

Ruimtelijke Ontwikkelingen

Vergunningen

De Raad

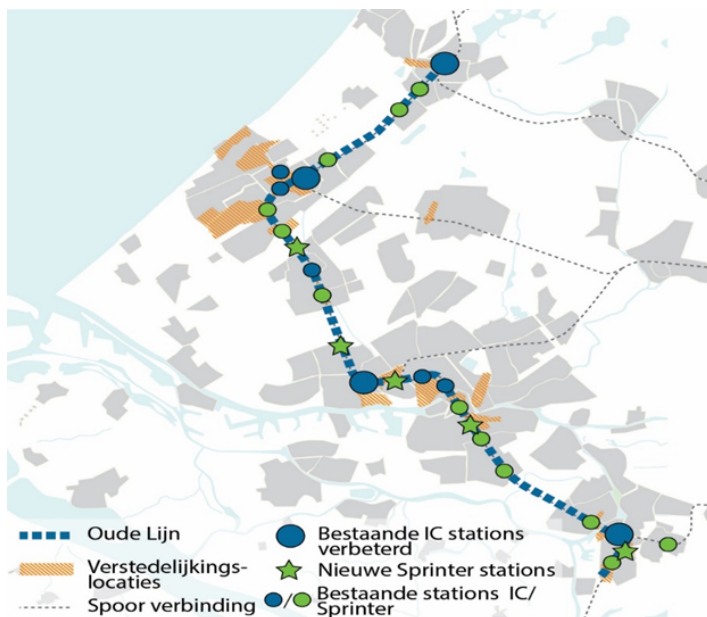
Huis van de stad, Generaal Spoorlaan 2
Postbus 5305, 2280 HH Rijswijk
Telefoon 14 070
stadhuis@rijswijk.nl
www.rijswijk.nl
iban BNG: NL15BNGH0285007424

betreft Ontwikkelingen Oude Lijn

datum 9 juli 2024
bijlage(n) --

1. Inleiding

De zuidelijke randstad is de dichtstbevolkte regio van Nederland. Langs de 'Oude Lijn' - de spoorlijn tussen Leiden, Den Haag, Rotterdam en Dordrecht - komen in de toekomst ongeveer 170.000 nieuwe woningen en 85.000 nieuwe werkplekken, bovenop de al bestaande. Om de toename aan autoverkeer en de bijbehorende druk op het weggenet en druk op de leerbaarheid zoveel mogelijk te beperken, zijn investeringen nodig in het openbaar vervoer. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, ProRail zijn daarom samen met de regio een MIRT-verkenning (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) voor de Oude Lijn gestart. Bij de uitwerking van de Oude Lijn, spoorverbinding van Leiden naar Dordrecht, wordt gekeken naar de mogelijkheden om de vervoerscapaciteit op deze lijn te verbeteren. Voor Rijswijk betekent dit een verdubbeling van het spoor (reeds uitgevoerd), de aanleg van een citysprinterstation RijswijkBuiten en de toename van het aantal treinen per uur. In deze Raadsinformatiebrief wordt u op de hoogte gebracht van de stand van zaken.



De route van de Oude Lijn

2. Kern informatie

MIRT-verkenning Oude Lijn

Eind 2022 is de MIRT-Verkenning Oude Lijn gestart. Onderdeel van de MIRT-verkenning is de deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations. ProRail onderzoekt hierin hoe stap voor stap nieuwe stations kunnen worden geopend. Het gaat om Rijswijk Buiten, Schiedam Kethel, Rotterdam van Nelle en Dordrecht Leerpark. Ook wordt onderzocht of er meer treinen kunnen gaan rijden. In eerste instantie 8 sprinters per uur en op de lange termijn mogelijk een groei naar 12 sprinters per uur. Hiervoor moet het spoor worden aangepast. Bijvoorbeeld van 2 naar 4 sporen tussen Delft en

Schiedam en de mogelijke bouw van spoorviaducten ('vrije kruisingen'), dit is afhankelijk van de uiteindelijke frequentie.

Vanaf het begin van de MIRT-verkenning denkt en doet de gemeente Rijswijk mee. De gemeente Rijswijk zit in de Bestuurlijke AdviesGroep (BAG) van de MIRT Oude Lijn en wordt in het Bestuurlijk Overleg (BO) vertegenwoordigd door de MRDH. Middels onderbouwde stappen zijn we nu binnen 2 jaar tijd van "Maakbare ideeën" tot "Kansrijke Oplossingsrichtingen" gekomen. Eind 2024 moeten er besluiten worden genomen over de "Kansrijke Oplossingsrichtingen" om vervolgens eind 2025 te komen tot een "Voorkeursbeslissing", zie onderstaande figuur.



Het proces van de besluitvorming MIRT-verkenning Oude Lijn

Onderdeel van de MIRT-verkenning voor de Oude Lijn is de aanleg van Station RijswijkBuiten en het invoeren van 8 treinen per uur op deze lijn, met de mogelijkheid om dit uit te breiden naar 12 treinen per uur. De stand van zaken van deze twee onderdelen worden hieronder toegelicht.

Station RijswijkBuiten

Voor het toekomstige station RijswijkBuiten zijn door ProRail in samenwerking met gemeente Rijswijk twee oplossingsrichtingen onderzocht. Zie de tekening op de volgende pagina.

De eerste oplossing (Parkloper) ligt ter hoogte van het Wilhelminapark. Hierbij wordt het station gecombineerd met een fietstunnel als onderdeel van de fietsroute tussen het Wilhelminapark en Parkrijk richting de Vliet (Parkloper behorende bij Pasgeld). In de fiets- en voetgangerstunnel zit ook de opgang naar de perrons. De laatste vastgoedontwikkelingen in Parkrijk en Pasgeld-West die nabij deze locatie komen worden zo ingericht dat er voldoende ruimte is voor een station en er een klein stationsplein kan ontstaan.

De tweede oplossing (Laan van 't Haantje) ligt ten noorden van het spoorviaduct over de Laan van 't Haantje. Hierbij wordt een voetgangersbrug over het spoor gemaakt om voetgangers naar de andere kant van het spoor te brengen.

Ofschoon het station naar verwachting pas na 2030 zal worden gerealiseerd, heeft ProRail ook al in dit stadium middels participatie wensen en behoeften gepeild onder de inwoners. De deelnemers geven aan dat het station RijswijkBuiten zeer gewenst is. Aandachtspunten zijn vooral sociale veiligheid en voldoende capaciteit voor het stallen van de fiets. Voor beide oplossingsrichtingen is een uitgebreide impactanalyse opgesteld. Beide locaties worden, ieder met voor- en nadelen, als kansrijk gezien.

Station RijswijkBuiten draagt in grote mate bij aan de toekomstige bereikbaarheid van RijswijkBuiten en omgeving.



De twee mogelijke locaties voor Station RijswijkBuiten

8 of 12 treinen per uur

De gedachte van de capaciteitsverhoging van de Oude Lijn is dat zogenaamd “spoorboekjesloos reizen” mogelijk wordt. Dat betekent dat er zoveel treinen rijden dat je niet meer hoeft na te denken wanneer je de trein moet nemen, maar gewoon naar het station kunt gaan. Hiervoor zullen de treinen minimaal 8 keer per uur gaan rijden. De wens is dat er in de toekomst een uitbreiding naar 12 keer per uur mogelijk is. Uit tussentijds onderzoek blijkt dat de inzet van 12 treinen per uur naar verwachting niet substantieel meer reizigers oplevert ten opzicht van 8 keer per uur. Voordeel zit in het reizigersgemak en aantrekkelijker maken van de Oude Lijn/openbaar vervoer. Uit het participatietraject blijkt dat met name bewoners in Schiedam en Rotterdam voorstander zijn van 12 treinen per uur.

Om 12 treinen per uur in laten rijden moeten de sporen elkaar op het traject twee keer kruisen om het sprinterverkeer en het intercityverkeer elkaar niet te laten hinderen. Zo'n kruising heet een ‘fly over’ (of een ‘dive under’). Die maken het mogelijk dat treinen van spoor wisselen zonder vertraging (bij 8 treinen per uur zijn fly-overs niet nodig). Voor deze fly-overs is gekeken waar die kunnen worden aangelegd. Hiervoor zijn de volgende opties:

- In Midden-Delfland en in Rotterdam (2x over 1 spoor)
- In Rijswijk en in Rotterdam (2x over 1 spoor)
- In Rotterdam (direct over 2 sporen)

De mogelijke locatie van een fly-over in Rijswijk, tussen de tunnel van Station Rijswijk en het nieuwe station RijswijkBuiten, komt voort uit technisch onderzoek. Op andere locaties in de Haagse regio is te weinig vrije spoorlengte om een fly-over in te passen. Het is in het geheel niet zeker dat deze fly-over er komt. In vergelijking met de andere mogelijkheden lijkt de inpassing in Rijswijk stukken complexer. Ook is er nog geen financiering voor een fly-over en bestuurders moeten zich nog uitspreken over de toegevoegde waarde van een dergelijke grote investering in relatie tot hetgeen opgeofferd moet worden (bijvoorbeeld bijzonder provinciaal landschap in Midden-Delfland) en de toegevoegde waarde voor de reizigers.

De impact van de aanleg van deze fly-over is globaal als volgt:

- De bestaande tunnelbak van station Rijswijk moet worden aangepast, om de ligging van de sporen aan te passen op een situatie met een fly-over;
- Het kruisende deel van de fly-over komt grofweg boven de A4 te liggen.
- De fly-over eindigt precies waar mogelijk station RijswijkBuiten komt. De aanleg van de fly-over kan dus gevolgen hebben voor de definitieve locatie van Station RijswijkBuiten.
- De fly-over zal goed zichtbaar zijn vanuit het Wilhelminapark, de Muziekburch, Plaspoelpolder en RijswijkBuiten (Parkrijk/Pasgeld-West/De Schoffel).

- Naast de fly-over bij Rijswijk, moet er dan ook nog een fly-over komen bij Rotterdam.



De locatie van de mogelijke fly-over bij Rijswijk

De bouw van de fly-over op deze locatie is complex en zal een grote impact hebben op de omgeving en het treinverkeer. In vergelijking met de locaties van de fly-overs in Midden-Delfland en in Rotterdam lijkt de inpassing van de fly-over in Rijswijk complexer.

Binnen de MIRT-verkenning zal niet besloten worden tot een frequentieverhoging tot 12 treinen per uur. Ook zal niet besloten worden tot de aanleg van fly-overs. Er is nog geen geld beschikbaar voor de fly-overs. De reden waarom hier wel onderzoek naar wordt gedaan is omdat binnen de MIRT-verkenning is afgesproken dat keuzes binnen de MIRT-verkenning de doorgroei naar 12 treinen per uur mogelijk moeten maken. Mogelijk wordt binnen de MIRT-verkenning wel een voorkeur voor een locatie uitgesproken.

Gezien de beperkte toegevoegde waarde van 12 treinen per uur ten opzichte van 8 treinen per uur en de grote ruimtelijke en financiële impact is het nog geheel niet zeker of de 12 treinen per uur wordt ingevoerd en de fly-overs moeten worden aangelegd.

Voor gemeente Rijswijk heeft het niet de voorkeur om de fly-over in Rijswijk aan te leggen.

3. **Gevolgen en/of vervolgtraject**

Dit najaar zal in het Bestuurlijk Overleg Oude Lijn vastgesteld worden welke infrastructurele maatregelen verder uitgewerkt worden en welke niet meer. Eind 2025 wordt een 'Voorkeursbeslissing' genomen over hoe het hele traject wordt gerealiseerd (volgens het proces op pagina 2). Dan wordt ook bekend of, hoe en wanneer Station RijswijkBuiten zal worden gerealiseerd. Het college zal de raad geïnformeerd houden.

Indien gewenst, kan ProRail op uitnodiging van de raad een presentatie hierover geven.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders,
de secretaris,

de burgemeester,

P.M. Schuit

H. Sahin

Bijlage(n): Geen