

Den Haag CS (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Knelpunten op Den Haag CS betreffen de beperkte capaciteit en de onoverzichtelijkheid van het station. Door de HSL-Zuid en RandstadRail groeit het aantal reizigers naar 350.000 per dag in 2020. Tevens is de omgeving van onvoldoende stedelijk niveau. Dit project is door het Rijk aangewezen als NSP. Naast het station zelf behoort ook de stedelijke stationsomgeving tot het project.

Oplossing De gemeente ontwikkelt het stationsgebied tot een toplocatie voor werken, wonen en winkelen. Station en stad worden met pleinen ruimtelijk tot een eenheid gesmeed. De nieuwe OV-terminal krijgt een verhoogd glazen dak, waardoor de huidige winkels onderdeel van de hal worden. De sporen worden diagonaal ingekort zodat de stationshal wordt vergroot en aan de Rijnstraat een royale nieuwe entree ontstaat, naast de andere entrees en het overkapte busplatform. Alle vervoersmodaliteiten zijn vanuit de hal optimaal zichtbaar en bereikbaar. Winkels en commerciële functies verlevendigen het nieuwe station zonder afbreuk te doen aan de overzichtelijkheid en de transfermogelijkheden.

Planning

Projectbesluit: 2003
Start realisatie: 2005
Oplevering: 2014
Start realisatie gebied: 2005
Oplevering gebied: 2019

Financiën Totale taakstellende bijdrage IenM bedraagt € 164 mln.

- OV Terminal: € 115 mln Infrafonds
- Gebiedsontwikkeling: € 49 mln Hoofdstuk XII

Politiek/bestuurlijk

- 2001: Intentieovereenkomst tussen gemeente Den Haag en de Staat der Nederlanden.
- 2003: bestuurlijke overeenkomst 'Uitvoering Den Haag Nieuw Centraal' tussen gemeente Den Haag en de Staat der Nederlanden.
- 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.

Uitvoering Marktpartijen zijn betrokken bij de vastgoedexploitatie van het gebied. De aanbestedingsprocedure van de tweede fase van OV-Terminal middels Engineering en Construct is als gevolg van wezenlijke scopeaanpassing en gebrek aan marktwerking zonder positief resultaat beëindigd. De aanbestedingsprocedure is in 2009 hervat op basis van een traditionele aanbesteding. Deze aanbesteding is in 2010 succesvol afgerond, waarna de gemeente de Business Case van de Integrale OV-terminal heeft gesloten en de tweede fase van de nieuwbouw van de OV-terminal is 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 is met € 3,65 mln verhoogd en inclusief BTW. Door onderhandelingen tussen partijen rond de Business Case, de uitwerking van het voorlopig ontwerp in een integraal ontwerp van de OV-terminal en Stichtage en een gewijzigde bouwfasering is de oplevering van de OV-terminal met 2 jaar vertraagd.

2010: het beëindigen van de aanbesteding leidt naar verwachting tot een vertraging in de oplevering van de OV Terminal met een half jaar.

2011: als gevolg van de langere aanbestedingsprocedure is de oplevering van de OV-terminal met één jaar vertraagd. Tevens is door de langere doorlooptijd het taakstellende budget met € 7 mln verhoogd.

2012: door wijzigingen in de bouwplanning kent het project een langere doorlooptijd. Ook zijn de bouwactiviteiten later aangevangen dan gepland doordat niet alle benodigde bouwvergunningen waren verkregen. Na het verrichten van de starthandeling op 18 april 2011, wordt er inmiddels volop gebouwd.