

# Rotterdam Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen personen
<b>Ministerie</b>	IenM
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** Het belangrijkste knelpunt op station Rotterdam Centraal betreft de transfercapaciteit en de aansluiting op de stedelijke structuur. Door een toename van het aantal (trein) reizigers, onder andere als gevolg van de autonome treinreizigersgroei en de verwachte groei van het aantal (trein)reizigers door de in gebruikname van RandstadRail en de HSL-Zuid, biedt de huidige voetgangerstunnel (inclusief trappen) te weinig ruimte voor een snelle en veilige transfer van reizigers. Naast het station behoort ook de stedelijke stationsomgeving tot het project. Dit project is door het Rijk aangewezen als NSP.

**Oplossing** Om genoemde problemen op te lossen wordt onder meer de voetgangerstunnel substantieel verbreed, komt er een derde trappartij en lift bij, worden de kappen op de perrons vervangen door een integrale sporenkap en wordt de stationshal verruimd. Er komt een ondergrondse fietsenstalling voor 5.350 fietsen en een bovengrondse fietsenstalling voor 1.450 fietsen (totaal 6.800). Dit alles volgens de eisen zoals gesteld in de Nota Basisstations. Op het voorplein worden de trams naar de zijkant verlegd. Het voorplein wordt hiermee als het ware leeggemaakt. Op het voorplein wordt een constructie (dak/hal) ontworpen, waarmee de overstap van en naar de verschillende modaliteiten (fiets, tram, bus, RandstadRail, taxi, kiss & ride) wordt gefaciliteerd. Het autoverkeer op het Weena wordt ondergronds gebracht. Voetgangers kunnen

hierdoor zonder belemmeringen de stad inwandelen.

## Planning

Projectbesluit: 2006 (o.b.v. Voorlopig ontwerp)  
Start realisatie: 2007/2008  
Oplevering: 2013, 1<sup>e</sup> kwartaal

**Financiën** Totale taakstellende bijdrage IenM bedraagt € 314,5 mln.

- OV Terminal: € 260 mln Infracfonds
- Gebiedsontwikkeling: € 54,5 mln Hoofdstuk XII

## Politiek/bestuurlijk

- 2005: overeenstemming over extra bijdrage van Rotterdam van € 32 mln.
- 2006: uitvoeringsovereenkomst tussen Rotterdam, voormalig VROM en VenW met de voorwaarden voor financiering en uitvoering.
- 2007: raamovereenkomst tussen NS, voormalig VenW, VROM, ProRail en NSP-gemeenten Arnhem, Breda, Den Haag, Rotterdam en Utrecht, met afspraken over de (financiële) bijdrage van de NS en de uitvoering.
- 2009: in 2008 ondertekening beschikking voormalig VenW aan ProRail voor de realisatie van het spoorse deel van de OV-terminal (tijdelijke situatie Rotterdam CS reeds gerealiseerd).
- 2010: in juli 2009 is het werk van het spoorse deel van de OV-terminal gegund.

## Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						•
Financiën		•	•	•		•
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2008:** taakstellende bijdrage VenW budget is inclusief BTW.

**2009:** budget bijgesteld van € 191 mln naar € 247 mln. Tijdens fase van uitwerken van het Voorlopig Ontwerp tot een Definitief Ontwerp, bleek dat er sprake van een fors verschil tussen het beschikbare budget en de geraamde kosten. Het verschil is weggenomen door een extra bijdrage van € 44,6 mln van VenW. Daarnaast is besloten om de dekkingsgaranties van het Rijk en de gemeente Rotterdam van beide € 11,9 mln, zoals vastgelegd in de Uitvoeringsovereenkomst, in te zetten als budget voor het NSP Rotterdam. De dekkingsgaranties waren destijds bedoeld als extra buffer in het geval van een aanbestedingstegenvaller.

**2010:** taakstellende bijdrage is verhoogd met € 12 mln. Het budget is daarmee in overeenstemming gebracht met het aanbestedingsresultaat. Het project is inmiddels gegund en in uitvoering.

**2012:** de ingebruikname van de OV-terminal is met drie maanden vertraagd doordat is afgezien van een gefaseerde ingebruikname van de hal en de reizigerspassage. Verlaging van het projectbudget met € 8 mln wordt veroorzaakt door het niet meer opnemen van gerealiseerde en formeel vastgestelde planstudieuitgaven.