces berust nauwelijks op rationele uitgangspunten



Lineair en niet lineair proces

- processen verlopen niet parallel



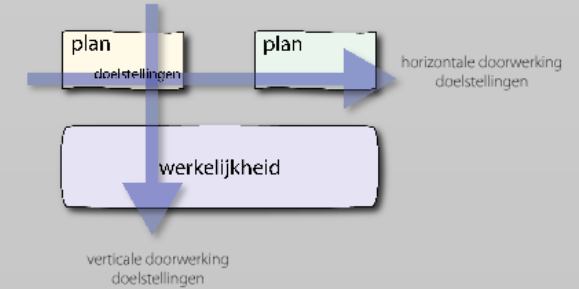
- processen verlopen niet lineair maar cyclisch-iteratief proces



18

Rationeel en niet rationeel proces

- het ruimtelijk planningsproces berust vaak wel op rationele uitgangspunten
- het gebiedsontwikkelingsproces berust nauwelijks op rationele uitgangspunten



19

Ruimtelijk planningsproces vs. gebiedsontwikkelingsproces

overheid
dS+V
toelatingsplanologie
top-down
langetermijn doelst.
star, statisch



markt en maatschappij
ontwikkelingsplanologie
kortetermijn doelst.
Bottom-up
Obr
bedrijvig, dynamisch

open planconcept

20

Ruimtelijk planningsproces vs. gebiedsontwikkelingsproces

overheid
dS+V
toelatingsplanologie
top-down
langetermijn doelst.
star, statisch



markt en maatschappij
ontwikkelingsplanologie
kortetermijn doelst.
Bottom-up
Obr
bedrijvig, dynamisch

open planconcept

own

ijn doelst.

atisch

Bo

bedrijv

open planconcept

Aanbevelingen

Discoursanalyse is een geschikte en bruikbare methode voor het analyseren van beleid- en besluitvormingsprocessen bij gebiedsontwikkeling. Meer empirisch onderzoek naar dergelijke processen kan betere methoden opleveren voor analyse en voor visualisatie van dergelijke processen.

Praktijk:

- dergelijk onderzoek kan opvallende relatie tussen plan en realiteit blootleggen
- machtsverhouding tussen ontwikkelende en ontwerpende gemeentelijke diensten

Vragen?