

# 1018

## **Nieuwe SleutelProjecten: la intermodalidad como instrumento de renovación urbana en los Países Bajos**

***Nieuwe SleutelProjecten: intermodal transportation  
as a tool for Dutch urban renewal***



## Joan Moreno-Sanz <sup>(1)</sup>

(1) Arquitecto y Doctor en Urbanismo, Departamento de Urbanismo, Territorio y Paisaje (DUTP) de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC-BarcelonaTech)  
[joan.moreno@upc.edu](mailto:joan.moreno@upc.edu); <https://orcid.org/0000-0003-2342-3308>

### Resumen

Durante el primer cuarto del siglo XXI, el Gobierno neerlandés promovió el desarrollo del Programa *Nieuwe SleutelProjecten* cuyo objetivo principal era el posicionamiento de las capitales neerlandesas en la red urbana europea, a partir del impulso del transporte intermodal de pasajeros y la mejora calidad espacial y ambiental de los nuevos centros metropolitanos. La magnitud y complejidad de los seis proyectos de renovación urbana escogidos forzaron la creación de herramientas de gestión innovadoras tanto en la planificación espacial como en la coordinación de los agentes implicados. Uno de los retos fue compatibilizar la seguridad en la inversión con la imprevisibilidad de la coyuntura política y económica en un programa que se dilató durante tres décadas.

### Palabras clave

Renovación urbana	Estaciones de ferrocarril
Transporte intermodal	Centralidad

### Abstract

*During the first quarter of the 21st century, the Dutch government promoted the development of the Nieuwe SleutelProjecten Programme, whose main objective was to position the Dutch capitals in the European urban network by promoting intermodal passenger transport and improving the spatial and environmental quality of the new metropolitan centres. The dimension and complexity of the six selected urban renewal projects forced the creation of innovative management tools both in spatial planning and in the coordination of the stakeholders involved. One of the challenges was to reconcile investment certainty with the unpredictability of the political and economic situation in a programme that lasted three decades.*

### Keywords

Urban renewal	Train Station
Intermodal transport	Urban centres

**CRÉDITOS DEL PROYECTO****NOMBRE**

Nieuwe SleutelProjecten NSP  
[Nuevos Proyectos Clave]

**LOCALIZACIÓN**

Amsterdam, Arnhem, Breda, Den Haag, Rotterdam, Utrecht (Países Bajos)

**FUNCIÓN**

El Programa NSP propone de remodelación de los centros multimodales de transporte de pasajeros a lo largo de la red de alta velocidad ferroviaria. El NSP es fundamentalmente un programa de gestión municipal apoyado por el Gobierno nacional que prevé la regeneración espacial y ambiental de los distritos ferroviarios neerlandeses de manera simultánea a la promoción y mejora del servicio de transporte público local y regional.

**PROMOTOR**

Gobierno neerlandés (Rijksoverheid) a través de la coordinación del Ministerio de Vivienda, Ordenación Espacial y Medio Ambiente (VROM) y, gestionado por los Ayuntamientos de Amsterdam, Arnhem, Breda, Den Haag, Rotterdam y Utrecht.

**AUTOR/ AUTORES**

Supervisión gubernamental de los diseños a través del Bureau Bouwmeester y del Bureau Spoorbouwmeester .

**FECHA (DE PROYECTO Y DE EJECUCIÓN)**

1996-2028

**SUPERFICIE DE LA ACTUACIÓN**

3 760 200 m<sup>2</sup> de superficie construida

**COSTE/PRESUPUESTO**

1451 MEur (Subvención pública)

**CREDITOS DE LAS IMÁGENES**

Indicados en cada imagen

**1 OBJETIVOS INICIALES DEL ENCARGO**

El proceso de convergencia europea y la competencia urbana global puso en crisis el modelo policéntrico neerlandés en la década de los 90. Con el objetivo de mejorar la competitividad de la red urbana local frente a otras conurbaciones del entorno, el Gobierno de los Países Bajos promovió el programa *Nieuwe SleutelProjecten NSP* (1997-2028) basado en la mejora de la conectividad de la red de transporte de pasajeros y de la calidad ambiental de las nuevas centralidades metropolitanas. Si bien la primera generación de *Sleutel-Projecten SP* (1988-1996), se centró en la renovación de recintos portuarios obsoletos como el Kop van Zuid en Rotterdam o el Oostelijke Havengebied en Amsterdam, la segunda generación de proyectos clave puso el foco en la remodelación de las estaciones intermodales y la regeneración urbana de los seis distritos ferroviarios en el entorno de las estaciones de la red de alta velocidad neerlandesa (FIG. 1). La premisa del programa

era extender las cualidades ambientales y espaciales de las nuevas estaciones multimodales al entorno urbano. La complejidad técnica y de gestión de los proyectos obligó a establecer instrumentos de control y seguimiento que garantizasen la viabilidad y seguridad del proyecto, pero lo suficientemente flexibles como para hacer frente a las eventualidades sociales, políticas y económicas de un proceso prolongado en el tiempo.

**2 CONTEXTO**

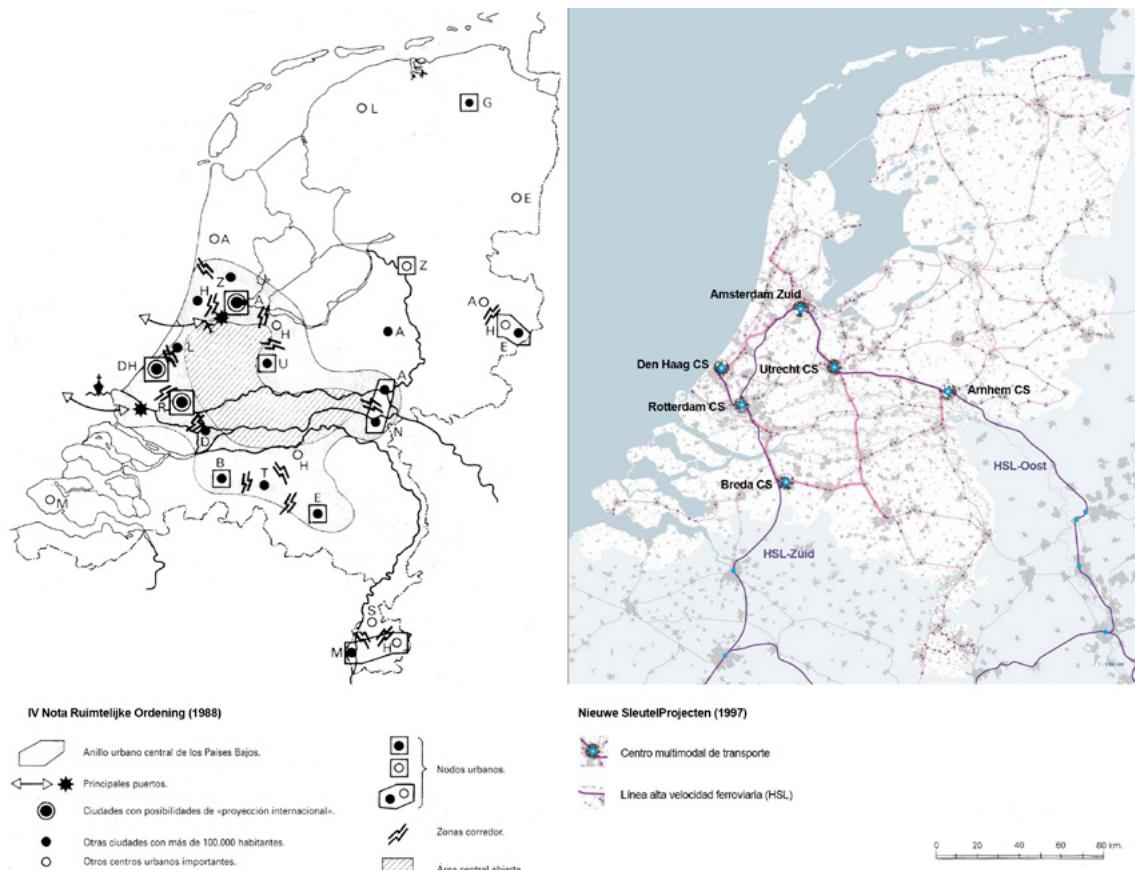
Los orígenes de la ordenación territorial neerlandesa y de la concepción metropolitana del Randstad [ciudad de borde] se remontan al I Congreso de la *International Federation for Town and Country Planning and Garden Cities* celebrada en 1924 en Amsterdam. La principal conurbación neerlandesa, el Randstad, estaba formada por un sistema urbano policéntrico dispuesto en torno a

un gran vacío agrícola: el Groene Hart [Corazón verde]. Actualmente, el Randstad es una de las regiones urbanas más densamente pobladas del occidente europeo con una densidad media de 1500 hab/km<sup>2</sup> y una población total de 6,5M de habitantes. Uno de los valores de este territorio frente a otras aglomeraciones europeas ha sido, tradicionalmente, la calidad de su policentrismo (HALL, 1966). A pesar de que el Randstad no fue nunca reconocido como entidad administrativa autónoma ni sus límites espaciales fueron establecidos de manera precisa, el gran desequilibrio demográfico y económico con el resto del territorio neerlandés forzó la redacción de planes nacionales de ordenación espacial, conocidos en neerlandés como *Nota Ruimtelijke Ordening* o *Notas*.

Los Memorándums de Ordenación Espacial (*Notas*) aprobados por Gobierno neerlandés, tras la Segunda Guerra Mundial, tenían como objetivo principal la recuperación económica y modernización del país, corrigiendo los desequilibrios socioespaciales entre el cinturón metropolitano – el Randstad – y el resto del país. En este sentido, las políticas intervencionistas de la I Nota (1960)

y II Nota (1966) facilitaron la deslocalización industrial hacia las provincias periféricas y restringieron el desarrollo de las grandes capitales del Randstad bajo el principio de *gebundelde decentralisatie* o descentralización concentrada (WAGENAAR, 2011). Sin embargo, el tiempo demostró la ineficacia de estas políticas en la gestión del exodo migratorio hacia los centros industriales del oeste y, a nivel local, de estos centros urbanos hacia los nuevos suburbios periféricos. Por lo tanto, la planificación espacial neerlandesa se centró en la contención de la dispersión urbana local en el Randstad, puesto que la ocupación total del Delta comprometía el futuro social, económico y ambiental del modelo urbano neerlandés.

Uno de los factores determinantes en el proceso de concentración-dispersión urbana durante la década de los 60 en los Países Bajos fue el incremento de la movilidad inducida por la socialización del uso del vehículo particular y la modernización de la red viaria. Por otro lado, la III Nota (1974) desplegó las políticas de descentralización concentrada mediante la consolidación de la estructura de nodos urbanos tanto en el Randstad



**FIG. 1.** Plano de localización de la red de centralidades territoriales según la IV Nota (1988) y Nieuwe Sleutelprojecten en la red ferroviaria neerlandesa

Fuente: Bureau Spoorbouwmeester, 2012

NIEUWE SLEUTELPROJECTEN					
LOCALIZACIÓN	INICIO DISEÑO	INICIO OBRAS	INAUGURACIÓN	ARQUITECTURA	CLIENTE
Amsterdam Zuid	2014	2017	-	ZuidPlus Architecten: Team V Architectuur, ZJA en BoschSlabbers	Ministerio de Infraestructura y Medio ambiente; Ayuntamiento de Amsterdam; GVB; NS & ProRail
Arnhem CS	1996	2006	2015	UNStudio	Ministerio de Infraestructura y Medio ambiente; Ayuntamiento de Arnhem; Provincia de Gelderland; Región de Arnhem-Nijmegen; NS & ProRail
Breda CS	2004	2012	2016	Benthem Crouwel Architects	Ministerio de Infraestructura y Medio ambiente; Ayuntamiento de Breda; NS & ProRail
Den Haag CS	2003	2011	2016	Benthem Crouwel Architects	Ministerio de Infraestructura y Medio ambiente; Ayuntamiento de Den Haag; Región metropolitana de Den Haag; RET/HTM (HSE); NS & ProRail
Rotterdam CS	2003	2007	2014	CS Team: Benthem Crouwel Architects; MVSA Meyer & Van Schooten Architecten, West 8; Maarten Struijs	Ministerio de Infraestructura y Medio ambiente; Ayuntamiento de Rotterdam; Región de Rotterdam; RET (metrohal); NS & ProRail
Utrecht CS	2003	2008	2016	Koen van Velsen Architects	Ministerio de Infraestructura y Medio ambiente; Ayuntamiento de Utrecht; BRU; NS & ProRail

**FIG. 2.** Tabla descriptiva de los seis proyectos aprobados en el Programa NSP

Fuente: Elaboración propia a partir de Huisman, 2016

como en las provincias periféricas. Sin embargo, las expectativas de crecimiento, alentadas por el desarrollismo económico de los 60, fueron endemadas por las crisis energéticas de los años 70 y la nueva conciencia medioambiental de la sociedad neerlandesa. De este modo, la coyuntura social y económica forzó una revisión crítica del modelo de ordenación espacial neerlandés hacia una aproximación más ecológica que culminaría, un decenio después, con la aprobación de la IV Nota (1988) y la IV Nota Extra (1991) focalizada en el déficit de vivienda.

En la década de los 80, la deslocalización industrial y el proceso de convergencia europea comprometieron la competitividad económica de los Países Bajos, especialmente por la conectividad de la red de transporte y la calidad ambiental de las áreas de desarrollo económico. La IV Nota reorientó la planificación espacial neerlandesa hacia un modelo urbano basado en la densificación urbana selectiva, la mejora de la eficiencia de la red de transporte público y la planificación integrada de la movilidad y los usos del suelo. La IV Nota estableció un nuevo orden espacial y funcional dependiente de las redes de económica, cultural y de la movilidad, a nivel regional e internacional. En el marco de la IV Nota, se formularon nuevos instrumentos urbanísticos para la promoción del modelo de ciudad compacta y conectada como el Programa SP cuyo objetivo principal era la regeneración de áreas obsoletas mediante un programa funcional mixto y la mejora de la accesibilidad en transporte público.

Con la experiencia de los recintos portuarios de los SP (1988), el Gobierno neerlandés impulsó en 1997 el Programa *Nieuwe SleutelProjecten* orientado a la renovación urbana integral del entorno de las estaciones ferroviarias de la línea de alta velocidad (HSL) (FIG. 1). De este modo, el NSP coordinaba el desarrollo de la red de transporte público y las operaciones urbanas estratégicas de carácter regional e internacional. Las estaciones fueron concebidas como grandes centros multifuncionales cuya renovación repercutiría tanto en la calidad urbana local de los distritos ferroviarios como en la modernización del sistema ferroviario neerlandés en su globalidad (VROM, 2003). El Programa NSP desarrolló los proyectos de Amsterdam Zuidas, Rotterdam CS y Breda; sobre la línea HSL-Zuid y, Den Haag CS, Utrecht CS y Arnhem sobre la línea HSL-Oost cuya construcción fue aprobada en 1989 para posteriormente ser cancelada en 2001 (FIG. 2). Además, el transporte ferroviario se había demostrado eficaz en la movilidad en distancias medias y la inserción de las estaciones ferroviarias en los centros urbanos ofrecía una oportunidad para la actualización espacial y funcional de la red policéntrica neerlandesa.

### 3 OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS

El objetivo principal del Programa NSP era doble: a escala regional, promovía el desarrollo integral de los nodos intermodales de transporte mediante la regeneración de los distritos ferroviarios y, además, impulsaba la mejora de la eficiencia y uso del transporte público. A escala

internacional, el objetivo del Programa NSP era el fortalecimiento de la competitividad de las capitales neerlandesas en la red urbana europea y la integración del sistema ferroviario neerlandés en la red de alta velocidad Transeuropea. Los seis proyectos NSP escogidos ponían en valor la accesibilidad y la calidad de vida en el entorno de las estaciones intermodales como hecho diferencial frente a la competencia con otras conurbaciones como Vlaanderen (Bélgica), Region Rhein-Ruhr (Alemania) o Ille de France (Francia). En definitiva, el Programa NSP se basaba tanto en la accesibilidad y conectividad de la red de transporte público neerlandesa, como en el dinamismo funcional y la calidad ambiental de las nuevas centralidades urbanas.

Los objetivos específicos fijados por el Gobierno neerlandés para la selección de los NSP eran (VROM, 2006):

- Impulsar la competitividad internacional y reforzar la posición económica de las regiones urbanas neerlandesas. Esto permitiría gestionar la transición de un sistema económico basado en la industria al sector servicios en un contexto de globalización económica.
- Lograr una accesibilidad de alta calidad a las principales estaciones de alta velocidad

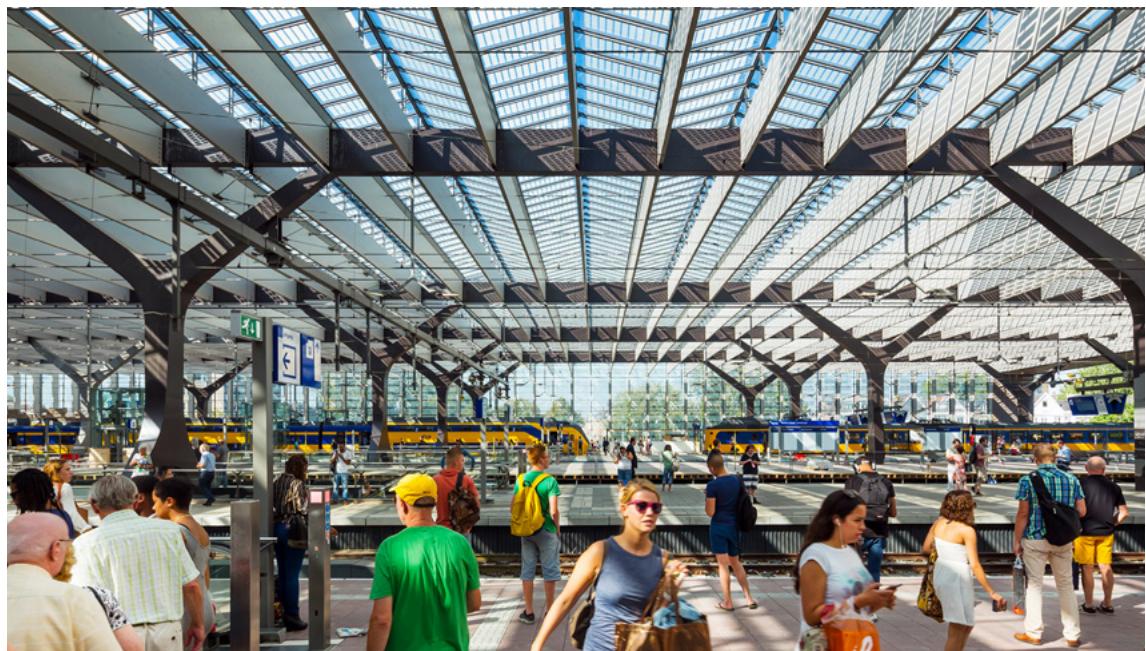
neerlandesas y concebir nuevas áreas de excelencia y equipadas para vivir y trabajar.

- Fortalecer la calidad ambiental, la calidad de vida y el equipamiento de las ciudades, a través de la inversión en la HSL, la intensificación espacial.

Las estrategias espaciales y funcionales para la consecución de estos objetivos se basaron en la mejora de la accesibilidad en transporte público y la calidad espacial y ambiental, a partir del modelo de ciudad compacta (VROM, 2003):

**Accesibilidad.** El Programa NSP preveía un incremento del número de usuarios de la red ferroviaria en 350 000 pasajeros diarios, por lo tanto, la estación intermodal y la red en su conjunto debían adaptarse al aumento de la frecuencia del servicio y volumen de pasajeros. Desde el punto de vista arquitectónico, las nuevas terminales intermodales debían facilitar una conexión entre los diferentes modos de transporte como el tranvía o autobús urbano, además del estacionamiento de bicicletas, a través de recorridos inteligibles, confortables y seguros (FIG. 3).

**Calidad ambiental.** El Programa NSP aspiraba a extender el efecto y calidad de las nuevas estaciones multimodales (FIG. 4) a los distritos ferroviarios como mecanismo para la regeneración de



**FIG. 3.** Imagen del área de andenes de la estación de Rotterdam CS

Fuente: Linders, Jannes (2016) Rotterdam [Fotografía]. De Nieuwe Sleutelprojecten. Op weg naar 2030



FIG. 4. Imagen del hall principal de Arnhem CS

Fuente: Linders, Jannes (2016) *Rotterdam* [Fotografía]. De Nieuwe Sleutelprojecten. Op weg naar 2030

NIEUWE SLEUTELPROJECTEN								
LOCALIZACIÓN	OFICINAS (M <sup>2</sup> )	%	VIVIENDA (M <sup>2</sup> )	%	EQUIPAMIENTOS (M <sup>2</sup> )	%	TOTAL (M <sup>2</sup> )	FONDOS PÚBLICOS (EUR)
Amsterdam Zuid	985 000	42,7	1 000 000	43,4	320 000	13,9	2 305 000	653 000 000
Arnhem CS	80 000	86,1	7000	7,5	5900	6,4	92 900	84 000 000
Breda CS	117 000	56,9	74 000	36,0	14 500	7,1	205 500	62 000 000
Den Haag CS	114 500	38,2	53 000	17,7	132 000	44,1	299 500	130 000 000
Rotterdam CS	183 000	64,0	84 000	29,4	19 000	6,6	286 000	215 000 000
Utrecht CS	178 500	31,2	247 400	43,3	145 400	25,5	571 300	307 000 000
Total	1 658 000	44,1	1 465 400	39,0	636 800	16,9	3 760 200	1 451 000 000

FIG. 5. Tabla descriptiva de la superficie construida por uso para cada uno de los seis proyectos *Nieuwe Sleutelprojecten*

Fuente: Elaboración propia a partir de VROM, 2006

los tejidos urbanos degradados. El objetivo era la configuración de una centralidad metropolitana desde la escala humana basada en criterios de calidad espacial y ambiental, accesibilidad a la red de transporte público, intensificación y mixtura funcional, basada en el equilibrio entre usos residenciales, productivos y equipamientos.

**Intensificación.** La centralidad urbana se manifestaba a través de la intensificación funcional del entorno de las estaciones intermodales de acuerdo con el modelo de ciudad compacta recogido en la IV Nota. Desde el punto de vista cuantitativo, el Programa NSP preveía el desarrollo de 4,4M de metros cuadrados de los cuales el 53% estaba destinado al mercado de oficinas y el 31% a usos residenciales (VROM, 2003). El proyecto inicial proponía la construcción de 10 000 viviendas,

1,8M de m<sup>2</sup> de oficinas y 600 000 m<sup>2</sup> de equipamientos que tenían que contribuir a la vitalidad de los centros urbanos (FIG. 5).

#### 4 EL CASO DE ROTTERDAM CS

La renovación arquitectónica de la estación central de Rotterdam (2007-2014), en el marco del Programa NSP (1996-2028), comportó la regeneración urbana del Distrito Central. El objetivo principal del proyecto era la creación de una nueva puerta urbana atractiva y vibrante a partir de la integración de la red local y la coherencia arquitectónica del conjunto. El distrito ferroviario había constituido una barrera en pleno corazón comercial, cultural y administrativo de Rotterdam.



**FIG. 6.** Sección longitudinal del eje Conradstraat-Delftseplein a través del vestíbulo principal de la estación (superior). Planta de ordenación del espacio público en el entorno de la estación (inferior izquierda) y propuesta de ordenación volumétrica del sector (inferior derecha)

Fuente: Rotterdam Central District Welstandsparagraaf, PosadMaxwan, Gemeente Rotterdam, 2010

El programa funcional del plan comprendía la densificación del entorno de la estación mediante usos terciarios, residenciales y equipamiento (286 000 m<sup>2</sup>). La coherencia espacial del conjunto se basaba en la integración de los zócalos comerciales (FIG. 7) mediante la extensión de marquesinas desde el interior de la estación y el control de la permeabilidad del basamento edificado. Otro de los elementos clave era la mejora de la calidad del espacio público circundante mediante la pacificación y equipamiento del entorno de la estación. Además, un pasaje comercial conectaba esta plaza pública con los barrios del norte a través de la estación.

Por otra parte, la remodelación de la estación intermodal pivotaba en torno al gran hall central —el salón de la ciudad— que, a modo de plaza cubierta, conectaba las principales terminales de transporte colectivo: autobuses interurbanos, tranvía, metro y, en el subsuelo, un aparcamiento para bicicletas y vehículos privados. Rotterdam CS se convirtió en la gran puerta urbana de acceso a la ciudad abriéndose visualmente hacia la avenida Westersingel y, en relación de continuidad, con el puerto. La cubierta de la estación,

proyectada por el equipo Team CS, tenía la voluntad de convertirse en un referente simbólico de la ciudad a la vez que resolvía las discontinuidades locales. El plan integraba la escala humana en el diseño de un nodo metropolitano de transporte a partir del diseño del zócalo edificado (FIG. 7). Los volúmenes construidos por encima de la cota 35 m eran considerados superestructuras y disponían de cierta flexibilidad volumétrica hasta alcanzar los 70 m de altura máxima. De este modo, el skyline del distrito ferroviario ganaba visibilidad territorial como un nodo de centralidad metropolitana.

## 5 METODOLOGIA

El Programa NSP debía cumplir ciertas condiciones de flexibilidad para afrontar una gestión multilateral y prolongada en el tiempo. En primer lugar, era necesaria una definición clara del rol de los agentes públicos y privados implicados y, en segundo lugar, se requería una programación temporal y financiera adaptable que garantizase la sostenibilidad de la operación. Por un lado, la

complejidad técnica, el alcance espacial y la fragmentación competencial; dificultaban la ejecución de los proyectos NSP en un plazo corto de tiempo y, por otro lado, un periodo de ejecución prolongado exponía el proyecto a la coyuntura política y económica, comprometiendo de este modo, su viabilidad económica. En este sentido, la fragmentación competencial entre administraciones, concesionarias de transporte y propietarios del suelo, y las dificultades en la gestión del suelo urbano incrementaron las dudas de los inversores privados, de cuya adhesión dependía la culminación del programa.

El Programa NSP afrontó la complejidad del entramado administrativo y competencial en torno a las grandes infraestructuras de transporte, especialmente en la gestión de los centros urbanos a nivel estatal, provincial y municipal. El Programa SP supuso la primera incursión del gobierno nacional en la promoción financiera y procedimental de proyectos urbanos, a través de la supervisión del Ministerio de Vivienda (VROM, 2003). Por otra parte, participaban en el programa las empresas semipúblicas concesionarias del transporte ferroviario: la *Nederlandse Spoorwegen* (NS-Vastgoed) que gestionaba el suelo, y ProRail responsable de las instalaciones ferroviarias y los espacios de intercambio modal. Cabe destacar que, en 2002, la infraestructura ferroviaria fue transferida al Ministerio de Transporte, Obras Públicas y Gestión del Agua (V&W) y la NS perdió la propiedad y la exclusividad de la gestión del servicio ferroviario en los Países Bajos. Actualmente, NS es una sociedad anónima participada exclusivamente por el Estado neerlandés y es responsable del transporte de pasajeros y la explotación de las estaciones. A nivel local, los municipios establecían la disponibilidad y usos del suelo, los plazos y precios de venta, etc. y eran las instituciones intermedias entre el Gobierno nacional y los agentes privados como inversores o propietarios del suelo.

El Programa NSP era una iniciativa de carácter cooperativo que se inscribía en el nuevo marco de relaciones entre el sector público y privado conocido como *publiek-private samenwerking* (PPS) (VÁZQUEZ, 1997). Las PPS permitían la participación de los agentes privados en la implementación de las políticas públicas compartiendo riesgos, costes y beneficios, con el objetivo de mejorar la eficiencia en la gestión y la innovación en proyectos estratégicos. El modelo de cooperación PPS permitía la gestión del proyecto de manera fragmentada pero coordinada. Una aproximación parcial parecía oportuna para proyectos de regeneración urbana por su envergadura y complejidad. Sin

embargo, este tipo de instrumentos de gestión requerían un mayor nivel de coordinación entre organizaciones y, en cierta medida, ralentizaban el proceso de ejecución.

Desde un punto de vista procedimental, el Gobierno nacional aprobaba los planes presentados por las administraciones locales tras un proceso de selección conforme a los objetivos de interés general establecidos en la convocatoria y los criterios de calidad de la planificación urbana, gestión del transporte, impacto económico y viabilidad financiera. Los ministerios implicados eran el Ministerio de Vivienda, Ordenación espacial y Medio ambiente (VROM) como coordinador, el Ministerio de Transporte y Gestión del agua (V&W), el Ministerio de Asuntos Económicos (EZ) y, finalmente, el Ministerio de Finanzas. Posteriormente, los municipios asumían la responsabilidad en el desarrollo de los proyectos a través de los convenios de implementación que validaban la supervisión periódica del Gobierno central. Una vez firmado el convenio, el apoyo del Gobierno consistía en la coordinación de las inversiones sectoriales para la renovación de las estaciones, la mejora de la calidad espacial y la disponibilidad de vivienda pública (WOUDEN, 2009). Además, los proyectos contaban con el asesoramiento y supervisión del Arquitecto del Gobierno y del Arquitecto ferroviario. A nivel local, los municipios coordinaban los servicios municipales, autoridades provinciales, concesionarias de transporte, la comunidad empresarial y a los ministerios implicados.

## 6 OBJETIVOS CONSENSUADOS, CONCLUSIONES O RESULTADOS

El Programa NSP fue una propuesta del Gobierno neerlandés para reforzar la posición de la red urbana neerlandesa en un contexto de liberalización económica y deslocalización industrial europea. Los seis proyectos de centros multimodales de alta calidad se basaban en la calidad de la arquitectura de la estación y del espacio público del entorno, la mejora de la accesibilidad para todo tipo de transporte al centro de intercambio modal y, finalmente, el aprovechamiento del ambiente cultural e histórico de los centros urbanos tradicionales (VROM, 2006). De esta manera, las estaciones ferroviarias dejaban de ser espacios de paso para convertirse en lugares de estancia inclusivos, puesto que el uso del transporte público era un factor de democratización de la movilidad urbana y, además, la ruptura de la jerarquía entre las diferentes redes de transporte permitía extender las mejoras espaciales y funcionales de la terminal



**FIG. 7.** Imagen del hall principal de Utrecht CS

Fuente: Linders, Jannes (2016) Rotterdam [Fotografía]. *De Nieuwe Sleutelprojecten. Op weg naar 2030*

a las redes locales de transporte de pasajeros. Los NSP debían ser un factor de impulso de la vitalidad y habitabilidad urbana mediante la creación de centros accesibles, modernos y activos que combinan usos residenciales y productivos.

Por otra parte, la nueva estación intermodal se convertía en un referente icónico de la ciudad, las nuevas catedrales urbanas, en contraposición con otros modelos que proponían recintos con mayor autonomía respecto a los tejidos urbanos adyacentes como en el caso de las estaciones francesas. Además de la arquitectura simbólica del edificio de la estación, la tradicional plaza de la estación se trasladaba al hall del edificio, convertido de este modo en la sala de estar de la ciudad (Fig. 7). Esta relación ambigua entre el interior y el exterior del edificio era aplicable a todos los proyectos de renovación urbana pero su integración espacial en la trama urbana dependía de la relación de continuidad con el nivel de la calle, la presencia de actividades comerciales, el uso de mobiliario y señalización, etc. (HUISMAN, 2016) En definitiva, el Programa NSP planteaba la creación de centralidades del transporte multimodal como puertas urbanas a nivel arquitectónico, urbano y metropolitano, capaces de integrar la red urbana y de la movilidad para la proyección económica de los Países Bajos.

Finalmente, cabe destacar que la participación del Gobierno nacional en los proyectos urbanos no repercutió de forma significativa en un incremento de la velocidad de planificación, gestión y ejecución de los **Nieuwe SleutelProjecten** ya

que las facilidades derivadas de la incorporación de la administración central en la agilización de trámites y financiación y se vieron contrarrestadas por la presión administrativa y el incremento del número de agentes involucrados en los proyectos (WOUDEN, 2009).

## 7 BIBLIOGRAFIA

- BUREAU SPOORBOUWMEESTER (2012): *Visie op de omgeving van Spoor & Station. Bijdrage aan het Spoorbeeld*. Utrecht (Países Bajos), Bureau Spoorbouwmeester. Versión accesible en: [https://www.spoorbeeld.nl/sites/default/files/2021-09/Visie%20op%20omgeving%20van%20spoor%20en%20station%20lowres\\_3.pdf](https://www.spoorbeeld.nl/sites/default/files/2021-09/Visie%20op%20omgeving%20van%20spoor%20en%20station%20lowres_3.pdf)
- GEMEENTE ROTTERDAM (2010): *Rotterdam Central District: Welstandsparagraaf*. Rotterdam: [https://repository.officiele-overheidspublicaties.nl/Bijlagen/TerInzage-Letting/2023/til-2023-2222/1/bijlage/Welstandsparagraaf\\_RCD.pdf](https://repository.officiele-overheidspublicaties.nl/Bijlagen/TerInzage-Letting/2023/til-2023-2222/1/bijlage/Welstandsparagraaf_RCD.pdf)
- HALL, P. (1966): *The world cities*. Londres, Worts University Library, Wiedenfield & Nicolson.
- HUISMAN, J. (2016): *De Nieuwe Sleutelprojecten. Op weg naar 2030*. Utrecht (Países Bajos), Bureau Spoorbouwmeester, ProRail y Nederlandse Spoorwegen. Versión accesible en: [https://www.spoorbeeld.nl/sites/default/files/2021-07/inspiration/161010-sb-nsp\\_digitaal.pdf](https://www.spoorbeeld.nl/sites/default/files/2021-07/inspiration/161010-sb-nsp_digitaal.pdf)
- VÁZQUEZ, C. (1997): *Urbanización y movilidad en el Randstad holandés*. Madrid, Ministerio de Fomento. Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes.
- VROM (2003): *Nieuwe Sleutelprojecten in aantocht. Voortgangsrapportage december 2003*. La Haya (Países Bajos), Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Versión accessible en: <http://www.henkhouwmeester.com/wp-content/>

VROM (2006): *Nieuwe Sleutelprojecten op stoom. Voortgangsrapportage maart 2006*. La Haya (Países Bajos), Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Versión accesible en: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/kst-30300-XI-102-b1-pdf>

WAGENAAR, C. (2011): *Town planning in the Netherlands since 1800. Responses to enlightenment ideas and geopolitical realities*. Rotterdam, 010 Publishers.

WOUDEN, R. van der [et al.] (2009): *Evaluatie Sleutelprojecten*. Gouda y Delft (Países Bajos), Bureau Stedelijke Planning y Technische Universiteit Delft. Versión accesible en: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-36647.pdf>

## 8 ABREVIATURAS

CS	Centraal Station
EZ	Ministerie van Economische Zaken
HSL	High Speed Line
NOTA	Nota Ruimtelijke Ordening
NSP	Nieuwe SleutelProjecten
PPS	Publiek-Private Samenwerking.
SP	SleutelProjecten
VROM	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.
V&W	Ministerie van Verkeer en Waterstaat

