Selectieleidraad

Stations - Oude Lijn Knoop Schiedam Centrum - architectendiensten R-588030

TN-623460

Versie : 6.2
Status : Definitief
Datum : 1 oktober 2026

Inhoudsopgave

1 Inleiding 1

1.1 Achtergrond 1

1.2 Doel selectieleidraad 1

1.3 Nadere informatie over de opdracht 1

1.3.1 Scope van de opdracht 1

1.3.2 Inlichtingen 2

2 Selectieprocedure 2

2.1 Voorwaarden 2

2.1.1 ARN 2

2.1.2 Aanbesteden in vakantieperioden 2

2.1.3 Gebruik TenderNed 2

2.1.4 Uniform Europees Aanbestedingsdocument (UEA) 3

2.2 Procedure 3

2.2.1 Stap 1: Aanmelding 3

2.2.2 Stap 2: Indienen bewijsstukken - artikel 8.2 ARN[2026] 5

2.2.3 Stap 3: Beoordeling bewijsstukken 5

2.2.4 Stap 4: Nadere selectie 5

2.2.5 Stap 5: Bepalen rangorde door ProRail 6

2.2.6 Stap 6: Mededeling selectiebeslissing 6

2.3 Aanbestedingsplanning 6

Bijlage A: Scope en context 7

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

ProRail B.V. (hierna: ProRail) is verantwoordelijk voor het spoorwegnet van Nederland: aanleg, onderhoud, beheer en veiligheid. Medewerkers zorgen ervoor dat elke dag, 24/7, 1.200.000 reizigers en 100.000 ton goederen op hun plaats van bestemming komen, met 6550 treinen over ruim 7000 kilometer spoor en circa 400 stations. Het spoorwegnet is met recht het kloppend hart van mobiel Nederland.

ProRail werkt aan de bereikbaarheid van Nederland door te zorgen voor een optimaal spoornetwerk. We verdelen de capaciteit op het spoor, regelen alle treinverkeer, bouwen en beheren stations en leggen nieuw spoor aan. Tevens onderhoudt ProRail bestaande infrastructuur zoals spoor, wissels, seinen en overwegen.

ProRail levert een belangrijke bijdrage aan het toegankelijk houden van Nederland. Daarvoor wordt samen gewerkt met reizigers- en goederenvervoerders, waarbij we de belangen van hun klanten niet uit het oog verliezen. Samen met gemeenten en provincies wordt gekeken op welke wijze het beste aan hun vraag naar treinvervoer en station voorzieningen kan worden voldaan.

De mobiliteitsbehoefte groeit. We moeten de capaciteit van ons al druk bereden netwerk daarom nog verder uitbreiden. Doen we dat niet? Dan komt Nederland vast te staan. Nieuwe technologieënbieden bieden daarbij nieuwe kansen. Denk aan autonoom rijdende treinen, sensortechniek en big data. Andere vervoersvormen zoals de auto en bus ontwikkelen zich hierdoor in rap tempo. Het spoor kan daar niet bij achterblijven. Ook wij gaan deze kansen grijpen om meer treinen, frequenter en efficiënter en met minder hinder te laten rijden. Daarnaast is duurzaamheid essentieel. Voor de wereld, voor Nederland en dus ook voor ons.

Om op onze toekomst voorbereid te zijn, geven wij als ProRail een antwoord op deze ontwikkelingen. Dit doen wij door ons te richten op drie ambities:

- ProRail verbindt: meer mobiliteit;
- ProRail verbetert: betrouwbaardere mobiliteit;
- ProRail verduurzaamt: duurzamere mobiliteit.

ProRail besteedt werkzaamheden uit die marktpartijen kunnen uitvoeren. De aandacht van ProRail is gericht op het specificeren, het in concurrentie brengen en het in onderling verband managen van contracten. ProRail heeft daartoe contracteringsbeleid vastgesteld. Het contracteringsbeleid is te vinden op: http://www.prorail.nl/leveranciers/aanbesteden-en-inkoop/documenten-en-juridische-voorwaarden.

De contractering is gericht op het behalen van kosteneffectieve resultaten. Voor nieuwbouw, instandhouding, bij levering van producten en diensten streeft ProRail naar kwaliteit en functionaliteit tegen een reële prijs, en een zo hoog mogelijk rendement op het vlak van beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid van het spoor. ProRail streeft tegelijkertijd naar zo min mogelijk overlast voor vervoerder en omgeving. Tot slot beoogt ProRail optimaal gebruik te maken van het innovatieve vermogen van de markt waarbij ProRail een continue ontwikkeling nastreeft waarin wordt gezocht naar betere samenwerkingsvormen met marktpartijen.

1.2 Doel selectieleidraad

Dit document bevat aanvullende informatie over de selectiefase van de aanbestedingsprocedure, als aanvulling op hetgeen vermeld op TenderNed.

1.3 Nadere informatie over de opdracht

Teneinde de juiste partijen voor deze opdracht te selecteren en om partijen beter inzicht te geven in de aard, en omvang van de werkzaamheden, volgt een nadere beschrijving van de te verrichten werkzaamheden.

1.3.1 Scope van de opdracht

Het station Schiedam Centrum wordt aangepast in verband met de verwachte reizigersgroei als gevolg van de gewenste verstedelijkingsopgave en de problemen op het gebied van sociale veiligheid.

ProRail wenst een raamovereenkomst te sluiten met 1 partij ten behoeve van architectendiensten voor deelproject I Station & Transfer van knoop Schiedam Centrum.

Meer informatie over de context en de scope is toegevoegd in bijlage A.

Startdatum contract*: 1 juni 2027
Einddatum contract* : 1 juni 2032 (met daarna 2 keer een optie tot verlenging van respectievelijk 1 keer 4 jaar en 1 keer 3 jaar)
* *Genoemde data zijn indicatief*.

De initiële looptijd van de raamovereenkomst heeft betrekking op de Planning & Studiefase inclusief ondersteuning bij de aanbesteding voor het realisatiecontract. De optionele looptijd heeft met name betrekking op uitvoeringsbegeleiding in de Aanlegfase.

1.3.2 Inlichtingen

Het is mogelijk om schriftelijk vragen te stellen over deze aanbesteding. Vragen dienen helder en eenduidig geformuleerd te worden met een verwijzing naar waarop de vraag betrekking heeft. De uiterlijke ontvangst van vragen voor aanmelding kunt u vinden op TenderNed. Vragen kunt u indienen door deze via de Berichtenmodule op te sturen. De gestelde vragen en antwoorden zullen in de aanmeldfase op TenderNed worden gepubliceerd middels een Nota van Inlichtingen.

2 Selectieprocedure

2.1 Voorwaarden

2.1.1 ARN

Op deze aanbestedingsprocedure is het Aanbestedingsreglement Nutssectoren 2026 (ARN^{2026}) van toepassing. Een gegadigde geeft door aanmelding aan te hebben ingestemd met de toepassing van het ARN^{2026}. Het ARN^{2026} is te vinden op:
http://www.prorail.nl/leveranciers/aanbesteden-en-inkoop/documenten-en-juridische-voorwaarden

2.1.2 Aanbesteden in vakantieperioden

Op de aanbestedingsprocedure is het document Aanbesteden in vakantieperioden van toepassing, zoals te vinden op www.prorail.nl.

2.1.3 Gebruik TenderNed

De aanbestedingsprocedure verloopt via TenderNed. Om te kunnen deelnemen aan de aanbesteding dient u te zijn geregistreerd in TenderNed. Per 20 december 2014 heeft u een eHerkenningsmiddel nodig om een onderneming in TenderNed te registreren. Deze kunt u aanschaffen bij een eHerkenningsleverancier. Voor meer informatie zie www.TenderNed.nl.

Alle correspondentie met betrekking tot deze aanbestedingsprocedure dient schriftelijk te verlopen via de module ‘Berichten’ in TenderNed (gebruik hiervoor de optie ‘Verstuur een bericht over deze aanbesteding naar ProRail B.V.’). Correspondentie verzonden via een andere weg wordt niet in behandeling genomen.

In geval van tegenstrijdigheid tussen de informatie in TenderNed en deze selectieleidraad, prevaleert hetgeen bepaald is in TenderNed.

De in TenderNed genoemde uiterste datum met tijdstip onder het kopje “Uiterlijke ontvangst van deelnemingsaanvragen” geldt als een fatale termijn. De overig genoemde termijnen in de aanmeldingsfase in TenderNed zijn indicatief.

De kluis op TenderNed sluit automatisch op het in TenderNed genoemde tijdstip; uploaden van aanmeldingen is dan niet meer mogelijk.

Gegadigde is zelf verantwoordelijk voor het tijdig uploaden van alle documenten en tijdig ter beschikkingstelling van alle documenten aan ProRail. ProRail is niet verantwoordelijk voor het niet kunnen aanmelden vanwege automatiserings-, internet- of ICT-problemen van de aanmelder.

Te late of op andere wijze dan voorgeschreven in deze selectieleidraad ingediende aanmeldingen worden niet beoordeeld en zullen als niet gedaan worden beschouwd.

In geval TenderNed op het uiterste tijdstip van ontvangst van de aanmelding niet toegankelijk is als gevolg van een storing in TenderNed kan ProRail, afhankelijk van de situatie en de gevolgen, besluiten om het uiterste tijdstip voor ontvangst van de aanmelding uit te stellen. ProRail zal alsdan, zodra dat mogelijk is, het gewijzigde uiterste tijdstip voor ontvangst van de aanmelding bekendmaken via TenderNed.

2.1.4 Uniform Europees Aanbestedingsdocument (UEA)

Met inachtneming van het gestelde in het ARN[2026] zijn voor elke aanbesteding de bij de selectie te hanteren voorschriften en criteria aangegeven in het Uniform Europees Aanbestedingsdocument (UEA) en in TenderNed. De antwoorden in het UEA en de ingediende bewijzen dienen er enerzijds toe ProRail ervan te overtuigen dat de gegadigde geschikt is voor de uitvoering van de werkzaamheden, anderzijds om de nodige bewijzen van geschiktheid jegens andere gegadigden op te kunnen leveren.

In het geval van een gebrek in het Uniform Europees Aanbestedingsdocument (UEA) of in geval van een gebrek met betrekking tot de bewijsmiddelen stelt ProRail de betreffende ondernemer in de gelegenheid om het gebrek te herstellen. Indien ProRail het gevraagde niet binnen de daartoe gestelde termijn heeft ontvangen of indien het gebrek niet door het antwoord is hersteld, komt de ondernemer niet in aanmerking voor verdere deelname aan de procedure.

De volgende gebreken in het UEA komen in ieder geval niet voor herstel in aanmerking:
- bij aanmelding ontbreekt UEA van gegadigde;
- het te laat indienen van het UEA van gegadigde;
- het toevoegen of schrappen van een genomineerd onderaannemer;
- het toevoegen of schrappen van de partijen in het kader van combinatievorming.

2.2 Procedure

De selectiefase verloopt volgens onderstaande zes stappen welke in de volgende sub-paragraven uitgebreid worden beschreven:
Stap 1: Aanmelding (keuze uit a/b/c)
Stap 2: Indienen bewijsstukken
Stap 3: Beoordeling bewijsstukken
Stap 4: Nadere selectie (optioneel)
Stap 5: Bepalen rangorde door ProRail (optioneel)
Stap 6: Selectiebeslissing

2.2.1 Stap 1: Aanmelding

a) UEA bij zelfstandige deelname

Een gegadigde dient zich aan te melden via TenderNed door onder “Mijn aanmelding” de stappen voor de Aanmeldfase te doorlopen.

Bij de aanmelding in TenderNed dient het UEA door de gegadigde te worden geüpload bij de eis “Uniform Europees Aanbestedingsdocument”.

Het ontbreken van het UEA bij aanmelding leidt tot een ongeldige aanmelding van gegadigde.

De in TenderNed genoemde uiterste datum met tijdstip onder het kopje “Uiterlijke ontvangst van deelnemingsaanvragen” geldt als een fatale termijn. (zie verder over TenderNed paragraaf 2.1)

Er wordt met klem op gewezen dat verklaringen, die achteraf (al dan niet na verificatie) onjuistheden blijken te bevatten, of toezeggingen die niet (kunnen) worden waargemaakt, door ProRail kunnen worden opgevat als valse verklaringen. Dit kan uitsluiting van verdere aanbestedingsprocedures van ProRail tot gevolg hebben.

b) UEA bij aanmelding door een combinatie[1]

[1] Combinaties of consortiums, VOF, joint ventures etc.

Een ondernemer die in combinatie met (een) andere ondernemer(s) - waaronder tijdelijke samenwerkingsverbanden - of als VOF deelneemt aan een aanbestedingsprocedure, moet zowel zijn eigen UEA, alsook het afzonderlijke UEA van de combinant of VOF, indienen met daarin ingevuld de gevraagde gegevens in de delen II tot en met VI. Als er meerdere combinanten zijn, moet voor elke combinant een afzonderlijke UEA worden ingediend. Daarbij geldt:

- alle UEA's dienen naar behoren te worden ingevuld en ondertekend en in TenderNed te worden geüpload;
- in elk UEA dient onder deel IIA, op pagina 3 van het UEA onder ''wijze van deelneming'' de optie ''ja'' aangevinkt te worden;
- tevens dient op elk UEA de rol van de ondernemer binnen de combinatie alsmede de identiteit van de andere combinant (bedrijfsnaam) te worden vermeld;
- indien de identiteit niet is vermeld en het UEA van de andere combinant(en) is niet ingediend, leidt dit tot ongeldigheid van de aanmelding.

Bewijsstukken bij aanmelding als een combinatie - artikel 10 ARN[2026]

Daar waar sprake is van aanmelding in een combinatie dienen, naast het UEA, alle voor de betreffende situatie van toepassing zijnde documenten (verklaring(en)/overeenkomst(en)), zoals vermeld in het ARN[2026] door de gegadigde als bewijs ingediend te worden. Dit betreft de volgende documenten.

Van de combinanten samen (invullen/bijvoegen Bijlage 3):

- combinatieovereenkomst met organisatieschema, waaruit tenminste blijkt welke onderneming voor welke werkzaamheden verantwoordelijk zal zijn en;
- een verklaring, dat indien de opdracht mocht worden verkregen, de in de combinatieovereenkomst opgenomen werkverdeling ook daadwerkelijk zal worden nageleefd (artikel 10.2 ARN[2026]).

Van iedere afzonderlijke combinant:

- de bewijsstukken voor de uitsluitingscriteria zoals genoemd in TenderNed (artikel 10.3 ARN[2026]);
- verklaring hoofdelijke aansprakelijkheid (artikel 10.4 ARN[2026]).

c) UEA bij aanmelding met beroep op draagkracht van andere entiteiten (natuurlijke personen of rechtspersonen)

Een ondernemer die zelfstandig (of in combinatie) deelneemt en zich beroept op de draagkracht van één of meer andere entiteiten (voor technische of beroepsbekwaamheid en/of financiële en economische draagkracht), moet zijn eigen UEA samen met het UEA van de derde op wiens draagkracht hij een beroep doet, samen met de relevante informatie, indienen. Als er meerdere derden zijn moet voor elke derde een afzonderlijke UEA worden ingediend.

- alle UEA's dienen naar behoren te worden ingevuld en ondertekend en in TenderNed te worden geüpload;
- de hoofdaannemer (en eventueel de combinant) dient onder deel IIC op het UEA onder 'informatie over beroep op draagkracht van andere entiteiten' de optie 'ja' aan te vinken. De genomineerde onderaannemer kan daar de optie 'nee' aan vinken;
- tevens dient op de UEA van gegadigde de identiteit van de derde (bedrijfsnaam) op wiens draagkracht een beroep wordt gedaan te worden vermeld;
- indien de identiteit niet is vermeld op het UEA van de gegadigde en het UEA van de derde(n) is niet ingediend leidt dit tot ongeldigheid van de aanmelding.

Bewijsstukken bij aanmelding met een beroep op draagkracht van derden (natuurlijke of rechts-personen) - artikel 11 ARN[2026]

Daar waar sprake is van aanmelding met een beroep op de draagkracht van derden (technische of beroepsbekwaamheid en/of financiële en economische draagkracht) dienen alle voor de betreffende situatie van toepassing zijnde documenten zoals vermeld in het ARN[2026] door de gegadigde als bewijs ingediend te worden. Dit betreft de volgende documenten.

Verklaring draagkracht derden ex artikel 11 ARN[2026] (invullen/bijvoegen Bijlage 1):

- ten aanzien van de technische bekwaamheid en beroepsbekwaamheid van een derde waarbij gegadigde/inschrijver en derde verklaren over de voor de uitvoering van de opdracht noodzakelijke middelen te beschikken (art. 11.1 ARN[2026]) en

- vergezeld van een organisatieschema, waaruit ten minste blijkt welke onderneming voor welke werkzaamheden verantwoordelijk zal zijn (art. 11.2 ARN[2026]) en
- een verklaring, dat indien de opdracht mocht worden verkregen, de opgenomen werkverdeling ook daadwerkelijk zal worden nageleefd (art. 11.2 ARN[2026]);
- Voor zover een gegadigde/inschrijver zich wenst te beroepen op de financiële en economische draagkracht van een derde dan dient uit de verklaring te blijken dat de derde hoofdelijke aansprakelijkheid aanvaardt voor de uitvoering van de opdracht voor het geval de opdracht aan gegadigde/inschrijver wordt gegund (art. 11.3 ARN[2026]).

Facultatief: direct uploaden overige bewijsstukken

Desgewenst (niet verplicht) kan de gegadigde gelijktijdig met de aanmelding in TenderNed ook de overige bewijsstukken indienen via TenderNed bij de stap “Eisen en selectiecriteria beantwoorden”. Later indienen van de overige bewijsstukken dient binnen de daarvoor gestelde termijn te geschieden via de module “Berichten” in TenderNed (zie ook stap 3 van deze procedure).

2.2.2 Stap 2: Indienen bewijsstukken - artikel 8.2 ARN[2026]

Indien bewijsstukken niet bij de aanmelding zijn ingediend, zal ProRail verzoeken de in TenderNed genoemde bewijsstukken binnen 48 uur in te dienen via de module “Berichten” in TenderNed.

NB: Indien referenties worden ingediend, dient de aanmelder aan te geven voor welke geschiktheidseisen, dan wel voor welke selectiecriteria, de betreffende referenties worden ingediend.

Daar waar sprake is van aanmelding in een combinatie dienen, naast het UEA, alle voor de betreffende situatie van toepassing zijnde documenten (verklaring(en)/overeenkomst(en)), zoals vermeld in het ARN2026 door de gegadigde als bewijs ingediend te worden. Dit betreft de volgende documenten.

- Van de combinanten samen (invullen/bijvoegen Bijlage 3):
- combinatieovereenkomst met organisatieschema, waaruit tenminste blijkt welke onderneming voor welke werkzaamheden verantwoordelijk zal zijn en;
- een verklaring, dat indien de opdracht mocht worden verkregen, de in de combinatieovereenkomst opgenomen werkverdeling ook daadwerkelijk zal worden nageleefd (artikel 10.1 ARN2026).

Van iedere afzonderlijke combinant:

- de bewijsstukken voor de uitsluitingscriteria zoals genoemd in TenderNed (artikel 10.2 ARN2026);
- verklaring hoofdelijke aansprakelijkheid (artikel 10.3 ARN2026). '

2.2.3 Stap 3: Beoordeling bewijsstukken

Op grond van de uitkomst van de toetsing van de bewijsstukken wordt vastgesteld of wordt voldaan aan alle geschiktheidseisen. Gebreken ten aanzien van het Uniform Europees Aanbestedingsdocument (UEA) en/of de in te dienen bewijsstukken mogen op verzoek van ProRail worden hersteld, mits dit herstel er niet toe leidt dat in werkelijkheid een gewijzigde aanmelding wordt ingediend. Onder aanmelding wordt in dit verband verstaan de aanmelding in TenderNed met het UEA.

Herstel van gebreken dient binnen 48 uur na het verzoek van ProRail daartoe plaats te vinden. Indien herstel van gebreken niet plaatsvindt binnen deze termijn van 48 uur of indien het gebrek niet door het antwoord is hersteld kan ProRail de aanmelding afwijzen.

In het geval van ongeschiktheid wordt de gegadigde hierover geïnformeerd met de gemotiveerde reden van deze afwijzing. Tegen deze beslissing is bezwaar mogelijk op grond van het ARN[2026] en de Klachtenregeling Aanbesteden.

Er wordt verder met klem op gewezen dat verklaringen, die achteraf (al dan niet na verificatie) onjuistheden dan wel toezeggingen die niet (kunnen) worden waargemaakt blijken te bevatten, door ProRail kunnen worden opgevat als valse verklaringen. Dit kan uitsluiting van deze en toekomstige aanbestedingsprocedure(s) van ProRail tot gevolg hebben.

2.2.4 Stap 4: Nadere selectie

Niet van toepassing.

2.2.5 Stap 5: Bepalen rangorde door ProRail

ProRail kan op grond van artikel 12 ARN[206] een nadere selectie houden tussen de gegadigden die niet zijn uitgesloten en die voldoen aan de geschiktheidseisen.

Indien er sprake is van een nadere selectie middels selectiecriteria zijn deze benoemd in TenderNed.

NB: Ten aanzien van ingediende stukken ten behoeve van de nadere selectie is geen inhoudelijk herstel mogelijk. Deze stukken dienen uiterlijk binnen de termijn, zoals genoemd in het verzoek tot indienen bewijs, te zijn ingediend.

Na beoordeling van de bewijsstukken en het toekennen van scores per selectiecriterium ontstaat er een rangorde van aanmelders waarbij een betere score leidt tot een hogere plaats in de rangorde. Indien dit als gevolg van gelijke score leidt tot méér gegadigden dan het - op TenderNed aangegeven - beoogd aantal ondernemingen, zal een loting plaatsvinden.

Indien er geen selectiecriteria zijn opgesteld, en er hebben zich meer aanmelders aangemeld (die voldoen aan de geschiktheidseisen en niet zijn uitgesloten) dan het - op TenderNed aangegeven - beoogd aantal ondernemingen, zal een loting plaatsvinden.

In het geval loting plaats dient te vinden zal ProRail de betrokken partijen de mogelijkheid bieden om bij de loting aanwezig te zijn.

Protocol van loting

Ten aanzien van het verloop van de loting gelden de volgende spelregels:
1: partijen kunnen via een afgevaardigde de (online) loting bijwonen;
2: de loting geschiedt door medewerkers van het cluster Procurement;
3: de loting geschiedt door papieren lootjes met op elk lootje de naam van een aangemelde onderneming in een anonieme capsule te doen en de capsules in een doorzichtige kom te plaatsen;
4: de eerste medewerker trekt zo veel maal een capsule als in de kom geplaatst, opent deze capsules en leest de namen op volgorde van trekking voor, de andere medewerker schrijft de respectievelijke namen in volgorde van trekken op;
5: de loting levert de definitieve volgorde op, waarbij de partijen die als eerste worden getrokken tot het aantal beoogde ondernemingen worden toegelaten tot de inschrijffase, de partijen die daarna volgen worden niet toegelaten tot de inschrijffase;
6: van de uitkomst van de loting wordt een proces-verbaal gemaakt, ondertekend door de betrokken medewerkers, het proces-verbaal van de loting zal aan de loting deelnemende partijen worden toegezonden;
7: binnen 48 uur na het verzenden van de uitslag van de loting via TenderNed kan een partij zich nog terugtrekken van inschrijving, de vrijgekomen plaats wordt binnen die periode ingenomen door de eerstvolgende, niet reeds uitgenodigde, onderneming op de volgorde van de loting.

2.2.6 Stap 6: Mededeling selectiebeslissing

Na afronding van de selectieprocedure deelt ProRail de selectiebeslissing mede aan de gegadigden.

Hierna volgt de uitnodiging tot inschrijving, waarbij gegadigden die geschikt zijn bevonden, gelijktijdig worden uitgenodigd om een inschrijving te doen.

2.3 Aanbestedingsplanning

Bij deze aanbestedingsprocedure geldt de planning zoals opgenomen in TenderNed.

Het daar vermelde uiterste tijdstip ‘Sluiting aanmelding’ geldt als een fatale termijn. Te laat binnengekomen aanmeldingen worden niet beoordeeld. De overige termijnen zijn indicatief. Op het moment dat de datum en het tijdstip van aanbesteding in de uitnodigingsbrief/het aanbestedingsdossier worden vastgelegd gelden deze voor de aanbieders als fatale termijn.

Bijlage A: Scope en context

Het station Schiedam Centrum wordt aangepast in verband met de verwachte reizigersgroei als gevolg van de gewenste verstedelijkingsopgave en de problemen op het gebied van sociale veiligheid. De aanpassingen betreffen (op hoofdlijnen voor de totale scope van project Knoop Schiedam):

- een nieuwe brede reizigerspassage
- aan te passen stationshal, incl. stijgpunten naar metro/trein en commerciële voorzieningen
- creëren volwaardige stationsentrees en stationspleinen
- een aan te passen busstation, incl. stijgpunten
- bijpassende aantrekkelijke openbare ruimte

Projectcontext – Knoop Schiedam in Verkenning Oude Lijn

De Zuidelijke Randstad is een van de drukste regio's van Nederland, gekenmerkt door een veelzijdige economie. Met motoren als de Rotterdamse haven, de Greenport West-Holland en een groeiende kennis- en diensteneconomie in en rond de steden en de campussen in Leiden, Den Haag, Delft, Rotterdam en Dordrecht. De regio groeit de komende decennia verder.



De 4 grote opgaven daarbij zijn:

- Realiseren van veel verstedelijking: woningbouw, werklocaties en bijbehorende voorzieningen.
- Verbeteren bereikbaarheid.
- Verbeteren kwaliteit van de leefomgeving.
- Versterken economische groei. Deze blijft nu achter bij vergelijkbare regio's.

Een groot deel van de opgave is gepland langs de Oude Lijn, de spoorlijn Leiden - Dordrecht: 200.000 woningen en 85.000 arbeidsplaatsen. Tijdens de MIRT-verkenning Oude Lijn (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) is in beeld gebracht hoe we de bijbehorende mobiliteitsontwikkelingen in goede banen kunnen leiden.

De opgave kenmerkt zich door de vele betrokken partijen (landelijke, regionale en lokale overheden, NS, ProRail, lokale vervoersbedrijven (RET), vastgoedpartijen in de knoopgebieden, met elk hun ambities en beleid. Om de urgente en integrale opgave uit te voeren is een MIRT-Verkenning Oude Lijn gedaan om tot integrale afspraken te komen over een schaalsprong in het metropolitaan OV langs de Oude Lijn in samenhang met de grote regionale verstedelijkingsopgave.

De MIRT-verkenning bestond uit vijf deelstudies:

- City-Sprinter & Nieuwe Stations
- 4 Knooppunten



MIRT-Verkenning Oude Lijn

City-Sprinter & Nieuwe Stations

1. Rijswijk Buiten
2. Schiedam Kethel
3. Rotterdam Van Nelle
4. Dordrecht Leerpark

Knooppunten

- A Knooppunt Leiden Centraal
- B Knooppunt Den Haag Laan van NOI
- C Knooppunt Schiedam Centrum
- D Knooppunt Dordrecht

Knoop Schiedam binnen de 4 knooppunten

De stations Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centrum en Dordrecht worden de komende jaren vernieuwd. Aanpassingen zijn noodzakelijk in verband met de verwachte reizigersgroei als gevolg van de gewenste verstedelijkingsopgave.

Omdat er binnen het programma Oude Lijn onvoldoende middelen beschikbaar waren om het voorkeursalternatief van de knopen volledig te realiseren is de knopen nadrukkelijk verzocht te kijken naar fasering. Per knoop is vervolgens een '1e zinvolle stap' beschreven waarin in ieder geval de meest urgente en onlosmakelijke opgaves uitgevoerd kunnen worden. Met het besluit van het BO MIRT van 5 januari 2026 heeft project Schiedam Centrum goedkeuring op het budget voor de 1e zinvolle stap ontvangen. De scope in de MIRT Planning en studiefase voor Knooppunt Schiedam betreft initieel de uitwerking van de 1e zinvolle stap, en wel op zo'n manier dat het eindbeeld niet onmogelijk wordt gemaakt.

Opgave Station Schiedam Centrum

Station Schiedam Centrum, gelegen aan de Oude Lijn, is sinds de opening in 1847 meerdere keren verbouwd. In 2000 werd het station gekoppeld aan het Rotterdamse metronet, waarvoor nieuwe metrotracés, een zuidelijke passage en een entree zijn gebouwd. Sinds 2016 beschikt het station over OV-poorten. Door het kruisen van de Schie ligt alle infrastructuur verhoogd. Het station is een belangrijk intercity- en OV-knooppunt voor de regio Rijnmond, met sterke overstapfuncties tussen trein, metro, bus, tram en P+R aan de A20.

Station Schiedam Centrum kent een verwachte reizigersgroei voor zowel trein als metro als gevolg van de gewenste verstedelijkingsopgave. Direct in de nabijheid van het OV-knooppunt wordt op dit moment invulling gegeven aan de verstedelijkingsopgave met gebiedsontwikkelingen als Schieveste (noordzijde), s'Maak (zuidzijde) en de Peperkliplocatie en de Boerhavepassage (oostzijde). Voor de oostelijke gebiedsontwikkeling is het verplaatsen van het busstation in 2028 nodig. Daarnaast is het station en het stationsgebied op dit moment sociaal onveilig, mede door de hoogteverschillen, slecht doorzicht door de vele hoekjes/nisjes in het station en de infrastructurele functionele uitstraling van het station.

Voor dit project zijn daarom de volgende projectdoelstellingen geformuleerd:

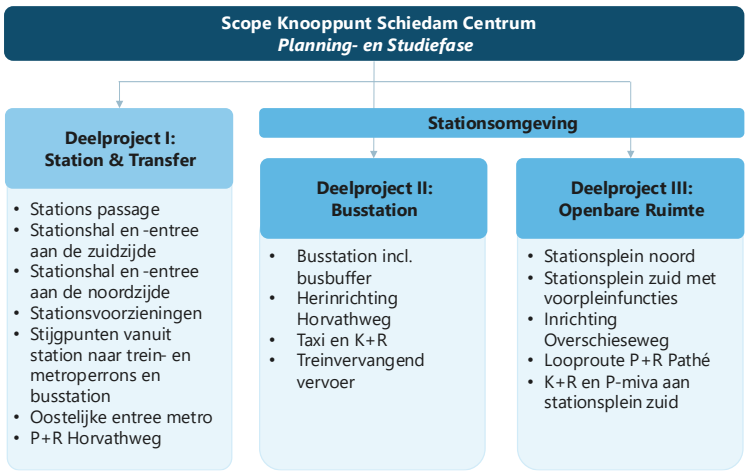
1. **Voldoende capaciteit voor alle toekomstige reizigers**
   Het realiseren van een prettige en logische verbinding die de barrière van de spoorbundel slecht en die van voldoende maat is voor de verwachte reizigersstromen.

2. **Volwaardig station dat aansluit op de omgeving**
   Het ontwikkelen van een station dat zich op volwaardige wijze richt op zijn omgeving, inclusief de Schie, de wandelboulevard naar het centrum en de verbinding met de stadswijk Oost. Tevens het creëren van een volwaardige entree aan de Schievestezijde.

3. **Ideale ov-hub voor de regionale reiziger**
   Het ontwikkelen van het station tot de belangrijkste regionale ov-hub aan de westkant van Rotterdam. Met zijn trein, metro, tram, bus en P+R vlak naast de A20 vormt Schiedam Centrum potentieel een ideaal metropolitaan knooppunt.

4. **Kwalitatief en sociaal veilig station**
   Het creëren van een kwalitatief knooppunt waar reizigers door de configuratie, inrichting en uitstraling in en rond het station zich prettig en veilig kunnen bewegen.

Om deze projectdoelstellingen te bereiken wordt het project in de Planning- en Studiefase als volgt opgedeeld:



In de Verkenningsfase zijn belangrijke keuzes gemaakt voor de 1e zinvolle stap in het realiseren van het Voorkeursalternatief, die hebben geleid tot de volgende scope voor Knoop Schiedam (deelprojecten I, II en III):

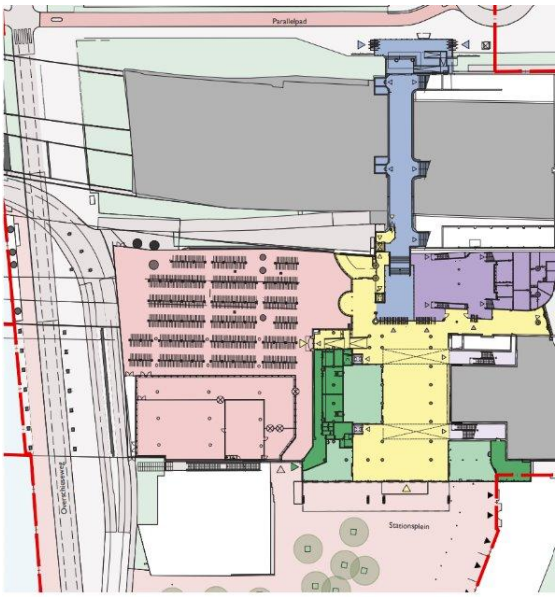
- **Nieuwe brede reizigerspassage:** Er wordt een nieuwe (diepere) tunnel gelegd naast de huidige reizigerspassage. De bestaande trappen worden hiermee langer. Deze nieuwe passage fungeert als reizigerspassage en wordt niet als interwijkpassage gebruikt. De functie van de bestaande reizigerspassage (tussen de stijgpunten) vervalt, mogelijk kunnen hier technische ruimtes/ schoonmaakruimte in worden gemaakt. Deze nieuwe reizigerstunnel ligt buiten de spoorkap (waardoor deze behouden kan blijven) en krijgt het vloerpeil van het maaiveld aan de noordzijde. Het hoogteverschil met het maaiveld aan de zuidzijde (ca. 1,20 m.) wordt in de stationshal overbrugd.

- **Stationshal en stijgpunten naar metro/trein:** Het metro- en treindomein komt op begane grondniveau op één hoogte te liggen, waardoor overstappen makkelijker en overzichtelijker wordt. De hoogteverschillen worden op een zo logisch en sociaal veilig mogelijke manier opgelost via aangepaste stijgpunten (liften/(rol)trappen/ hellingbaan). Ook wordt de oostelijke entree voor de metro heropend als dit op een veilige manier kan.

- **Gescheiden reisdomein:** Na zorgvuldige afweging is gekozen om in Schiedam een gescheiden reisdomein toe te passen. Reis- en ontvangstdomeinen worden door OVCP-poorten gescheiden. Dit zorgt voor een sociaal veilige en heldere routing door het station.

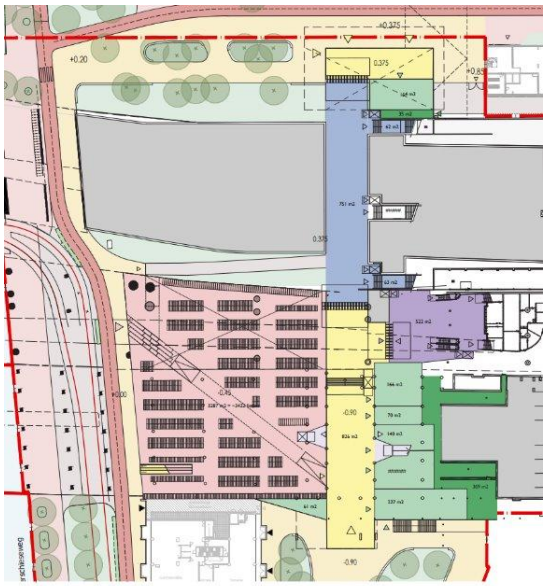
- **Stationsentrees en stationspleinen:** Zowel aan de noord- als zuidzijde wordt een volwaardige stationsentree met stationsvoorzieningen (inclusief commercie) gerealiseerd passend bij de omgeving De openbare ruimte wordt heringericht en aan beide zijden van het station wordt een aantrekkelijk stationsplein gerealiseerd. Verder is de toegang tot de P&R Horvathweg een ontwerpopgave (afhankelijk van de nog te bepalen functie van deze parkeergarage in de toekomst), net als de looproute naar P+R Pathé.

- **Busstation en stijgpunten:** De Horvathweg wordt heringericht met een centraal gelegen eiland-bus-perron. Het busstation biedt daarnaast ruimte voor taxi's, en treinvervangend vervoer. De bufferplaatsen voor de bus worden op de Brandersbrug gerealiseerd. De Horvathweg wordt ingericht tot stadsstraat, (lokaal) autoverkeer blijft mogelijk en rijdt tussen het busstation en het metrostation in. De stijgpunten naar de stationshal worden vernieuwd en er komt een nieuwe trap naar het zuidelijk stationsplein ten behoeve van korte looplijnen.



Plattegrond maaiveld schaal 1:750, Bestaand

Bestaande situatie


Plattegrond maaiveld schaal 1:750, Voorkeursalternatief met gescheiden reisdomein

Voorkeursalternatief

De scope van de raamovereenkomst betreft architectendiensten in de Planning & Studiefase en de Aanlegfase t.b.v. **Deelproject I: Station & Transfer**. Op hoofdlijnen gaat het dan om:

- De nieuwe stationspassage
- De stationshal trein/metro en entree aan de zuidzijde
- De stationshal trein/metro en entree aan de noordzijde
- Stationsvoorzieningen inclusief commercie
- Stijgpunten vanuit station naar trein- en metroperrons en busstation
- Oostelijke entree van de metro
- Verbinding P&R Horvathweg met stationshal

Om dit te bewerkstelligen werken het separaat door ProRail te contracteren ingenieursbureau en de architect t.b.v. deelproject I in de Planning & Studiefase nauw samen, onder coördinatie van het ingenieursbureau, aan de (gezamenlijke) opgave tot het uitwerken van het voorkeursalternatief (VKA) uit de Verkenning voor het Stations- en Transferdeel van de hierboven beschreven scope tot achtereenvolgens:

- een VKA behorend bij de 1^{e} zinvolle stap;
- een gedragen voorkeursvariant; en
- een gedragen uitgewerkte variant

Ondersteuning bij de aanbesteding van het realisatiecontract en uitvoeringsbegeleiding in de Aanlegfase maken ook deel uit van de scope van de raamovereenkomst.

Deelprojecten II en III worden in opdracht van gemeente Schiedam door een reeds gecontracteerd architectenbureau uitgevoerd. Het te contracteren architectenbureau voor deelproject I (onderhavige raamovereenkomst) dient eveneens nauw samen te werken met de opdrachtgever en opdrachtnemer van deelprojecten II en III. Er is een Nota Ruimtelijke Samenhang opgesteld dat als integraal kwaliteitskader dient voor alle deelprojecten. Hiermee wordt de samenhang in beeldkwaliteit en ruimtelijke identiteit binnen het stationsgebied geborgd.