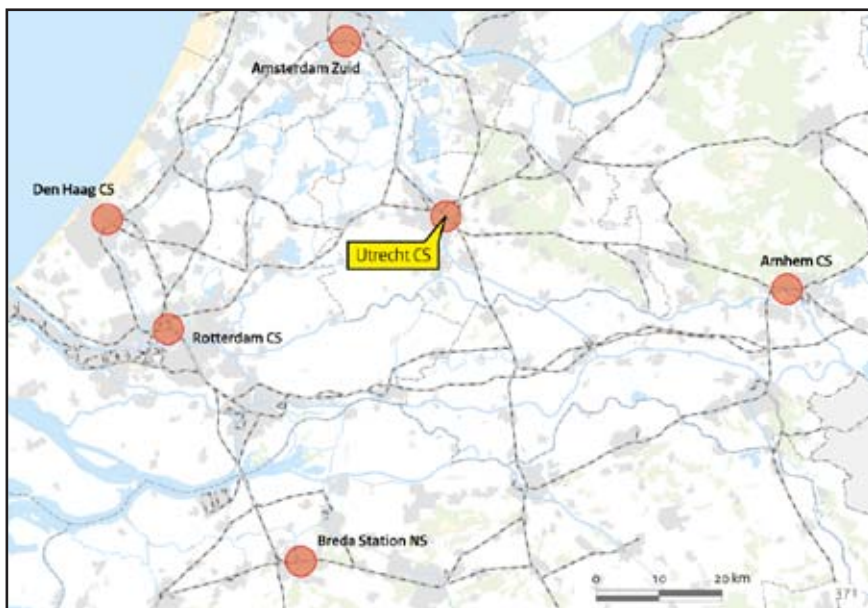


# Utrecht Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject, VINEX)

<b>Gebied</b>	Noordwest-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen personen
<b>Ministerie</b>	IenM
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** In Utrecht vormt de spoorinfrastructuur een barrière die de stad in tweeën deelt. Het gebied kent veel onbenut en rommelig terrein. Het treinstation en stad/streekbusstation zijn te klein en te onoverzichtelijk om de te verwachte verdubbeling van het aantal reizigers te kunnen verwerken. Dit project is door het Rijk aangewezen als Nieuw Sleutelproject (NSP).

**Oplossing** De gemeente ontwikkelt een nieuw stationsgebied om het verblijfsklimaat te verbeteren en de ruimtelijke structuur zodanig te veranderen dat het een verbindende schakel in de stad wordt. Hoog Catharijne, Muziekcentrum Vredenburg, het Jaarbeurscomplex en het patroon van straten en singels worden grondig verbeterd. Een nieuwe OV-terminal voor trein, Randstadspoor en tram/bus, is ontworpen voor een verdubbeling van het aantal reizigers. Daarbij is rekening gehouden met de regionale projecten voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) van Utrecht CS naar Leidsche Rijn en de oostkant van Utrecht.

## Planning

2007: start ontwikkeling stationsgebied  
2009: start bouw OV-terminal Utrecht  
2016: oplevering OV-terminal Utrecht  
2019: oplevering stationsgebied

**Financiën** Totale taakstellende bijdrage IenM bedraagt € 466,5 mln.

• OV-terminal: € 412 mln Infrafonds, artikel IF

13.03.01.

• Gebiedsontwikkeling € 54,5 mln  
Artikel IF 13.03.01.

## Politiek/bestuurlijk

- Het project bevat nog uit te voeren delen van VINEX-afspraken met betrekking tot Leidsche Rijn.
- Het project maakt deel uit van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad.
- 2003: intentieovereenkomst tussen het Rijk en de gemeente Utrecht over de samenwerking, uitgangspunten en ambities bij de verwezenlijking van het Project Utrecht Stationsgebied.
- 2004: uitvoeringsovereenkomst Utrecht Stationsgebied tussen de gemeente Utrecht, voormalig ministeries van VROM en VenW over de voorwaarden waaronder de NSP-subsidie en MIT-subsidie worden verstrekt.
- 2007: raamovereenkomst tussen NS, Staat der Nederlanden, ProRail en NSPgemeenten Arnhem, Breda, Den Haag, Rotterdam en Utrecht met afspraken over de (financiële) bijdrage van de NS en de uitvoering.

Moties: tijdens de Algemene Politieke Beschouwingen in september 2008 is de motie Van Geel c.s. (TK 31700, nr 10) aangenomen, waarin aanvullend € 3,5 mln voor dit project wordt gereserveerd. Deze middelen worden ingezet voor de financiering van de aansluiting met trappen van de perrons op de Rabobrug.

## Projecthistorie

'11 '12 '13 '14 '15 '16

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

• • • •

Pol./Best.

## Toelichting op de wijzigingen

**2012:** verlaging van het projectbudget met € 10 mln wordt veroorzaakt door het niet meer opnemen van gerealiseerde en formeel vastgestelde planuitwerkingsuitgaven.

**2013:** in 2009 heeft de commissie NSP's een rapport geschreven met een aantal aanbevelingen, onder andere over de PEAT-kosten (kosten voor projectmanagement, engineering, administratie en toezicht). Voor NSP Utrecht heeft de commissie geconstateerd dat een extra PEAT-bedrag van € 13 mln nodig was (inmiddels geïndexeerd tot € 15,7 mln); dit bedrag is toegevoegd aan het projectbudget.

**2014:** bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget verhoogd met € 8 mln.

**2016:** Projectbudget verhoogd met € 12,4 mln n.a.v. indexeringsverschillen uit het verleden. Daarnaast is het projectbudget opgehoogd met € 53,2 mln als gevolg van een langere doorlooptijd van 2 jaar.