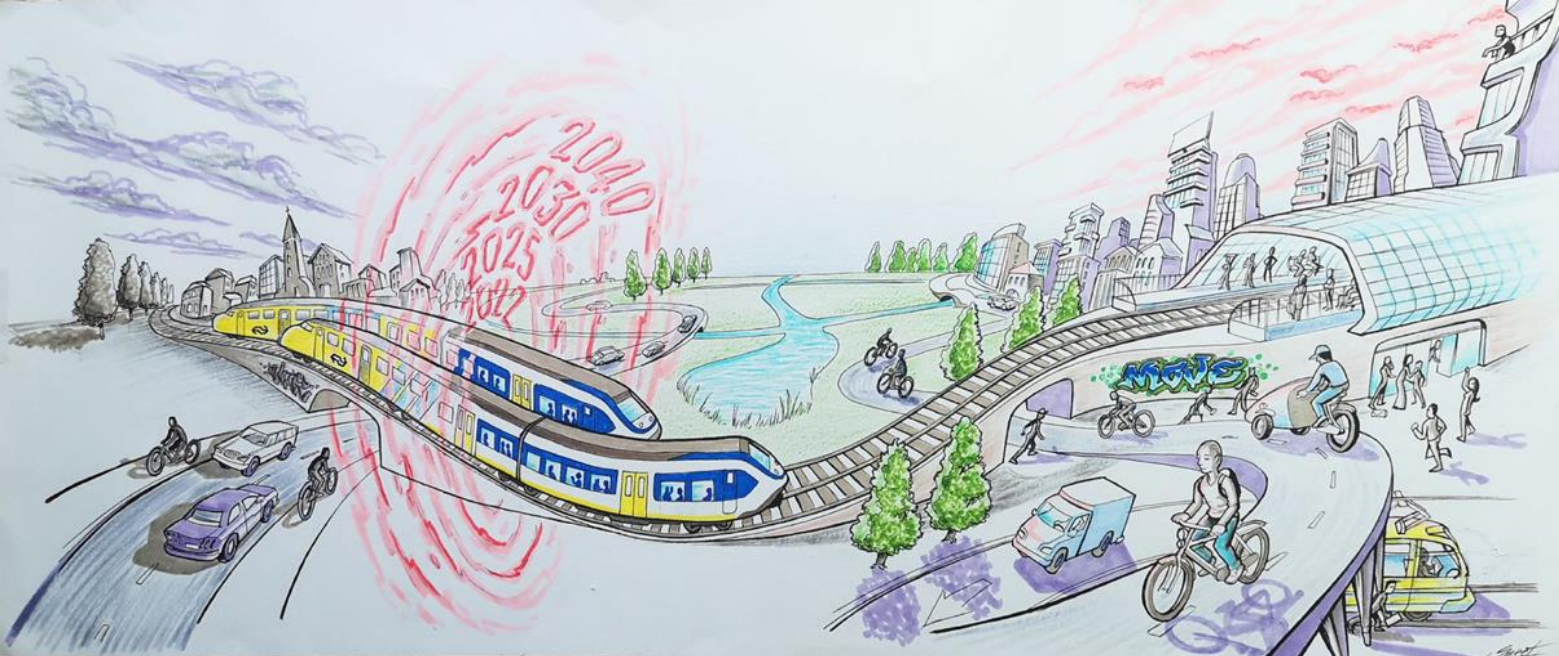




MIRT-verkenning Oude Lijn - deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations

Keuzes City-Sprinter en Nieuwe Stations

voor technische sessie Oude Lijn/Van Nelle – Rotterdam 16 oktober 2024

ProRail

MoVe
Oude Lijn
Mobiliteit &
Verstedelijking

Status: concept
Datum: 15 oktober 2024

Context

Aanleiding MIRT-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: **170.000 woningen** en **85.000 arbeidsplaatsen**. De MIRT-verkenning Oude Lijn (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) is bedoeld om in beeld te brengen hoe we de bijbehorende mobiliteitsontwikkelingen in goede banen leiden. Een van de deelstudies hiervan is: 'City-Sprinter en Nieuwe Stations': meer Sprinters en nieuwe stations op de Oude Lijn.

De MIRT-Verkenning Oude Lijn

- Bedoeld om in de 5 deelstudies, breed de kansrijke oplossingen te verkennen voor een goede bereikbaarheid per trein van de verstedelijkingslocaties langs de Oude Lijn voor:
 - de ontwikkeling van **4 bestaande knooppunten**
 - het openen van **4 nieuwe stations**
 - Metro-achtig vervoer tussen Den Haag en Dordrecht – door het rijden op de Oude Lijn – die korter halteren.
- eindigt met **integrale afspraken** over een schaa sprong in het MIRT-Verkenning Oude Lijn, in samenhang met de grote verstedelijkingsopgave in de regio.

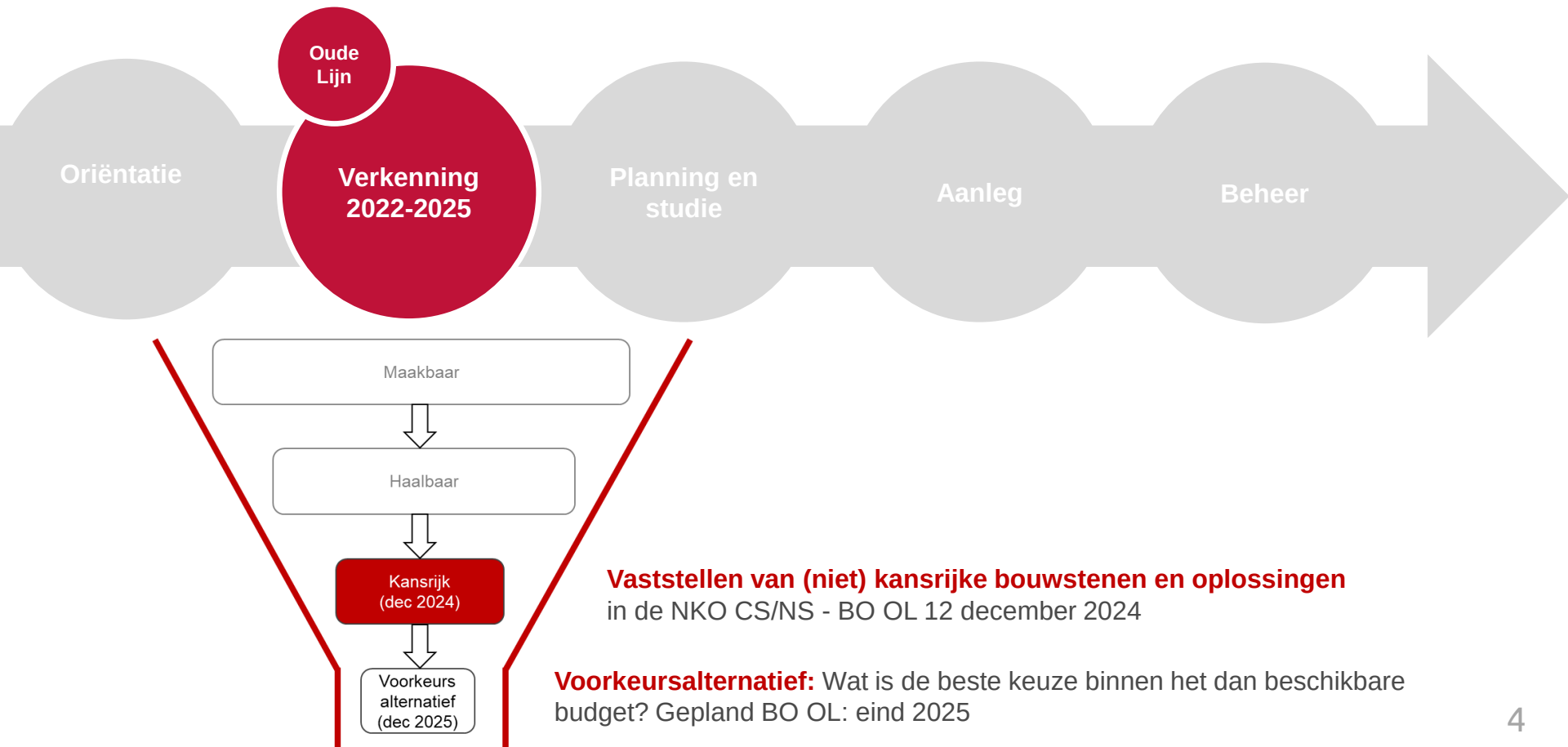
Schaalsprong OV en Verstedelijking worden in de MIRT-Verkenning in onderlinge samenhang uitgewerkt



Trekkerschap Gemeenten

Trekkerschap ProRail

Het MIRT-traject



De keuze-opgave

Een stapsgewijze ontwikkeling voor meer Sprinters en 4 nieuwe stations op de Oude Lijn

Meer Sprinters



Leiden CS	○
Laan van NOI	○
Den Haag CS	○
Den Haag Hollands Spoor	○
Den Haag Moerwijk	○
Rijswijk	○
Rijswijk Buiten	●
Delft	○
Delft Campus	○
Schiedam Kethel	●
Schiedam Centrum	○
Rotterdam Van Nelle	●
Rotterdam CS	○
Rotterdam Blaak	○
Rotterdam Zuid	○
* Rotterdam Stadionpark	○
Rotterdam Lombardijen	○
Barendrecht	○
Zwijndrecht	○
Dordrecht	○
Dordrecht Leerpark	●

4 Nieuwe Stations

- Hoe kunnen we **in stappen** naar meer Sprinters en 4 nieuwe stations, zodat de ontwikkeling past bij:
 - de verstedelijking
 - de beschikbare financiële middelen
 - De **financiële reservering** voor City-Sprinter en Nieuwe Stations is vastgesteld op € 958,8 miljoen (incl. btw en prijspeil 2024). Dat is € 792,4 miljoen, excl. btw.
 - De bestuurlijke keuze in december:
“Wat werken we nu uit, wat later en wat niet?”
- * Met vaststelling van het Voorkeursalternatief van de **MIRT-verkenning Oeververbindingen** hebben Rijk, regio en gemeente eerder al afgesproken het huidige evenementenstation Rotterdam Stadion te ontwikkelen tot een regulier bediend Sprinterstation. De verdere uitwerking van dat project vindt momenteel plaats in de daarvoor gestarte ‘planning- en studiefase’, een apart project. **Sprinterstation Stadionpark** wordt daarom in de MIRT-verkenning Oude Lijn als uitgangspunt gehanteerd..

Bouwstenen City Sprinter en Nieuwe Stations

voor een ontwikkeling in stappen naar meer sprinters en 4 nieuwe stations op de Oude Lijn



1

Korter stoppen van Sprinters

2a

Rijswijk Buiten
(€ 125 miljoen)

2b

Dordrecht Leerpark
(€ 70 miljoen)

3

Schiedam Kethel en Rotterdam Van Nelle
(€240 miljoen en € 320 miljoen)
⚡ 4 sporen Delft-Schiedam (€520 miljoen)



5

8 City-Sprinters binnen Oude Lijn
(€ 20 miljoen)
Met aanpassing dienstregeling alleen binnen de Oude Lijn.
⚡ Opstelsporen

4

Dordrecht Leerpark als begin-eindstation
(€ 725 miljoen)
⚡ • Vrije kruising
• Ombouw Dordrecht

6

8 City-Sprinters binnen TBOV
(€ 100 miljoen excl. TBOV maatregelen)
Met aanpassing dienstregeling ook buiten de Oude Lijn.
⚡ • Aanpassen Den Haag HS
• Aanpassen Leiden
• Opstelsporen

7

12 City-Sprinters
(€ 1.080 miljoen excl. 4 sporen D-S)
⚡ • Vrije kruising(en)
• 4 sporen Delft-Schiedam
• 3^e spoor Den Haag CS – HS
• Opstelsporen

Legenda:



Bouwstenen voor onafhankelijke stappen



Grote infrastructurele maatregelen



bedragen excl. BTW, prijspeil 2024, op basis van goedkoopste oplossingsrichting. Bandbreedte +/- 40% met een trefzekerheid van 70%.

Analyses voor 10 thema's

We hebben het effect van elke bouwsteen in kaart gebracht. Dat hebben we gedaan met de 10 thema's van het beoordelingskader uit de Startbeslissing.



Verstedelijking

Bijdrage aan de verstedelijking en de agglomeratiekracht.



Kansen voor mensen

Bijdrage aan de bereikbaarheid van banen, onderwijsinstellingen en economische toplocaties.



Leefomgevingskwaliteit

Bijdrage aan de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving (m.n. milieukwaliteit).



Mobiliteit/bereikbaarheid

- Reizigersprognose.
- Verbeteren van de bereikbaarheid.
- Treincapaciteit.
- Effect op de andere treinen.
- Effect op de keuze van vervoerwijze.



Duurzaamheid



Externe Effecten

Effect op CO₂-uitstoot en klimaatbestendigheid.

Effect op luchtkwaliteit, geluid, trillingen, natuur & landschap, water & bodem, archeologie & cultuurhistorie, gezondheid en externe veiligheid.



Inpasbaarheid

Inpasbaarheid in de omgeving (stad en landschap).



Techniek

- Technische maakbaarheid.
- Toekomstvastheid.
- Faseerbaarheid.



Kosten

- Aanlegkosten.
- Exploitatiekosten.



Participatie

Draagvlak in de omgeving (bewoners en andere belanghebbenden) vanuit de bijeenkomsten en Participatieve Waarde Evaluatie (PWE).

De keuzes voor de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen

Keuzes BO Oude Lijn om tot de NKO te komen

Uit de analyses op de 10 thema's blijken geen onoverkomelijke bezwaren. Daarom is voor het maken van keuzes, een bestuurlijke afweging nodig. Hiervoor leggen we steeds **3 mogelijke keuzes** voor. Bij elke keuze staat de informatie die bij de afweging helpt. Deze informatie is afkomstig uit de analyses. De keuzes zijn als volgt opgebouwd:



Kansrijk

De bouwsteen is kansrijk. We werken hem daarom uit in de volgende fase (beoordelingsfase). De kansrijke oplossingen worden verder bestudeerd met als doel om tot een bestuurlijk besluit over het Voorkeursalternatief te komen.



Kansrijk maar later

De bouwsteen is kansrijk maar is niet uitvoerbaar binnen het nu beschikbare budget. We werken hem nu niet verder uit in deze MIRT-verkenning. Dat doen we later, als er afspraken zijn gemaakt over aanvullende financiering. Betrokken partijen reserveren de gronden (in de ruimtelijke visies en plannen), zodat hierop geen andere ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Hierover worden bestuurlijke afspraken gemaakt. We onderzoeken de grond die nodig is voor de infrastructurele maatregelen.



Niet kansrijk

De bouwsteen is niet kansrijk. We werken hem daarom niet verder uit in deze MIRT-verkenning. Er wordt geen grond gereserveerd voor de infrastructurele maatregelen.

De keuzes

Welke keuzes zijn relevant voor Rotterdam?

Wat levert het op?

- Een nieuw sprinterstation dicht bij bestaande en nieuw te realiseren woningen
- Het station zal bijdragen aan de verbeterde OV-bereikbaarheid van de ontwikkelende omliggende gebieden (en regionale voorzieningen).
- Het station trekt 7.700 reizigers. (waarvan de helft anders de trein niet zou gebruiken)



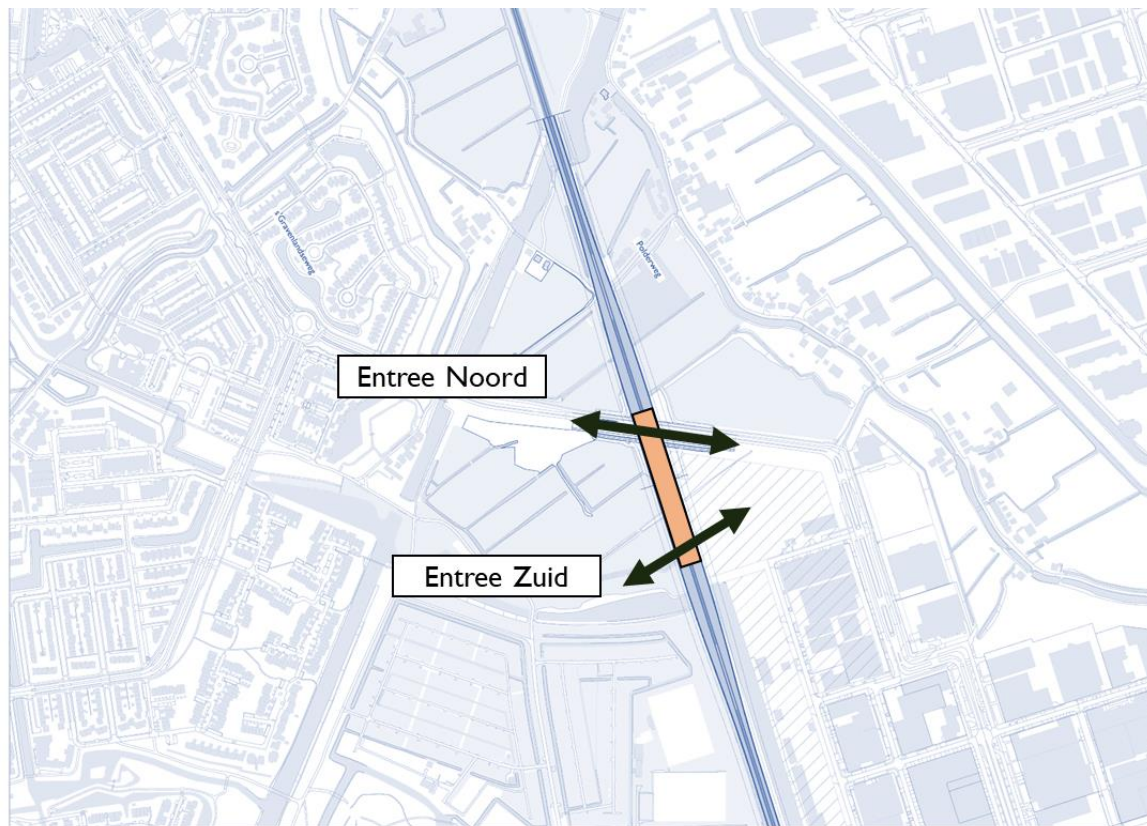
We vragen aan BO Oude Lijn:

- Gaan we verder met **Rotterdam Van Nelle** en welke locaties werken we dan uit?

Schiedam Kethel en Rotterdam Van Nelle
 (€240 miljoen en € 320 miljoen)
 4 sporen Delft-Schiedam (€520 miljoen)

Wat levert het op?

- Een nieuw sprinterstation dicht bij bestaande en nieuw te realiseren woningen
- Het station biedt kansen voor een meer economisch programma
- Het station trekt 8.100 reizigers (waarvan de helft anders de trein niet zou gebruiken)



We vragen aan het BO Oude Lijn:

- Gaan we verder met **Schiedam Kethel** en welke entrees werken we dan uit?

3

Schiedam Kethel en Rotterdam Van Nelle

(€240 miljoen en € 320 miljoen)

⚡ 4 sporen Delft-Schiedam (€520 miljoen)

Twée extra sporen tussen Delft en Schiedam

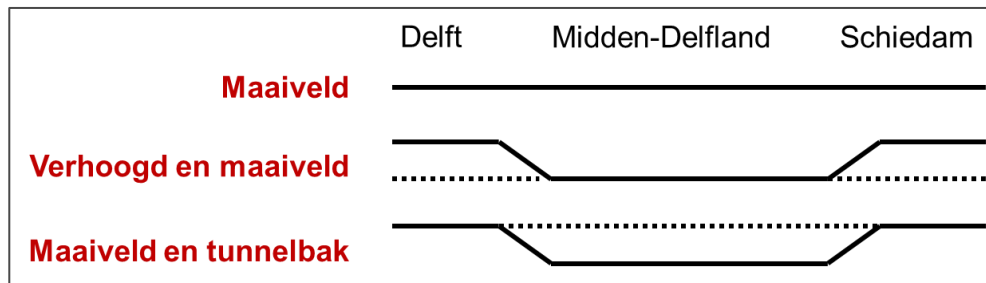
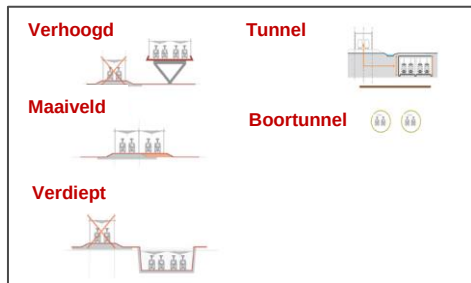
We vragen we het BO Oude Lijn:

- Gaan we verder met Schiedam Kethel en Rotterdam Van Nelle?
- **Zo ja, met welke ligging van de 4 sporen tussen Delft en Schiedam gaan we dan verder?**

Schiedam Kethel en Rotterdam Van Nelle
(€240 miljoen en € 320 miljoen)
⚡ 4 sporen Delft-Schiedam (€520 miljoen)

Twée extra sporen tussen Delft en Schiedam

Uitwerkingen van de liggingen:



- De **Verhoogde ligging** zorgt voor landschapsvervuiling, grote impact op zichtlijnen en geeft grote overlast voor de weide vogels in het natuurgebied.
- De **Boortunnel** vraagt veel ruimte voor de afritten naar de tunnel, veel verstoring op de omgeving tijdens de aanleg, en een zeer grote investering (factor 5-10 hoger dan de ligging op maaiveld).
- Bij alle inpassingsmogelijkheden treedt verlies en verstoring van het natuurgebied op en moeten bestaande watergangen worden verplaatst. **De impact verschilt wel tussen de liggingen.**
- Er is geen oplossing mogelijk die het landschap niet aan tast, zeker in de bouwfase

We vragen het BOOude Lijn:

- Gaan we verder met Schiedam Kethel en Rotterdam Van Nelle?
- Zo ja, met welke ligging van de 4 sporen tussen Delft en Schiedam gaan we dan verder?**

4

Dordrecht Leerpark als begin-eindstation

(€ 725 miljoen)

- Vrije kruising
- Ombouw Dordrecht

Wat levert het op t.o.v. bouwsteen 2b?

- 4 extra Sprinters per uur
- 2.400 extra reizigers
- 2 à 4 City-Sprinters kunnen doorrijden naar Dordrecht Stadspolders

We vragen aan het BO Oude Lijn:

- Gaan we verder met de uitwerking van Dordrecht Leerpark als begin- en eindstation?
Zo ja, met welke locatie voor de benodigde vrije kruising?

Let hierbij op de ruimtelijke impact op grondgebied Rotterdam bij vrije kruising Vreewijk

Een vrije kruising bij **Rotterdam Vreewijk**:



OF Een vrije kruising bij **Zwijndrecht Kijfhoek**:



12 City-Sprinters

(€ 1.080 miljoen excl. 4 sporen D-S)



- Vrije kruising(en)
- 4 sporen Delft-Schiedam
- 3^e spoor Den Haag CS – HS
- Opstelsporen

Wat levert het op?

- Elke 5 minuten een City-Sprinter dat bijdraagt aan verstedelijking, kansen voor mensen en bereikbaarheid in de verdere toekomst
- 8.000 meer reizigers tussen Den Haag – Dordrecht

We vragen aan het BO Oude Lijn:

- **Gaan we verder met het uitwerken van twaalf treinen per uur?**

12 City-Sprinters

(€ 1.080 miljoen excl. 4 sporen D-S)



- Vrije kruising(en)
- 4 sporen Delft-Schiedam
- 3^e spoor Den Haag CS – HS
- Opstelsporen

Wat levert het op?

- Elke 5 minuten een City-Sprinter dat bijdraagt aan verstedelijking, kansen voor mensen en bereikbaarheid in de verdere toekomst
- 8.000 meer reizigers tussen Den Haag - Dordrecht

We vragen aan het BO Oude Lijn:

- Gaan we verder met het uitwerken van twaalf treinen per uur?
- **Zo ja, met welke locatie voor de benodigde vrije kruising?**

12 City-Sprinters

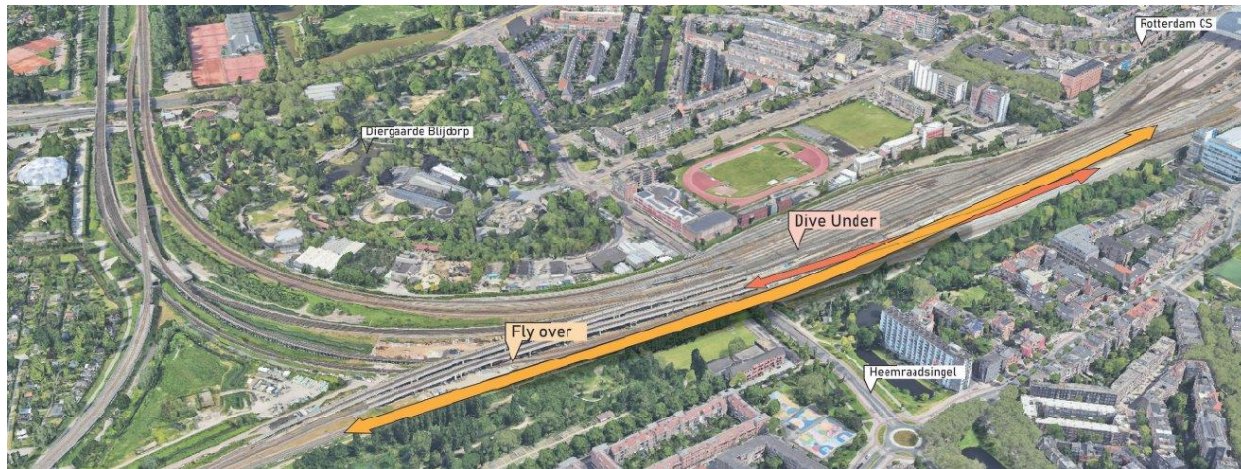
(€ 1.080 miljoen excl. 4 sporen D-S)



- Vrije kruising(en)
- 4 sporen Delft-Schiedam
- 3^e spoor Den Haag CS – HS
- Opstelsporen

Wat levert het op?

- Elke 5 minuten een City-Sprinter dat bijdraagt aan verstedelijking, kansen voor mensen en bereikbaarheid in de verdere toekomst
- 8.000 meer reizigers tussen Den Haag - Dordrecht

Eén grote vrije kruising bij Rotterdam Centraal:

We vragen aan het BO Oude Lijn:

- Gaan we verder met het uitwerken van twaalf treinen per uur?
- **Zo ja, met welke locatie voor de benodigde vrije kruising?**

12 City-Sprinters

(€ 1.080 miljoen excl. 4 sporen D-S)



- Vrije kruising(en)
- 4 sporen Delft-Schiedam
- 3^e spoor Den Haag CS – HS
- Opstelsporen

Wat levert het op?

- Elke 5 minuten een City-Sprinter dat bijdraagt aan verstedelijking, kansen voor mensen en bereikbaarheid in de verdere toekomst
- 8.000 meer reizigers tussen Den Haag - Dordrecht

OF Een kleinere vrije kruising bij Rotterdam Centraal...

We vragen aan het BO Oude Lijn:

- Gaan we verder met het uitwerken van twaalf treinen per uur?
- **Zo ja, met welke locatie voor de benodigde vrije kruising?**

7

12 City-Sprinters

(€ 1.080 miljoen excl. 4 sporen D-S)

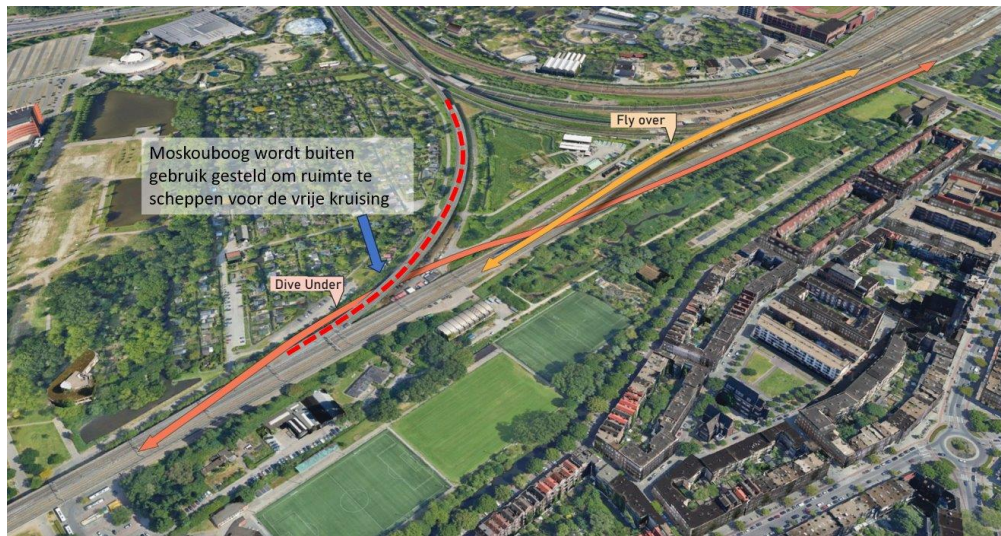


- Vrije kruising(en)
- 4 sporen Delft-Schiedam
- 3^e spoor Den Haag CS – HS
- Opstelsporen

Wat levert het op?

- Elke 5 minuten een City-Sprinter dat bijdraagt aan verstedelijking, kansen voor mensen en bereikbaarheid in de verdere toekomst
- 8.000 meer reizigers tussen Den Haag - Dordrecht

OF Een kleinere vrije kruising bij Rotterdam Centraal...



...samen met één vrije kruising bij:

Rijswijk

OF

Midden-Delfland

We vragen aan het BO Oude Lijn:

- Gaan we verder met het uitwerken van twaalf treinen per uur?
- **Zo ja, met welke locatie voor de benodigde vrije kruising?**