

## Startbeslissing

### MIRT-Verkenning Oude Lijn

Datum 10 november 2022

## Colofon

### **MoVe, Mobiliteit en Verstedelijking in de Zuidelijke Randstad**

*Is een samenwerkingsprogramma van Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam – Den Haag, gemeente Rotterdam en gemeente Den Haag.*

Deze Startbeslissing voor de MIRT-Verkenning Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn is voorbereid in gezamenlijk overleg tussen de MoVe-partijen. Via de ProgrammaRaad MoVe is de Startbeslissing voorgelegd aan het BO-MIRT Zuidwest-Nederland. Op 10 november 2022 is daarin in gezamenlijkheid besloten de Startbeslissing te nemen, waarmee de MIRT-Verkenning Oude Lijn is begonnen.

# Inhoud

## Colofon—2

## Inhoud—3

### 1 Inleiding—4

- 1.1 Startbeslissing MIRT-Verkenning Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn—4
- 1.2 Besluit in BO MIRT najaar 2020 is aanleiding voor de Verkenning—4
- 1.3 Verschillende activiteiten in relatie tot het BO-MIRT besluit—5

### 2 Opgaven en doel—9

- 2.1 De MIRT-Verkenning heeft betrekking op de infra, vier knooppunten en nieuwe stations—9
- 2.2 Doel MIRT-Verkenning Oude Lijn en Knooppunten—10
- 2.3 Urgentie—11
- 2.4 De onderscheiden opgaven staan centraal—11
  - 2.4.1 Infrastructuur Oude Lijn—**Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.**
  - 2.4.2 Knooppunt Leiden Centraal—11
  - 2.4.3 Knooppunt Den Haag Laan van NOI—12
  - 2.4.4 Knooppunt Schiedam Centrum—12
  - 2.4.5 Knooppunt Dordrecht—13

### 3 Oplossingsrichtingen—14

- 3.1 Verschillende oplossingsrichtingen worden uitgewerkt—14
  - 3.1.1 Infrastructuur Oude Lijn—**Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.**
  - 3.1.2 Knooppunt Leiden Centraal—16
  - 3.1.3 Knooppunt Den Haag Laan van NOI—21
  - 3.1.4 Knooppunt Schiedam Centrum—26
  - 3.1.5 Knooppunt Dordrecht—30
- 3.2 Er is geld gereserveerd voor de bekostiging van maatregelen—35

### 4 Participatieaanpak en raakvlakprojecten—36

- 4.1 Participatieproces is een belangrijke bouwsteen voor een succesvolle MIRT-Verkenning—36
- 4.2 Werkgroepen, formele en informele participatie MIRT-Verkenning—36
- 4.3 Raakvlakken met andere projecten en ontwikkelingen—38

### 5 Aanpak—40

- 5.1 De MIRT-Verkenning wordt in lijn met de nieuwe Omgevingswet ingericht—**Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.**
- 5.2 De MIRT-Verkenning kent vier fases: Start, Analyse, Beoordeling en Besluitvorming—40
- 5.3 Planning—42
- 5.4 Beoordelingskader is leidend voor beoordeling van maatregelen—42
- 5.5 Meekoppelkansen—42

### 6 Organisatie en besluitvorming—43

- 6.1 Rijk en regio werken samen aan de MIRT-Verkenning—43
- 6.2 Taken en verantwoordelijkheden—43
- 6.3 Wederkerigheid Verstedelijking—44

### Bijlage A Lijst met afkortingen—46

# 1 Inleiding

## 1.1 Startbeslissing MIRT-Verkenning Oude Lijn

Voor u ligt de Startbeslissing voor de MIRT-Verkenning Oude Lijn. Deze Startbeslissing is het begin van een verkenning naar een mogelijk bestaand of toekomstig probleem op de landelijke spoorweg Leiden – Den Haag – Rotterdam – Dordrecht, inclusief de vier knooppunten Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centrum en Dordrecht en mogelijk 4 nieuwe stations. De Verkenning Oude Lijn volgt daarbij de MIRT-spelregels, die recent geactualiseerd zijn. De MIRT-Verkenning is een integrale verkenning naar de mobiliteits- en verstedelijkingsaspecten, waarbij de focus in de besluitvorming ligt op dat deel wat spoor is en bij de spoorse voorzieningen hoort (zoals de OV-knoop, het fietsparkeren, de stedelijke verbindingen door het spoorlichaam, het voorplein en het ontvangstdomein). De Startbeslissing is tot stand gekomen in samenwerking tussen rijkspartijen regiopartijen, vertegenwoordigd in het Programma MoVe (Mobiliteit en Verstedelijking in de Zuidelijke Randstad).

In het gebiedsgerichte programma MoVe werken overheden, infrastructurele netwerkbeheerders en vervoerders in de Zuidelijke Randstad samen aan het versneld realiseren van de verstedelijkingsopgave, een sterkere economie, meer kansen voor mensen en een betere leefomgeving. Goede bereikbaarheid van banen en woningen is daarbij onmisbaar. De bereikbaarheid wordt slim, innovatief en adaptief verbeterd in samenhang met verstedelijking. Daarmee worden mensen, organisaties en netwerken verbonden en wordt bijgedragen aan een aantrekkelijke, gezonde en duurzame leefomgeving.

De recent geactualiseerde MIRT-spelregels<sup>1</sup> bevatten het informatieprofiel voor de op te stellen Startbeslissing. Deze Startbeslissing is als volgt opgebouwd: dit eerste hoofdstuk beschrijft de aanleiding voor de MIRT-Verkenning. Hoofdstuk 2 gaat in op de opgaven en het doel van de MIRT-Verkenning. In hoofdstuk 3 komen mogelijke oplossingsrichtingen aan de orde voor zowel het Deelproject City Sprinter & Nieuwe stations als voor de vier Knooppunten, evenals de financiering. Hoofdstuk 4 schetst welke partijen (maatschappelijke en private organisaties, burgers, medeoverheden) worden betrokken en waarover (het participatieproces) en worden de raakvlakken met andere projecten en ontwikkelingen beschreven. Hoofdstuk 5 beschrijft de aanpak van de MIRT-Verkenning met daarin de te volgen procedure, de te ondernemen activiteiten, een planning op hoofdlijnen, het beoordelingskader en meekoppelkansen. Het zesde en laatste hoofdstuk gaat in op de organisatie (governance), waarin ook de taken en verantwoordelijkheden ter sprake komen.

## 1.2 Besluit in BO MIRT najaar 2020 is aanleiding voor de Verkenning

In het BO MIRT van 26 november 2020 is besloten een startbeslissing voor te bereiden voor de MIRT-Verkenning 'Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn'. De afspraken die daarover gemaakt zijn kunt u vinden in onderstaand kader<sup>2</sup>.

### *Gebiedsgericht bereikbaarheidsprogramma MoVe - Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn*

- Rijk en regio constateren dat de resultaten van de deelonderzoeken Oude Lijn en Knooppunten voldoende inhoudelijke basis bieden voor het starten van een MIRT-Verkenning Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn, gericht op een systemsprong van de infrastructuur en integrale knooppuntontwikkeling in nauwe relatie met de verstedelijkingsstrategie voor de Zuidelijke Randstad maar dat er op dit moment onvoldoende zicht is op financiering om een verkenning te starten;

<sup>1</sup> Kamerstuk 36 200A, nr 4, 20 september 2022

<sup>2</sup> Kamerstuk 35570-A, nr. 45. Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT, 25 en 26 november 2020.

- Rijk en regio besluiten, teneinde geen tijd te verliezen, om een startbeslissing MIRT-verkenning voor te bereiden. De geraamde kosten voor Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn bedragen circa € 3,6 miljard (incl. btw);
- Bestaande uit een nader *onderzoek infrastructuur* gericht op de realisatie van een vrij liggend regionaal OV-netwerk op de Oude Lijn tussen Den Haag en Dordrecht. Waarmee een bedieningsconcept met een hoge frequentie (>8 p/u) mogelijk wordt gemaakt en nieuwe stations kunnen worden toegevoegd. Daartoe wordt onderzoek gedaan naar: 1) westzijde variant, 2) oostzijde variant, 3) mogelijke tussenoplossing in geval Goederenvervoer Oost Nederland (nog) niet wordt gerealiseerd, 4) realisatie van zes nieuwe CitySprinter stations, 5) consequenties van frequentieverhoging en reizigersgroei voor opstel- en stallingscapaciteit, geluid en trilling, energievoorziening e.d. en 6) fasering en kosten, inclusief besparingsmogelijkheden door waar mogelijk slim af te wijken van het bestaande ontwerp- en normenkader;
- En bestaande uit een *onderzoek knooppunten* gericht op een gezamenlijke aanpak van een integrale uitwerking van de maatregelen op de knooppunten van Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam en Dordrecht. Per knooppunt worden oplossingen voor een integrale ontwikkeling van de knooppunten uitgewerkt, die de basis vormen voor een voorkeursoplossing en –beslissing;
- Besluiten hiertoe een programmaorganisatie in te richten, onder regie van het Directeurenoverleg en de Programmaraad MoVe, waarin IenW, BZK, ProRail, vervoerders, MRDH, provincie en gemeenten zijn vertegenwoordigd.

In het BO MIRT van 26 november 2020 zijn ook afspraken gemaakt over het 'Integraal Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad'. Dit is ondertekend door het Rijk, Provincie, Regio en acht gemeenten<sup>3</sup>. Doel van het Verstedelijkingsakkoord is binnenstedelijke verdichting en de daarbij behorende schaa sprong OV mogelijk te maken. De insteek is een integrale benadering én samenhangende besluiten over verstedelijking én bereikbaarheid in de Zuidelijke Randstad (wederkerigheid). De belangrijkste afspraken die relevant zijn voor deze Startbeslissing kunt u vinden in onderstaand kader<sup>4</sup>. Op basis van het uitgewerkte voorstel zal bij de start van de MIRT-Verkenning worden aangegeven hoe deze afspraken concreet worden uitgewerkt.

#### *Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad*

- Besluit om de Verstedelijkingsalliantie en MoVe in 2021 een voorstel uit te laten werken hoe de scope van de verschillende MOVV-uitwerkingen, te beginnen met het startbesluit Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn, verrijkt kan worden met de uitwerking van het verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad om de wederkerigheid tussen verstedelijking en mobiliteit te versterken.
- Hierbij nader in te gaan op: woningbouwprogrammering, ruimtelijk flankerend beleid (w.o. parkeerbeleid en ontwerpprincipes), en milieucontouren met bijbehorende instrumenten.

In het BO Leefomgeving van juni 2022 is afgesproken<sup>5</sup> dat in het najaar van 2022 de Startbeslissing definitief kan worden genomen voor de MIRT-verkenning Oude Lijn en de planuitwerking HOV corridors Randstadrail & metronet en de verkenning Bus Rapid Transport (BRT) Leiden-Zoetermeer als onderdeel van het gebiedsgericht programma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe). Tevens is afgesproken dat tijdens de verkenningsfase wordt toegewerkt naar een Bestuursvereenkomst met wederkerige afspraken (Rijk-regio) over

<sup>3</sup> Integraal Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad, d.d. november 2019. Ondertekende partijen waren: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, provincie Zuid-Holland, gemeente Den Haag, gemeente Dordrecht, gemeente Rotterdam, gemeente Schiedam, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de gemeente Delft, de gemeente Leiden, de gemeente Rijswijk en de gemeente Zoetermeer.

<sup>4</sup> Kamerstuk 35570-A, nr. 45. Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT, 25 en 26 november 2020.

<sup>5</sup> Kamerstuk nr 34 682, nr 98, brief van de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, 23 juni 2022.

verstedelijking/gebiedsontwikkeling en mobiliteit; deze wordt vastgesteld bij het besluit over het voorkeursalternatief (zie hiervoor ook par 6.3).

### 1.3

#### Verschillende activiteiten in relatie tot het BO-MIRT besluit

De Zuidelijke Randstad is één 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 en Rotterdam. De regio groeit de komende decennia verder, door onder andere geconcentreerde verstedelijking nabij hoogwaardig OV. Rijk en regio hebben in het Integraal Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad afgesproken om tweederde van de totale woningbouwopgave van Zuid-Holland te realiseren in de steden van de Verstedelijkingsalliantie<sup>6</sup> in de nabijheid van de Oude Lijn<sup>7</sup>. Het gaat hierbij om 170.000 woningen en 85.000 arbeidsplaatsen. In de recent vastgestelde Samenwerkingsafspraken Woningbouw (oktober 2022) is afgesproken dat de Provincie Zuid Holland zich inspant voor het bouwen van in totaal bruto 235.460 woningen in de periode 2022 tot en met 2030. De gemaakte woningbouwafspraken worden opgenomen in de regionale woondeals, en zijn input in de nadere uitwerking van de verstedelijkingstrategie van Zuid-Holland, waar de binnenstedelijke strategie langs de Oude Lijn belangrijk onderdeel van is gelet op de grote woningbouwopgave alhier. Rijk en regio hebben geconcludeerd dat er daarmee voldoende plannen zijn op de juiste locaties en afgesproken dat door gezamenlijk optrekken van Rijk, regio en gemeenten het mogelijk is het bouwtempo de komende jaren te versnellen. Dat stelt de betrokken partijen in deze regio voor grote uitdagingen die onder voorwaarden van de inzet van extra middelen voor gebiedsontwikkeling en schaa sprong in het OV en het wegnemen van belemmeringen te realiseren zijn<sup>8</sup>:

- **Grote verstedelijkingsopgave:** Er is een grote, urgente woningbouwopgave en een grote behoefte aan werklocaties en bijbehorende voorzieningen die per hoogwaardig Openbaar Vervoer ontsloten zijn.
- **Verbeteren bereikbaarheid:** De grote verstedelijkingsopgave in de Zuidelijke Randstad en de groei van de logistiek zal bij ongewijzigd beleid leiden tot grote en hardnekkige bereikbaarheidsknelpunten op de weg en in het OV;
- **Verbeteren leefomgevingskwaliteit:** De leefomgevingskwaliteit in de Zuidelijke Randstad staat onder druk;
- **Versterken economische groei:** De regio kent een onbenut economisch potentieel door achterblijvende agglomeratiekracht.

Deze grote ruimtelijke opgaven in de Zuidelijke Randstad vragen om een samenhangende aanpak en integrale besluitvorming; zo zijn de verstedelijkingsopgave en de bereikbaarheidsopgave onlosmakelijk met elkaar verbonden. Aan deze uitdagingen wordt binnen het gebiedsgerichte programma MoVe (Mobiliteit en Verstedelijking) gewerkt binnen drie programmalijnen:



<sup>6</sup> De Verstedelijkingsalliantie is een samenwerkingsverband van acht gemeenten langs de spoorlijn Leiden-Dordrecht (met aftakking naar Zoetermeer), de provincie Zuid-Holland en de MRDH. Het gaat om de gemeenten Dordrecht, Rotterdam, Schiedam, Delft, Rijswijk, Den Haag, Zoetermeer en Leiden.

<sup>7</sup> BO-MIRT met betrekking tot besluitvorming 'Pré-verkenning schaa sprong metropolitain OV en verstedelijking (MOVV)', Kamerstuk 35570-A, nr. 45. Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT, 25 en 26 november 2020.

<sup>8</sup> BO Woondeal Zuidelijk Randstad 12 maart 2021: Position paper Realisatieagenda Woningbouw Zuidelijke Randstad.

De MIRT-Verkenning Oude Lijn valt binnen de Programmalijslijn Metropoliitaan OV en Verstedelijking (MOVV). Doel is afspraken te maken over een schaalsprong in het metropoliitaan OV in samenhang met verstedelijking langs de hoofdassen van dat OV. Deze schaalsprong is noodzakelijk om de Zuidelijke Randstad internationaal concurrerend te houden en urgent om de enorme en de grote verstedelijkingsopgave (wonen, werken en voorzieningen) mogelijk te maken.

Voor wat betreft de verstedelijking wordt het grootste deel van de bouwopgave binnenstedelijk gerealiseerd nabij hoogwaardig OV. Zo blijven banen, scholen en voorzieningen binnen bereik en blijven steden ook in de toekomst betaalbaar, leefbaar en duurzaam bereikbaar en worden de kansen voor mensen vergroot (kansgelijkheid). Daarvoor is sneller, betrouwbaarder en frequenter openbaar vervoer nodig, met nieuwe en aangepaste stations nabij nieuwe verstedelijkingsocties, die door de schaalspong mogelijk worden gemaakt.

De MIRT-Verkenning kan niet los gezien worden van verstedelijking: het gaat om *wederkerigheid* van OV-bereikbaarheid en verstedelijking. Een integrale benadering van verstedelijking én bereikbaarheid is noodzakelijk voor het versterken van de agglomeratiekracht en het oplossen van knelpunten in de regio. In het programma MoVe heeft deze integrale benaderingswijze invulling gekregen. Voorafgaand aan de voorbereiding van deze MIRT-Verkenning zijn (door Rijk en regio) al diverse studies uitgevoerd.

- In 2017 is het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag opgeleverd<sup>9</sup>. Op basis van het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag is het Gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag gestart, dat inmiddels programma Mobiliteit en Verstedelijking in de Zuidelijke Randstad (MoVe) heet.
- In 2019 is de Adaptieve Ontwikkelstrategie MOVV (AOS) ontwikkeld<sup>10</sup>. In de ontwikkelstrategie is onderzocht hoe de schaalsprong het beste kan worden bereikt in samenhang en fasering met de grote verstedelijkingsopgave (wonen en werken). Hierbij is aangegeven dat de schaalsprong (OV-maatregelen, inclusief fiets en knooppunten) vraagt om ruimtelijk flankerend beleid ten aanzien van parkeernormering, ketenmobiliteit en kwaliteit op haltes en knooppunten (ontwerpeisen). De AOS is vastgesteld in het BO MIRT van het najaar 2019.
- In het najaar van 2019 zijn de samenhangende besluiten op het gebied van verstedelijking en mobiliteit bijeengebracht in het Integraal Verstedelijkingsoakkoord Zuidelijke Randstad en door betrokken partijen op 21 november 2019 ondertekend op het BO-MIRT<sup>11</sup>. De vereiste wederkerigheid tussen mobiliteit en verstedelijking wordt mede in dit Verstedelijkingsoakkoord aangegeven. De kern van het Verstedelijkingsoakkoord Zuidelijke Randstad is om uitvoering te geven aan een integrale strategie voor mobiliteit en verstedelijking, door nauwe samenwerking en samenhangende investeringen. In essentie gaat het bij de wederkerigheid om het toewerken naar een stadsgewestelijk systeem op de Oude Lijn en hogere kwaliteit op de onderliggende hoogwaardige OV-assen in combinatie met het versnellen van de binnenstedelijke bouwopgave (in kwantitatieve en kwalitatieve zin). Investeren in het functioneren van de Oude Lijn en de onderliggende HOV-assen wordt mede gedaan om de toevoeging van woningen en arbeidsplaatsen rond HOV-knooppunten mogelijk te maken, wat omgekeerd weer de rendabiliteit van de OV-investeringen vergroot.
- In het BO MIRT van 21 november 2019 is afgesproken een Preverkenning Schaalsprong MOVV uit te voeren, waarin werd bepaald welke vervolgotrajecten er uitgezet worden (verkenning, onderzoeken, maatregelenpakketten). De Preverkenning omvat een aantal

<sup>9</sup> Eindrapport Analyse- en Oplossingsrichtingenfase MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag, d.d. juli 2017.

<sup>10</sup> Adaptieve Ontwikkelstrategie Metropoliitaan OV en Verstedelijking (MOVV), d.d. november 2019.

<sup>11</sup> Integraal Verstedelijkingsoakkoord Zuidelijke Randstad, d.d. november 2019. Ondertekende partijen waren: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, provincie Zuid-Holland, gemeente Den Haag, gemeente Dordrecht, gemeente Rotterdam, gemeente Schiedam, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de gemeente Delft, de gemeente Leiden, de gemeente Rijswijk en de gemeente Zoetermeer.

deelonderzoeken<sup>12</sup>. De uitkomsten zijn vastgesteld in het BO-MIRT van het najaar 2020 en vormen het uitgangspunt voor de voorbereiding van een startbeslissing MIRT-verkenning Oude Lijn.

---

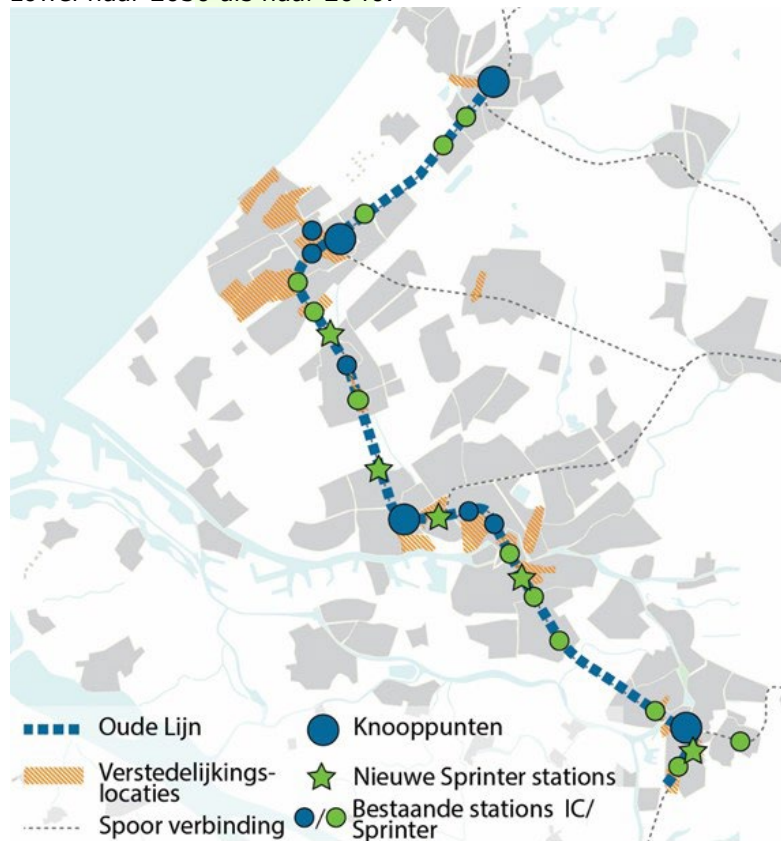
<sup>12</sup> Eindrapportage Preverkenning Schaa sprong MOVV, d.d. november 2020.



## 2 Opgaven en doel

### 2.1 De MIRT-Verkenning heeft betrekking op de uitbreiding van het aantal sprinters, vier knooppunten en nieuwe stations

Het MIRT-Onderzoek bereikbaarheid Rotterdam Den Haag<sup>13</sup> en de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO)<sup>14</sup> concluderen dat de agglomeratiekracht van de Zuidelijke Randstad toeneemt als de verstedelijkingsopgave en de bereikbaarheidsopgave in samenhang worden opgepakt. Een basisvoorwaarde voor de economische groei is een goede bereikbaarheid, met name per hoogwaardig Openbaar Vervoer. De Oude Lijn is de spoorlijn tussen Leiden en Dordrecht en verbindt steden als Leiden, Den Haag, Delft, Rotterdam en Dordrecht in de zuidelijke Randstad met elkaar. In steden die langs de Oude Lijn liggen wonen de meeste mensen en concentreren zich de meeste arbeidsplaatsen. De bestuurlijk keuze is om verdere verstedelijking vooral langs de Oude Lijn te concentreren. Naast een forse toename van het aantal woningen blijven ook economische sectoren groeien. Het gaat dan om o.a. de groei van universiteiten/campussen (Leiden, Den Haag, Delft, Rotterdam, Dordrecht Leerpark), de kennis- en diensteneconomie en de nieuwe bedrijven die daaruit ontstaan. De MIRT-Verkenning kijkt zowel naar 2030 als naar 2040.



Figuur 1. Scope MIRT-Verkenning Oude Lijn

<sup>13</sup> MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag, d.d. juli 2017.

<sup>14</sup> OESO, The Metropolitan Region of Rotterdam-The Hague, d.d. februari 2016. En: OESO, Towards COVID-19 recovery and greater resilience in Zuid-Holland, The Netherlands, 16 maart 2021 <https://www.oecd.org/netherlands/towards-covid-19-recovery-and-greater-resilience-in-zuid-holland-the-netherlands-53b967a6-en.htm>

In deze MIRT-Verkenning wordt verondersteld dat de eerdergenoemde woningbouwaantallen in 2040 gebouwd zijn op de locaties zoals aangegeven in de Verstedelijkingsstrategie Zuid-Holland en de woningbouwmonitor van de Verstedelijkingsalliantie (zie paragraaf 1.3). De afspraken die daarvoor gemaakt moeten worden behoren niet tot de scope van deze verkenning. Wel zullen tijdens de MIRT-Verkenning 'peilmomenten' worden ingebouwd om te monitoren of de afgesproken verstedelijkingsopgave en bijbehorend ruimtelijk flankerend beleid in de pas loopt met de bereikbaarheidsopgave gelet op de onderlinge afhankelijkheid tussen de investeringen in het OV-systeem en de gebiedsontwikkelingen. Met deze wederkerigheid wordt ook in de governance rekening gehouden (zie paragraaf 6.3).

Als gevolg van de voorziene groei (als gevolg van verstedelijking en autonome groei OV-gebruik) neemt ook de druk op bereikbaarheid en beschikbare ruimte toe. Zowel de (spoor)infrastructuur van de Oude Lijn, zoals deze aanwezig is na uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), als een viertal bestaande stations hebben onvoldoende capaciteit en kwaliteit voor de beoogde verstedelijkingsopgave en de benodigde schaa sprong in het openbaar vervoer. Het gaat hierbij om de aanpak van de vier bestaande knooppunten Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centrum en Dordrecht (zie Figuur 1). De MIRT-Verkenning richt zich daarbij op de aanpassingen aan de stations zelf (reizigerstunnels, perrontoegangen, stationshallen) en de directe omgeving daarvan (onderdoorgangen, fietsenstallingen, busstations, in- en uitgangen, stationspleinen, aansluitingen op langzaam verkeersroutes). Geen onderdeel van de Verkenning zijn de verstedelijkingsontwikkelingen zelf (vastgoed). Ook wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheid en fasering om nieuwe stations te realiseren. Daarbij beperkt de onderzoeksscope zich tot de nieuwe stations die uit de Preverkenning naar voren zijn gekomen (Rijswijk Buiten, Schiedam Kethel, Rotterdam Van Nelle, Dordrecht Leerpark). Rotterdam Stadionpark<sup>15</sup> neemt een bijzondere positie in. Voorzien is dat in de MIRT-Verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam toegewerkt wordt naar een voorkeursbesluit over de ontwikkelingen van een sprinterstation. Dit is een belangrijke eerste stap in de ontwikkeling van de Oude Lijn en zal een uitgangspunt zijn voor de MIRT-Verkenning Oude Lijn. De doorontwikkeling van Stadionpark naar een Citysprinter- en Intercitystation (als alternatief voor Blaak) en de versterking van de knooppuntfunctie wordt in het kader van de MIRT-Verkenning Oude Lijn nader onderzocht.

## 2.2 Doel MIRT-Verkenning Oude Lijn

Het doel van deze MIRT-Verkenning is te komen tot integrale afspraken over een schaa sprong in het metropoolitaan OV langs de Oude Lijn<sup>16</sup> in samenhang met de grote verstedelijkingsopgave in deze regio. Deze integrale aanpak versterkt de agglomeratiekracht van de Zuidelijke Randstad, zorgt ervoor dat de steden met haar toplocaties (woon-werk) in de toekomst duurzaam bereikbaar blijven, vergroot de kansgelijkheid/kansen voor mensen (nabijheid woon-werklocaties), leidt tot verbetering van de leefomgevingskwaliteit in de steden, voorkomt extra toename van het autoverkeer op het al drukke wegennet en ontziet het groene landschap. Gezien het doel van deze MIRT-Verkenning worden de infrastructurele investeringen op de Oude Lijn en gebiedsontwikkeling op de vier knooppunten in samenhang opgepakt. Daartoe wordt in deze MIRT-Verkenning gekeken naar zowel de 'Infrastructuur Oude Lijn' als naar 'Knooppunten Oude Lijn' die in het proces naar een voorkeursalternatief gezamenlijk en in samenhang worden uitgewerkt.

Het gewenste resultaat van de MIRT-Verkenning is een pakket aan maatregelen die de voorziene groei van woon- en werklocaties in de zuidelijke Randstad mogelijk maken. Daartoe moeten knelpunten op het spoor en het langzaam verkeer (fietsen, wandelen) worden aangepakt en tegelijkertijd afspraken worden gemaakt over o.a. woningbouwprogrammering en fasering ruimtelijk flankerend beleid om de binnenstedelijke verstedelijkingsopgave op en nabij de knooppunten mogelijk te maken, waarbij de verschillende tempi op elkaar zijn afgestemd.

<sup>15</sup> Zie ook paragraaf 4.3 voor het raakvlak met de MIRT-Verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam.

<sup>16</sup> De schaa sprong betreft meerdere facetten; het is zowel een sprong in getallen als in kwaliteiten.

### 2.3 Urgentie

De opgaven waar de Zuidelijke Randstad de komende jaren voor staat zijn groot en er is dan ook de urgentie om nu door te pakken.

In het eerder uitgevoerde MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag<sup>17</sup> hebben Rijk en regio al geconcludeerd dat stedelijke verdichting langs hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) – de Oude Lijn en RandstadRail in het bijzonder – het meest bijdraagt aan het versterken van de agglomeratiekracht in de Zuidelijke Randstad. Op basis van die conclusie is in november 2019 de Adaptieve Ontwikkelstrategie Metropolaan OV en Verstedelijking (AOS MOVV) voor de Schaa sprong OV in combinatie met verstedelijking (wonen, werken, voorzieningen en bijbehorend ruimtelijk flankerend beleid) opgesteld en vastgesteld in het BO-MIRT<sup>18</sup>. Bij ongewijzigd beleid na 2025 en doorgaande hoge groei van het aantal reizigers als gevolg van woningbouw en mobiliteitstransitie treden de mobiliteitsknelpunten uit de IMA<sup>19</sup> snel op. Zonder ingrepen in het OV-systeem komt de bereikbaarheid van de toplocaties en daarmee de agglomeratiekracht in de komende decennia verder onder druk te staan. Voor de vier bestaande knooppunten Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centrum en Dordrecht is de urgentie tot een grondige aanpak het grootst. Belangrijkst is hoe de mobiliteits- en ruimtelijke ontwikkelingen te faciliteren zijn binnen de schaarse ruimte die er is.

### 2.4 De onderscheiden opgaven staan centraal

Binnen de Preverkenning Schaa sprong MOVV<sup>20</sup> is de AOS MOVV verder uitgewerkt in nauwe samenwerking met de verstedelijkingsopgaven nabij de Oude Lijn. Hierbij zijn een aantal opgaven onderkend die centraal staan in de MIRT-Verkenning en hierna worden toegelicht.

#### 2.4.1 *City Sprinter & Nieuwe Stations*

Met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) wordt het mogelijk om acht Intercity's en zes Sprinters te rijden (ter hoogte van Delft, per uur per richting). Met de realisatie van PHS wordt de capaciteit op de Oude Lijn maximaal benut. Dit heeft te maken met de vervlechting van regionaal, nationaal en internationaal spoorvervoer (inclusief goederenvervoer) en het daarmee samenhangende verschillende spoorgebruik op de diverse deeltrajecten. Om voorbij het maximum te gaan is een systeemsprong noodzakelijk. Om nieuwe stations toe te voegen en extra sprinters te laten rijden, zal het vergroten van capaciteit van de infrastructuur onderzocht worden, onder andere het ontvlechten van vervoersstromen en hiermee samenhangende aspecten als behandelen en opstellen.

#### 2.4.2 *Knooppunt Leiden Centraal*

Knooppunt Leiden Centraal is het zesde station van Nederland en fungeert als schakel tussen Noord- en Zuidvleugel. Het bedient een regio die doorgroeit naar 400.000 inwoners. Afspraken over stedelijke en regionale verstedelijking in de invloedssfeer van de OV-knoop zorgen voor sterke groei van de reizigersstromen van OV, fiets en voetganger. Het stationsgebied is volop in ontwikkeling. Het internationale, krachtige kenniscluster Leiden Bio Science Park (LBSP) ontwikkelt door tot Innovation District. De ontwikkeling van de historische binnenstad met kennis- en cultuurclusters en veel voorzieningen aan de ene zijde van het knooppunt en het dynamische LBSP aan de andere zijde van het knooppunt kunnen elkaar verder versterken. De gebiedsontwikkeling Spoorzone (Stationsgebied, Schipholweg, Vondelkwartier) is bovendien in volle gang.

Met de ontwikkeling van het stationsgebied en de verwachte groei loopt het gebied al binnen afzienbare tijd aan tegen de grenzen van een goede afwikkeling van alle bewegingen in en door het gebied en een goede overstap tussen de diverse modaliteiten, is er te weinig ruimte voor gewenst stedelijk programma en komt de ruimtelijke kwaliteit sterk onder druk te staan. Dat

<sup>17</sup> MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag, d.d juli 2017.

<sup>18</sup> Adaptieve Ontwikkelstrategie Metropolaan OV en Verstedelijking (MOVV), d.d. november 2019.

<sup>19</sup> Kamerstuknr invoegen

<sup>20</sup> Eindrapportage Preverkenning Schaa sprong MOVV, d.d. november 2020.

vraagt structurele aanpassingen in de spoorzone, het vergt het anders organiseren van routes en verbindingen, het opnieuw inrichten van de beperkte fysieke ruimte zowel boven- als ondergronds, het realiseren van een vastgoedprogramma in het projectgebied voor wonen, werken, voorzieningen en een integrale aanpak van bus- en treinstation. Dit alles integraal en ingebed in een openbare ruimte die een aangenaam verblijfsklimaat biedt en waar de menselijke maat en een duurzame groene inrichting bijdragen aan de kwaliteit van het gebied en daarmee ook het economisch vestigingsklimaat. Deze opgave van nationaal, regionaal en lokaal belang wordt aangepakt met alle relevante stakeholders.

#### 2.4.3 *Knooppunt Den Haag Laan van NOI*

Het gebied rondom station Den Haag Laan van NOI transformeert naar een duurzaam, gemengd, hoogstedelijk gebied met veel nieuwe woningen, werkplekken en hoogwaardige voorzieningen, passend in de ambities van het Central Innovation District (CID). Er wordt ingezet op een verdichting rond het station met een aantrekkelijk en levendig verblijfsklimaat, niet alleen voor de bestaande en nieuwe werknemers en bewoners, maar ook voor passanten.

Laan van NOI transformeert van een voorstadstation naar een volwaardige OV-knoop en mobiliteitshub voor trein, metro, bus, tram, fiets en deelmobiliteit (fiets en auto) met sterk verbeterde overstap- en transfervoorzieningen. Laan van NOI functioneert voor zowel een groot gebied van de stad Den Haag (waaronder CID en de Binckhorst) als voor Leidschendam/Voorburg, maar ook voor Scheveningen en de kust, als een volwaardige toegangspoort en krijgt twee zichtbare voorkanten.

Vanuit Laan van NOI zijn grote delen van Nederland snel, comfortabel en goed via OV te bereiken evenals de belangrijke bestemmingen in Den Haag, de kuststrook en de regio, deels met nieuwe HOV-lijnen. De MOVV-projecten Zuidwestlandcorridor (Leyenburgcorridor) en Metrocapaciteit verbeteren voor station Laan van NOI de netwerkpositie in de Zuidelijke Randstad. Daarvoor worden ook de voorzieningen op de knoop voor Bus, Tram en Metro verbeterd.

Met de komst van de Velostrada langs Laan van NOI wordt het onderdeel van het sterfietsnetwerk van de regio en wordt op stedelijk niveau de ontbrekende verbinding gemaakt voor voetganger en fietser naar de Binckhorst en Den Haag HS. Laan van NOI wordt ook beter aangesloten op de groene structuren van de ecologische Schenk op de route naar het Beatrixkwartier (Haagse zijde) en het voorzieningencentrum Koningin Julianaplein (Voorburgse zijde).

Deze ontwikkelingen tezamen zorgen voor een forse groei van de reizigersstromen voor OV en fiets. Om dat te accommoderen in de beperkte beschikbare ruimte in en rondom het station, is een integrale aanpak nodig van het stationsgebouw, de aansluiting van de omgeving op de stationsentrees, de spooronderdoorgangen en het verbeteren van de transfer. Waarbij voor de inrichting van de openbare ruimte de prioriteit wordt gelegd bij de voetganger en de fietser.

#### 2.4.4 *Knooppunt Schiedam Centrum*

Het gebied rondom station Schiedam Centrum transformeert als gevolg van gebiedsontwikkeling en verdere invulling van zijn omgeving tot een multifunctioneel gebied met een goede mix van wonen en bedrijvigheid. Dit kan alleen slagen als het station en stationsgebied zich mee (door) ontwikkelt tot een logische verbinding die de barrière van de spoorbundel slecht, en die van voldoende maat is voor de verwachte reizigersstromen (toename reizigers en veranderende loopstromen). Dit biedt kansen om de huidige hinderlijke hoogteverschillen, lage en smalle doorgangen en onoverzichtelijke looproutes in de stationsstructuur aan te pakken. Aan de andere kant is doorontwikkeling tevens nodig om te komen tot een station dat zich op overtuigende en volwaardige wijze richt op zijn omgeving, ook richting de Schie en de beoogde hoogwaardige wandelboulevard naar het oude centrum langs de Schie. Dit biedt ook kansen om de huidige matige sociale veiligheidsbeleving aan te pakken.

Station Schiedam Centrum is de belangrijkste regionale OV-hub aan de westkant van Rotterdam. Met zijn trein, tram, metro, bus en een P+R vlak naast de A20 vormt Schiedam Centrum in potentie de ideale OV-terminal. Dit potentieel moet echter nog wel verwezenlijkt worden, want op dit ogenblik bestaat het station vooral uit meerdere gescheiden opererende en slecht op elkaar aansluitende OV-eilanden.

Het bedieningsgebied van dit station bestrijkt een groot gebied van Zuid-Holland (van kust tot havengebied tot Westland en luchthaven Rotterdam The Hague Airport (RTHA) en verbindt dat gebied via het spoornetwerk met de rest van Nederland. Op dit ogenblik komt die waardevolle hub-functie zeer matig uit de verf, waardoor ook andere kansen in de omgeving van de knoop onbenut blijven. Een nieuwe gezamenlijke verdeelhal voor trein en metro en betere integratie van bus- en tramhalten met een duidelijke positionering van stallingen, P&R en MaaS-faciliteiten (Mobility as a Service) nodigt ook uit tot betere positionering van retailvoorzieningen die voor levendigheid (sociale veiligheid) en service kunnen zorgen.

#### 2.4.5

##### *Knooppunt Dordrecht*

Dordrecht vervult met haar stations voor de regio Drechtsteden (300.000 inwoners) een grote rol in de verbinding Dordrecht – Rotterdam. De regio en de stad groeien de komende jaren sterk door en het huidige station Dordrecht Centraal kan de groeiende vervoersstromen nu lastig accommoderen. De opgave voor deze OV-knoop is de huidige vervoersstromen veilig te faciliteren en beter te verknopen, het stationsgebouw optimaal te benutten en de ruimtelijke kwaliteit van het gebied te verbeteren waarbij meer oog is voor voetganger en fiets. Op deze manier kan de 'scharnierfunctie' in de OV-verkeersstructuur weer functioneren door een soepel en aangenaam in-/uit-/overstapproces waarbij ook aandacht is besteed aan die laatste kilometer van het station naar huis of het werk.

Voor dit knooppunt geldt dat de spoorse ontwikkelingen voor het CitySprinter concept binnen de Oude Lijn direct effect hebben op de inrichting van het station Dordrecht. Een potentieel nieuw station Leerpark en de infrastructuur die hiervoor aangelegd moet worden heeft effect op de inrichting van station Dordrecht. Het creëren van een nieuwe opstellocatie Dordrecht Oostkil (nabij Amstelwijck) en het laten keren van het CitySprinters concept op station Stadspolder biedt meekoppelkansen én heeft effect op de inrichting van het station Dordrecht. Deze ontwikkelingen die bestudeerd worden in het infra deel van de MIRT-Verkenning zijn onlosmakelijk verbonden met de OV-knoop Dordrecht. Dit biedt kansen om toe te werken naar een integrale oplossing voor sporenlay-out, transfermaatregelen én het verbeteren van de aansluiting van het station op de omgeving om zo stads- en parkzijde overtuigender met elkaar te verbinden. Fiets en voetganger worden hierdoor beter van en naar het station geleid. De verkeersbewegingen om en rond het station worden aangesloten op de snelfietsroute langs de A16 en de A15 om zo de verbinding vanuit Dordrecht naar de regio te verbeteren. We spelen in op de stijgende populariteit van de elektrische fiets.

Een verbeterde interwijkverbinding binnen de stad biedt mogelijkheden om het gebied verder ruimtelijk economisch te verdichten. We kiezen als stad voor OV, fiets en voetganger en hebben dit verwerkt in het ruimtelijk economische programma rond het station (Thureborgh) en in het deelgebied Maasterras. Zo realiseren we extra woningen in de stad zonder extra filedruk op de A15, A16 te veroorzaken en houden we het groene buitengebied beschikbaar voor natuur en recreatie.

## 3 Oplossingsrichtingen

### 3.1 Verschillende oplossingsrichtingen worden uitgewerkt

De opgaven maken het uitwerken van verschillende oplossingsrichtingen urgent. Op basis van de resultaten van de Preverkenning<sup>21</sup> en de aanvullende ontwerpende onderzoeken voor de knooppunten zijn bouwstenen nodig. De zoekruimte aan het begin van een MIRT-Verkenning is nog groot en er is nog een breed palet aan potentiële oplossingsrichtingen mogelijk. In de paragrafen 3.1.1 tot en met 3.1.5 is voor iedere bouwsteen aangegeven welke oplossingsrichtingen vertrekpunt zijn voor de MIRT-Verkenning. Wat we in de Startbeslissing beschrijven als de te onderzoeken alternatieven en varianten, is niet limitatief. Eén van de doelen van de participatie tijdens de verkenning is het ophalen van ideeën. Dat kan leiden tot nieuwe varianten of zelfs tot nieuwe alternatieven.

Naast de genoemde oplossingsrichtingen/bouwstenen, is het uiteraard mogelijk dat er vanuit verder onderzoek, participatie of andere trajecten zoals OV Toekomstbeeld andere kansrijke oplossingsrichtingen/bouwstenen naar voren komen die kunnen bijdragen aan de opgaven. Deze zullen dan uiteraard ook worden beoordeeld in deze MIRT-Verkenning. In de Start- en Analysefase (zie paragraaf 5.2) is hiervoor voldoende ruimte. Na het bepalen van de kansrijke maatregelenpakketten als afronding van de Analysefase is de ruimte veel beperkter. Andersom zullen de maatregelen die voortvloeien uit deze MIRT-Verkenning wel bepalend zijn voor andere trajecten.

#### 3.1.1 City Sprinter & Nieuwe Stations

Het onderdeel 'City Sprinter & Nieuwe stations' kijkt naar oplossingen voor de Oude Lijn vanaf Den Haag Centraal, via Delft en Rotterdam naar Dordrecht. De MIRT-Verkenning richt zich alleen op oplossingen in de modaliteit 'Spoor'. Ook wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheid en fasering om nieuwe stations te realiseren. Daarbij beperkt de onderzoeksscope zich tot de nieuwe stations die uit de Preverkenning naar voren zijn gekomen (Rijswijk Buiten, Schiedam Kethel, Rotterdam Van Nelle, Dordrecht Leerpark)<sup>22</sup>. Ook beperkt de onderzoeksscope zich tot de spoorse raakvlakken (aantal reizigers, inpassing in de dienstregeling, opstellen, inpassing in de 'dwangpunten' van de infrastructuur en de locatie).

De scope van het onderdeel City Sprinter & Nieuwe Stations beperkt zich tot de aanpassingen in de infrastructuur die nodig voor de gewenste verbetering in het OV-product op de Oude Lijn vanaf station Den Haag Centraal, via Delft en Rotterdam tot en met Dordrecht (rand gemeentegrens richting zowel Moerdijk als richting Stadspolders). De ontwikkeling van en langs de andere HOV-assen in de zuidelijke Randstad maakt dus geen onderdeel uit van deze MIRT-Verkenning. De infrastructuur tussen Leiden en Den Haag is geen onderdeel; nieuwe stations en uitbreiding van het aantal treinen zijn hier niet voorzien en er liggen al 4 sporen. Het zoekgebied naar alternatieve oplossingsrichtingen voor de opgaven en de lokale varianten beperkt zich tot een smalle zone langs de bestaande spoorlijn tussen Den Haag Centraal en Dordrecht.

De alternatieven zijn vanuit functionaliteit gedefinieerd en weergegeven in Figuur 2. Als referentiesituatie wordt uitgegaan van PHS (8 IC's en 6 Sprinters ter hoogte van Delft). Uitgangspunt is verder dat geen capaciteitsuitbreiding van de Grote Brug bij Dordrecht wordt onderzocht.

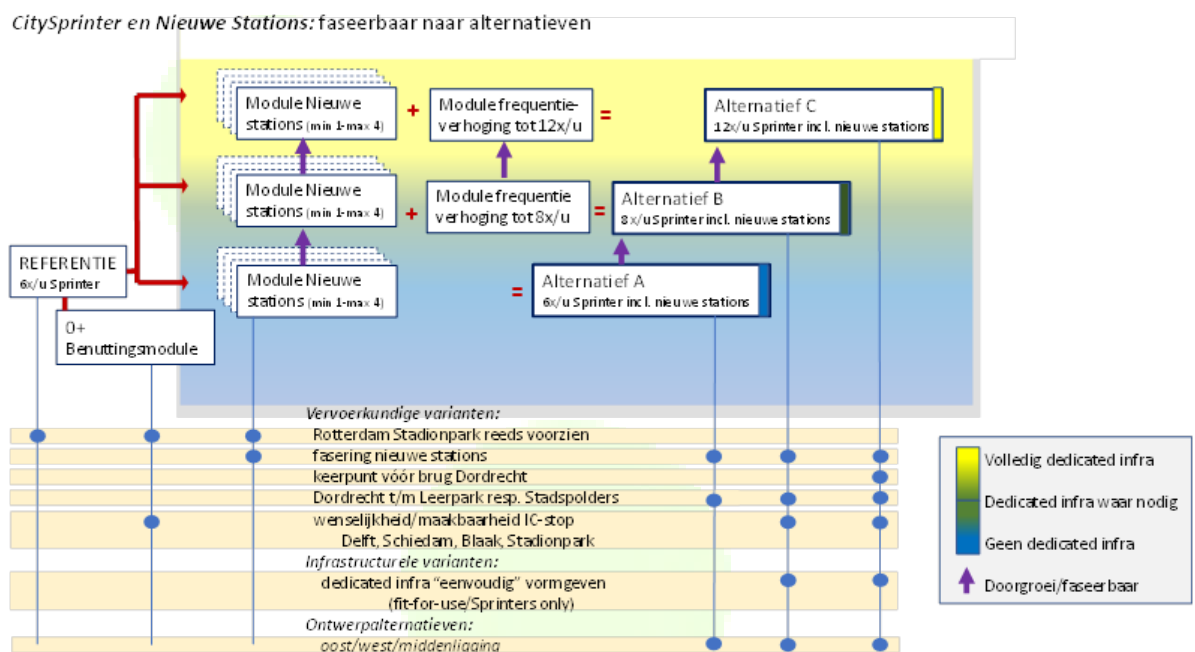
De te bestuderen alternatieve oplossingsrichtingen zijn opgezet vanuit de wens om te komen tot een faseerbaar eindbeeld. Als aan het einde van de MIRT-Verkenning niet wordt gekozen om

<sup>21</sup> Eindrapportage Preverkenning Schaalsprong MOVV, d.d. november 2020.

<sup>22</sup> De Preverkenning noemde ook nog Dordrecht Amstelwijck. Inmiddels is op basis van nader onderzoek geconcludeerd dat dit potentieel nieuwe station niet voor 2040 geprogrammeerd zal worden.

direct het city sprinter-eindbeeld van 12 sprinters per uur per richting op dedicated infrastructuur te realiseren maar eerst een tussenstap te zetten, moet die tussenstap passen in het eindbeeld en/of in de voorziene volgende stap. Daarom wordt in Alternatief A onderzocht wat de wenselijkheid, haalbaarheid en maakbaarheid van het toevoegen van nieuwe stations is, wordt in Alternatief B gekeken wat daarbovenop een verhoging van de sprinterfrequentie naar 8 x per uur per richting betekent, en in Alternatief C wat daar weer bovenop de toevoeging van 4 extra sprinters op dedicated infrastructuur zou betekenen.

Ook wordt gekeken naar mogelijke varianten binnen de uit te werken alternatieven. Hierbij valt te denken aan: variatie in de ligging van de CitySprintersporen (oostelijk, middenligging, of westelijk), locatie van het eind-/keerpunt voor de Citysprinters die niet kunnen doorrijden naar Dordrecht (vanwege het openingsregime van de Grote Brug), varianten in Dordrecht en innovaties en besparingsmogelijkheden door waar mogelijk slim af te wijken van bestaande ontwerpvoorschriften en normenkader.



Figuur 2. Alternatieven onderdeel City Sprinter & Nieuwe Stations.

In de MIRT-Verkenning zullen de volgende alternatieven en varianten **niet** worden onderzocht:

- Directe ombouw naar een metro. Dit brengt hoge kosten met zich mee en de spoorbaan kan dan voor langere tijd niet gebruikt worden<sup>23</sup>.
- Extra Intercity's als oplossing voor de gewenste schaa sprong in het OV op de Oude Lijn. De MIRT-Verkenning richt zich alleen op de uitbreiding van het stoptreinproduct. Het voorziene aantal IC's na het gereedkomen van PHS wordt in de MIRT-Verkenning als uitgangspunt genomen. De effecten van de verschillende alternatieven en varianten op de IC-dienstregeling zullen wel worden onderzocht. Ook zullen er gevoeligheidsanalyses uitgevoerd worden bij de huidige IC-stations (Blaak, Schiedam en Stadionpark als alternatief voor Blaak) om te zien of de infrastructuur een beperkende factor vormt om al of niet met (een deel van) de Intercity's op deze stations te blijven stoppen als de CitySprinter ook rijdt (en zo ja of en hoe het mogelijk is om deze beperking op te heffen).
- De verbreding van de Willemsspoortunnel in Rotterdam en de spoorbrug over de Oude Maas in Dordrecht (de Grote Brug), in verband met de hoge kosten en de impact die de ingrepen hebben op het spoorstelsel (de spoorbaan kan voor langere tijd niet gebruikt worden).

<sup>23</sup> Eindrapportage Pré-verkenning Schaa sprong MOVV, d.d. november 2020.

### 3.1.2

#### *Knooppunt Leiden Centraal*

De MIRT-Verkenning richt zich op integrale oplossingen voor het knooppunt Leiden die binnen het projectgebied gerealiseerd kunnen worden. Voor het knooppunt Leiden Centraal zijn drie 'Eindbeeldalternatieven' en één 'Benuttingsalternatief' gedefinieerd. De bepalende elementen voor het knooppunt zijn:

- De mate van verstedelijking in het projectgebied.
- De vormgeving van stedelijke verbindingen, met name de benodigde ruimte en inrichting van de vier spoorpassages, en routes voor voetgangers, fietsers en bussen/HOV.
- De locatie, inrichting en omvang van het busstation inclusief toeleidende routes, eventuele buffervoorzieningen en de mate van overbouwing/overkapping.
- De functionaliteit en inrichting van het treinstation.
- De beschikbare ruimte en mogelijkheden voor hoogwaardige openbare ruimte en pleinen, met ruimte voor ontmoeting, verblijf, vergroening en klimaatadaptieve inrichting.
- De wijze waarop het stationsgebied/stadsentree aansluit bij de identiteit van Leiden.
- Belangrijke onderzoeksvraag: Hoe ziet een samenhangend programma van complementaire functies er uit die tot synergie leidt tussen LBSP, LUMC, Knooppunt en binnenstad?

Bij alle alternatieven zullen onderstaande uitgangspunten meegenomen worden bij de uitwerking:

- Het verbeteren van de relatie en samenhang tussen Leiden Bio Science Park- station- binnenstad
- Het ruimtebeslag van de sporen en perrons ligt vast.
- De bestaande vier passages blijven in stand maar kunnen wel qua functie en omvang aangepast worden.
- Er wordt uitgegaan van het toevoegen van woon- en of werkprogramma conform beleid. Locaties en/of omvang variëren in de alternatieven.
- Vernieuwing van het busstation vindt in beginsel plaats op de huidige locatie, tenzij voldoende wordt aangetoond dat een andere locatie substantiële meerwaarde biedt.
- De Stationsweg wordt een stadsentree voor fietsers en voetgangers. Het busverkeer gaat via andere routes rijden.
- Het verbeteren van het fietsparkeren om te voldoen aan de verwachte vraag van 21.500 plekken in 2040.
- Het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte en het klimaatbestendig maken van gebouwen en openbare ruimte.
- Het op elkaar afstemmen van gebruik bovengronds en ondergronds.



- Figuur 3. Overzicht projectgebied knooppunt Leiden Centraal.

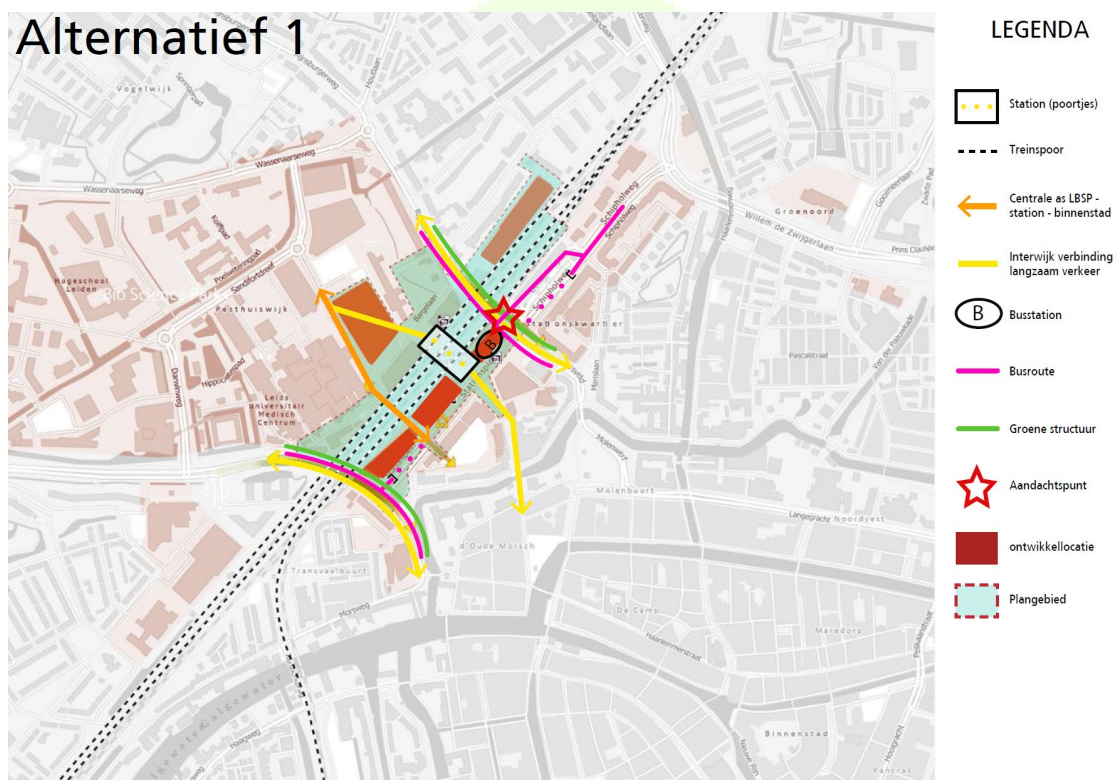


De beschrijving van de alternatieven is hieronder weergegeven. Het gaat hierbij om:

▪ **EL1 Versterken van Concurrentiekracht & Verstedelijking.**

In dit alternatief staat de ontwikkeling van economische opgave en de woningbouwopgave centraal, naast mobiliteitsfuncties, hoogwaardige openbare ruimte en duurzaamheidsprogramma. Het alternatief gaat uit van:

- Het opwaarderen van stedelijke verbindingen LBSP - Knooppunt Leiden - Binnenstad. Met een optimale wisselwerking in verbindingen, ruimtelijke inrichting en programma tussen het Innovation District, Stationsgebied en de historische binnenstad (Last mile + Stationsweg).
- Verstedelijkingslocaties krijgen intensieve programma's: Trafo (woon-werk), locatie huidig busstation (gemengd programma), Connexionlocatie (volgens gebiedsvisie), LUMC-terrein (primair (toekomstige) ontwikkeling medische functie).
- De stationspassage wordt ingericht op het accommoderen van reizigers. De interwijkfunctie wordt verbeterd via de Walenkamptunnel (die als belangrijke stedelijke verbinding uitsluitend voor fietsers en voetgangers wordt ingericht), de Rijnsburgertunnel en Plesmanlaantunnel.
- Het busstation ligt aan de stadszijde tussen stationsentree en het Schuttersveld en is (gedeeltelijk) overbouwd, met mogelijk R-nethaltes langs het Schuttersveld.
- De functies van de mobiliteitsknoop zijn 'opgenomen' in het stedelijk weefsel.
- Het knooppunt vormt een interactiemilieu waar kenniswerkers elkaar ontmoeten.
- Busstation en treinstation zijn optimaal verbonden en worden door reizigers ervaren als één geheel.
- Fietsparkeren wordt ondergronds opgelost aan de zeezijde en/of onder programma tussen station en Joop Walenkamptunnel.
- Sterk ontwikkelen LBSP-zijde, beide zijden station op gelijkwaardig niveau brengen (kwantitatief en kwalitatief), ontwikkelen beide stationspleinen tot hoogwaardige verblijfsplekken.
- Compacte K+R en Taxivoorziening.
- Als variant wordt onderzocht: extra perronopgang(en) vanuit het concept dat het station onderdeel is van het stedelijk weefsel.



Figuur 3. Weergave alternatief EL1 – Versterken van Concurrentiekracht & Verstedelijking.

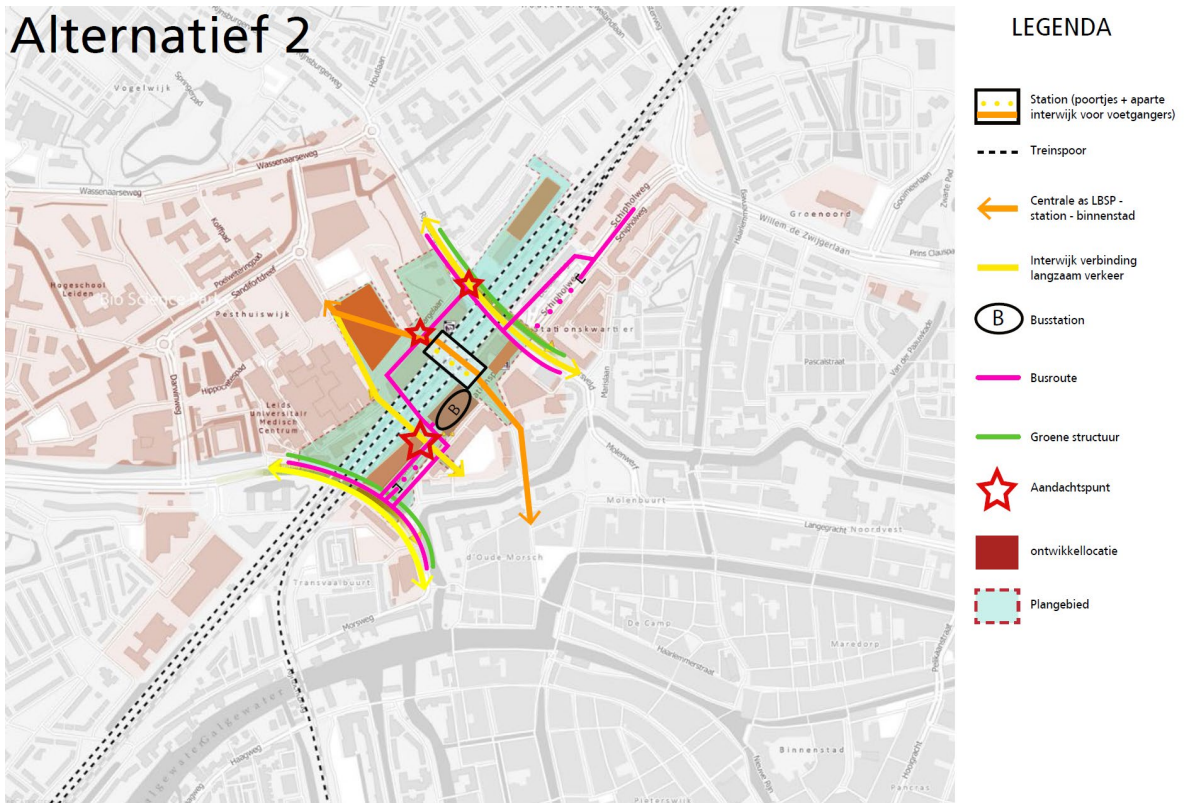
- **EL2 Versterken van mobiliteit.**

Dit alternatief zet in op een optimaal functionerende hoogwaardige en toekomstbestendige OV-knoop die de stad, de regio, en Nederland optimaal met elkaar verbindt, met bijbehorende kwaliteitssprong voor een hoogwaardig (openbare) ruimtes en ontmoetingsfuncties voor reizigers, naast een gemengd stedelijk programma en duurzaamheidsprogramma.

Het alternatief gaat uit van:

- Het faciliteren van de groeiende mobiliteitsvraag met optimaal gebruik van beschikbare ruimte met logische routes en ruime verbindingen binnen en tussen de onderdelen van het knooppunt en tussen LBSP en Binnenstad, passend bij verwachte ontwikkeling van vervoervraag.
- Het accommoderen van betere 'first- en last mile'-bereikbaarheid tussen station Leiden Centraal en het Leiden Bio Science Park.
- De stationspassage wordt ingericht op het accommoderen van reizigers en bestaat uit een vrij toegankelijke interwijkverbinding en een niet-vrij toegankelijk reisdomein.
- Het busstation ligt op de huidige locatie en is optimaal verbonden met het treinstation. Beide punten faciliteren maximale reizigersgroei en worden zo ingericht dat openbaar vervoer en ketenvoorzieningen, retail, horeca, verblijven optimaal worden gecombineerd.
- Fietsparkeren wordt ondergronds opgelost. Trein- en busstation en fietsparkeren zijn optimaal met elkaar verbonden en bieden voldoende ruimte voor een sterke groei.
- Beide entrees van het station worden qua capaciteit en allure op gelijkwaardig niveau gebracht.
- Voor doorgaande fietsers wordt maximaal ingezet op fietsers langs de flanken.
- K+R ruim bedienen (goed bereikbaar en voldoende plek), idem voor Taxivoorziening.
- Verstedelijkingslocaties krijgen programma's die passen bij en complementair zijn aan de prioriteit voor mobiliteit. Trafolocatie (deels bebouwd met een woonprogramma conform BZK-subsidie), buslocatie bevat een (mogelijk deels) overdekt busstation vanuit het comfort van de reiziger, Taxilocatie (programma onder andere voor mobiliteitsfuncties), Connexxionlocatie (deels busgerelateerde functies, deels bebouwd).
- Openbare ruimte wordt ingericht op reizigers en de stationspleinen zijn ingericht op voetgangers.
- Er wordt een ruimtereservering gedaan voor een mogelijk toekomstige HOV-verbinding naar de kust.
  - Variant: een verdiepte ligging bus(station) aan LBSP-zijde.

## Alternatief 2



Figuur 4. Weergave alternatief EL2 – Versterken van mobiliteit.

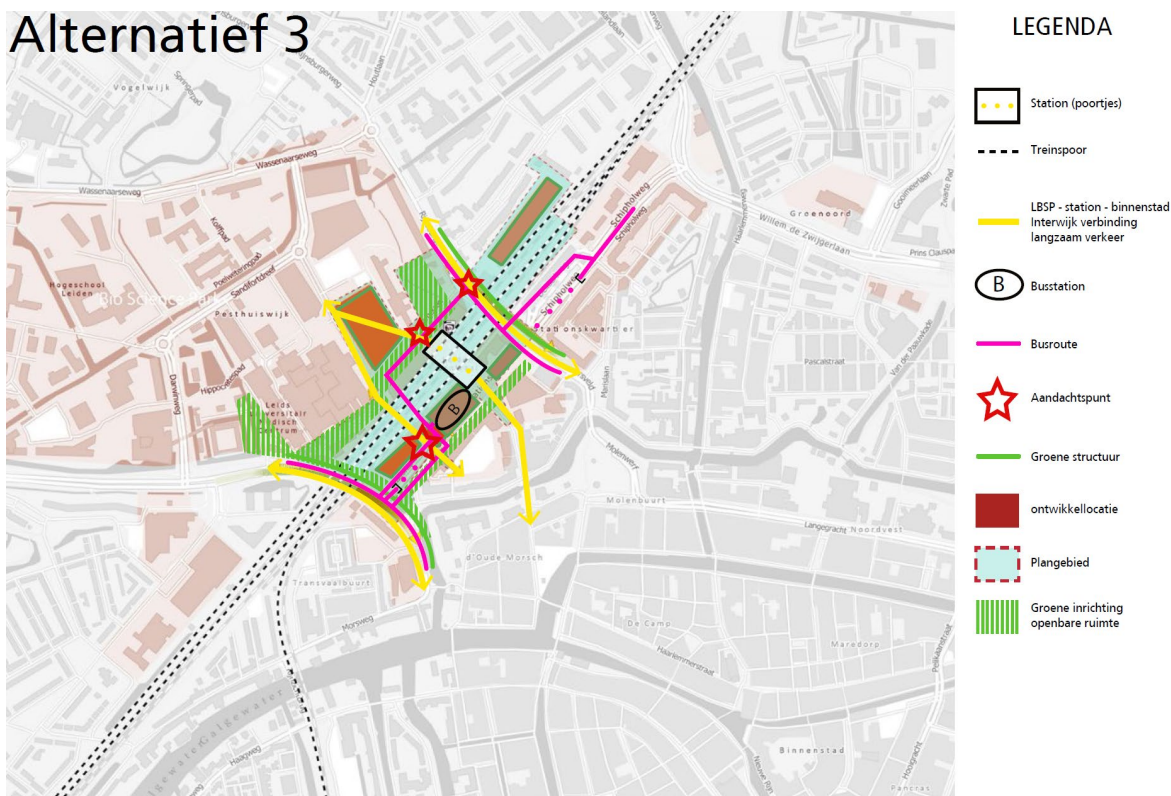
### ▪ **EL3 Versterken van Duurzaamheid & Leefbaarheid.**

In dit alternatief staat duurzaamheid, (groene) verblijfskwaliteit en leefbaarheid, in een aantrekkelijke en leefbaar stadskwartier centraal. naast een stevig gemengd stedelijk programma en mobiliteitsfuncties

Het alternatief gaat uit van:

- De verbinding LBSP-station-binnenstad krijgt een overwegend groen karakter. De inbedding van het stationsgebied in een groen-blauw raamwerk, dat Singelpark en de parkenreeks aan de zeezijde met elkaar verbindt.
- Bij de inrichting en ontwikkeling worden hogere eisen gesteld - meer dan de al hoge standaard eisen - aan openbare ruimte en bebouwing. Inzetten op duurzame mobiliteit. Deelmobiliteit krijgt een prominente plek.
- Bij inrichting van openbare ruimte, bij vastgoed en stations rekening houden met de menselijke maat en een prettige verblijfskwaliteit, met oog voor de verschillen in type openbare ruimte.
- Het huidige busstation wordt overkapt en/of deels overbouwd.
- De Taxilocatatie krijgt een nader te bepalen bouwvolume en programma en een groene openbare ruimte.
- De Connexionlocatie wordt bebouwd volgens het concept zoals beschreven in de gebiedsvisie;
- De LUMC-terreinen zijn gereserveerd voor eigen ontwikkeling, waarbij wordt gekeken hoe de groene verbinding met LBSP en de parkkwaliteit van de Terweelocatie verder kunnen worden versterkt.
- De specifieke identiteit van Leiden is zichtbaar bij de stadsentree en beide stationspleinen worden ontwikkeld tot hoogwaardige groene verblijfsplekken.
- De stationspassage wordt ingericht als ruim reizigersdomein met groene elementen, dat de stadsentree aan de binnenstadzijde via het station verbindt met de entree van het LBSP. Groene voetgangersverbindingen naar binnenstad en LBSP.

- De interwijkfunctie wordt verbeterd via Plesmanlaantunnel, Walenkamptunnel en Rijnsburgerweg.
- Busstation en treinstation zijn goed verbonden, en worden door reizigers ervaren als een geheel.
- Fietsparkeren wordt ondergronds opgelost aan zeezijde en/of binnenstadszijde.
- Deelmobiliteit krijgt een prominente plek. Variant: Het busstation ligt aan de binnenstadszijde op -1 niveau, in dat geval komt er ruimte vrij voor extra openbare/groene ruimte.



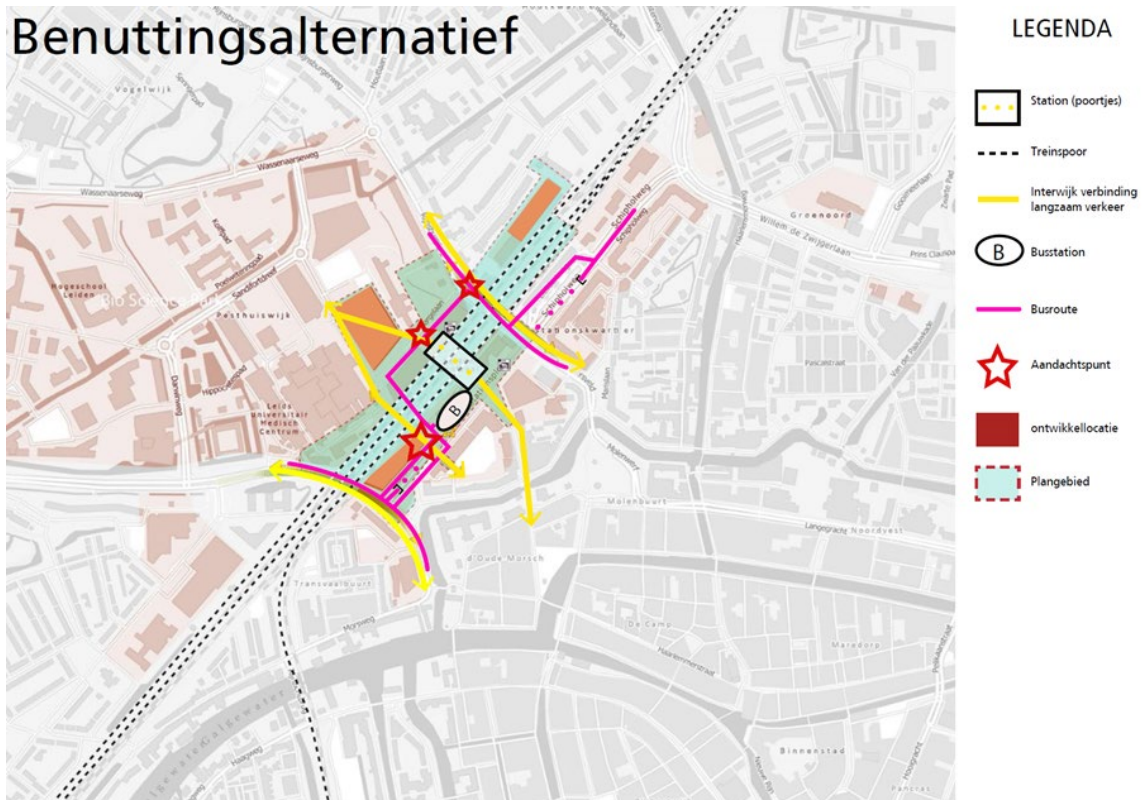
Figuur 5. Weergave alternatief EL3 – Versterken van Duurzaamheid & Leefbaarheid.

### ▪ **BL1 Benuttingsalternatief.**

Dit alternatief is gebaseerd op de huidige situatie plus autonome ontwikkelingen zonder grote ingrepen.

Het alternatief gaat uit van:

- Beperkte aanpassingen aan entrees en stationshal van het treinstation om capaciteitsproblemen te voorkomen. De stationspassage blijft reisdomein.
- Verstedelijkingslocaties: trafolocatie (wonen/werken), remiselocatie (woningbouw en rekening houden met laden en bufferen bussen), LUMC-terrein (reservering binnen de kaders van de reservering gericht op uitbreiding/nieuwbouw LUMC en/of de medische sector).
- Busstation wordt heringericht op de huidige locatie.
- Fietsparkeren wordt opgelost in een ondergrondse voorziening aan de zeezijde en op maaiveld of een uitbreiding op het taxipalet.
- Plesmanlaantunnel, Walenkamptunnel en Rijnsburgertunnel worden opgeknapt maar niet verbreed. De Stationspleinen zijn utilitair en overzichtelijk.



Figuur 6. Weergave BL1 – Benuttingsalternatief.

### 3.1.3 Knooppunt Den Haag Laan van NOI

De MIRT-Verkenning richt zich op integrale oplossingen voor het knooppunt Den Haag Laan van NOI welke binnen het plangebied gerealiseerd kunnen worden. Het plangebied is weergegeven in figuur 8. Voor het knooppunt Den Haag Laan van NOI zijn twee 'Eindbeeldalternatieven' en één 'Benuttingsalternatief' gedefinieerd. De bepalende elementen voor het knooppunt zijn:

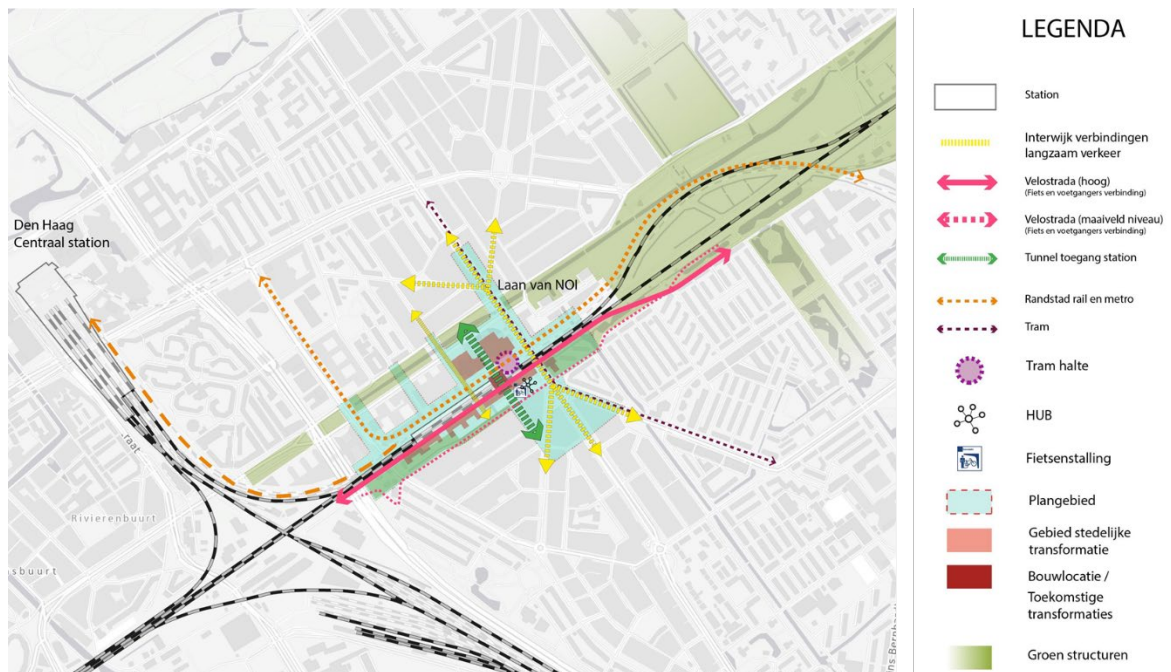
- De alternatieven zijn mede gedefinieerd op basis van de positie van Den Haag NOI in het Haagse netwerk.
- De configuratie, oriëntatie en bediening van het station in combinatie met de aansluiting op bus, tram en metro (BTM).
- De inrichting van de openbare ruimte inclusief mobiliteitsfunctie.
- Het slechten van de barrière spoor met name voor langzaam verkeer.



Figuur 7. Overzicht plangebied knooppunt Den Haag Laan van NOI.

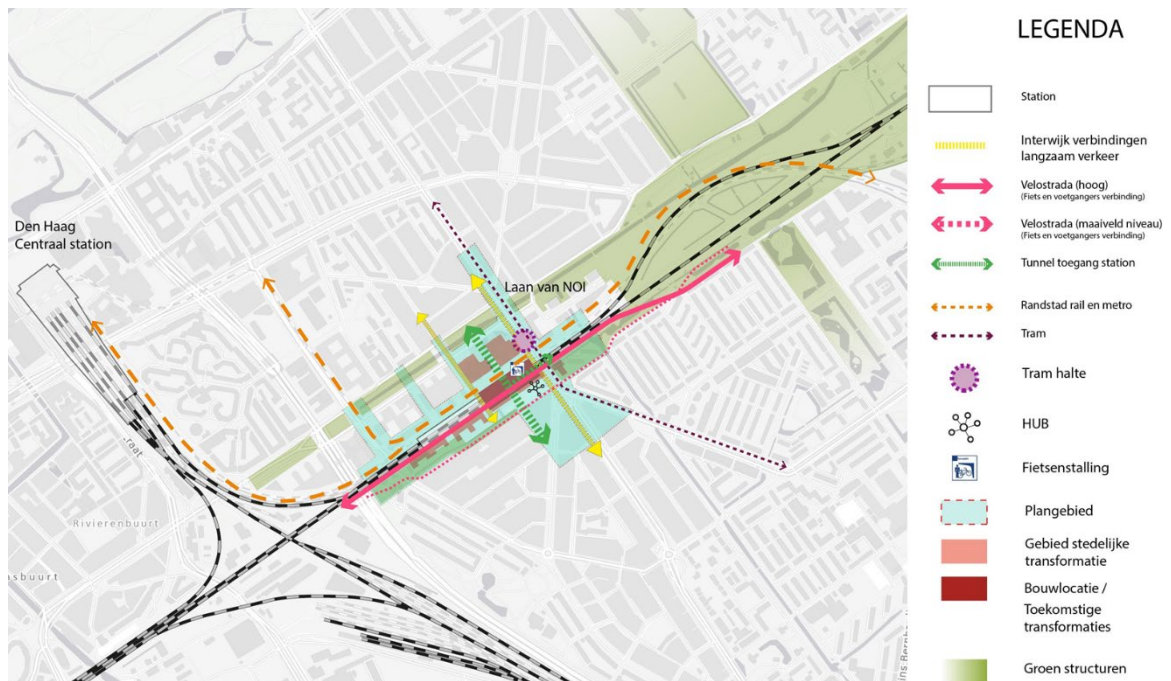
De beschrijving van de alternatieven is hieronder weergegeven. Het gaat hierbij om:

- **EN1 Overstapknop.** In dit alternatief ligt de nadruk op knooppunt Laan van NOI als efficiënte overstapmachine op basis van een hogere bediening van de OV-modaliteiten en hogere reizigersgroei. Het alternatief gaat uit van:
  - Positie in het mobiliteitsnetwerk versterken door vergroten van het bedieningsgebied en kortere transfertijden in combinatie met verbeterd aanbod OV en fijnmaziger netwerk van langzaam verkeerroutes. Accent op transferkwaliteit voor het aantal reizigers dat bijna verdubbelt tot 2040 (van 18.000 trein en 15.000 BTM naar 27.000 trein en 32.000 BTM in 2040).
  - Versterking van het station, inclusief verbetering van de kwaliteit van de omgevingsdomeinen, ontvangstdomeinen en reisdomeinen, die de functionaliteit van het station in lijn brengt met het toenemende gebruik (zowel in autonome groei als door de verbetering van OV-aanbod en van ruimtelijk programma) en de beoogde hoogwaardige kwaliteit van de gebiedsontwikkeling.
  - Het gaat daarbij om voorzieningen in en rond het station (kiosk, winkels, horeca), transfervoorzieningen (ontvangstdomeinen, tunnel, opgangen, wachtvoorzieningen), ketenvoorzieningen en verbetering van de overstap tussen trein en regionaal/stedelijk OV.
  - Locaties van bestaande OV-haltes worden heroverwogen.
  - Gebouwde hub-voorziening(en) met fietsparkeren 4.000 tot 5.500 plekken, en circa 300 autoparkeerplekken gericht op mixed use, keten- en deelmobiliteit.
  - Verbetering ruimtelijke kwaliteit station en stationsomgeving (Hofstadkwaliteit) aan Haagse en Voorburgse zijde.
  - Velostrada op +1 in aanvulling op fietsstraat in de Van Alphenstraat.



Figuur 8. Weergave alternatief EN1 – Overstapknoppoort.

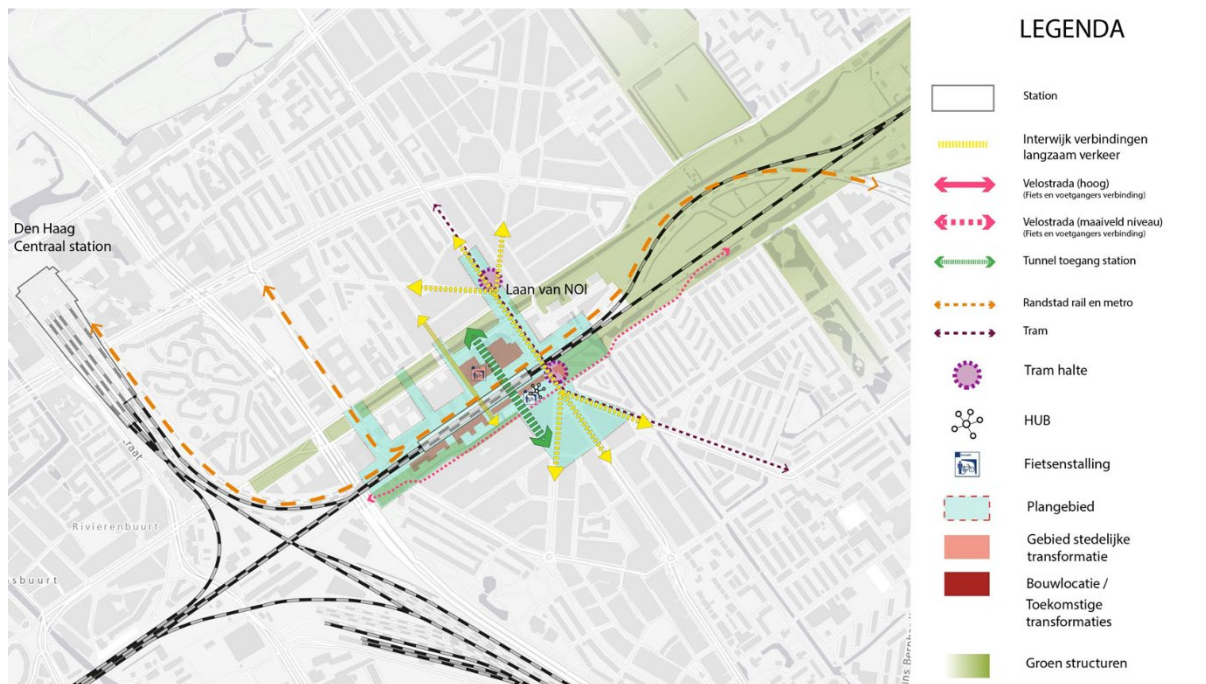
- **EN2 Toegangspoort.** Dit alternatief gaat uit van een andere positie van knooppunt Laan van NOI in het mobiliteitsnetwerk; een toegangspoort/stedelijke hub voor de Haagse regio met een grote verblijfskwaliteit. Het alternatief gaat uit van:
  - Vergroten van de verblijfskwaliteit en daarmee het ruimtelijk economisch vestigingsklimaat, voor het aantal reizigers dat ruim verdubbelt tot 2040 (van 18.000 trein en 15.000 BTM naar 30.000 trein en 39.000 BTM in 2040).
  - Stationsgebied ontwikkelen tot hoogstedelijk gebied (onderdeel van het CID) met stedelijke verblijfskwaliteit en daarmee de positie in het mobiliteitsnetwerk versterken
  - Het bedieningsgebied vergroten door verbeterd aanbod van OV, hoogwaardige fietsvoorzieningen en langzaam verkeerroutes gericht op het slechten van barrières.
  - Het accent ligt op het aanbieden van verblijfskwaliteit in het omgevingsdomein door aanbod van stedelijke voorzieningen in en rond het station (kiosk, winkels, horeca), maximale ruimte voor langzaam verkeer in de directe stationsomgeving, extra interwijkverbinding(en) en een aantrekkelijk station passend bij zijn veranderende betekenis binnen het bedieningsgebied.
  - Nieuwbouw van het station, inclusief verbetering van de kwaliteit van de ontvangstdomeinen (ruimte voor verblijven en aangenaam wachten) en reisdomeinen en de transfervoorzieningen (waaronder de perrontunnel), waarmee de functionaliteit van het station in lijn wordt gebracht met het toenemende en veranderende gebruik; zowel in autonome groei als door de toevoeging van OV-aanbod en van ruimtelijk programma.
  - Gebouwde hub-voorziening(en) met fietsparkeren 4.500 tot 6.000 plekken, en circa 400 autoparkeerplekken gericht op mixed use, keten- en deelmobiliteit er plaatse van het nieuwe station.
  - Verbetering ruimtelijke kwaliteit station en stationsomgeving (Hofstadkwaliteit) aan Haagse en Voorburgse zijde.
  - Velostrada op +1 in aanvulling op de fietsstraat in de Van Alphenstraat.



*Figuur 9. Weergave alternatief EN2 – Toegangspoort. Een mogelijke verschuiving van het stationsgebouw past binnen dit alternatief. Uitgangspunt bij deze verschuiving is dat het ruimtebeslag van de sporen niet wijzigt.*

- **BN1 Benuttingsalternatief.** Dit alternatief is een benuttingsalternatief en gaat uit van wat nodig is op knooppunt Laan van NOI bij een netwerkontwikkeling en laag scenario voor reizigersgroei. Het alternatief gaat uit van:
  - Betekenis van knooppunt Laan van NOI in het mobiliteitsnetwerk is conform de huidige situatie.
  - Revitaliseren van het station, inclusief verbetering van de kwaliteit van de omgevingsdomeinen en ontvangstdomeinen, die de functionaliteit van het station in lijn brengt met het toenemende gebruik; zowel in autonome groei als door de toevoeging van ruimtelijk programma, en aansluit op de beoogde hoogwaardige kwaliteit van de gebiedsontwikkeling in en in aansluiting op de knoop.
  - Toekomstvast inrichting van het station en de stationsomgeving voor het aantal reizigers dat met 60 procent groeit (van 18.000 trein en 15.000 BTM naar 26.000 trein en 27.000 BTM in 2040).
  - Hub-voorziening(en) met fietsparkeerplekken 3.000 tot 4.500 plekken (in gebouwde voorziening en/of in de openbare ruimte), en circa 200 autoparkeerplekken (in gebouwde voorziening) gericht op mixed use, keten- en deelmobiliteit.
  - Verbetering ruimtelijke kwaliteit station en stationsomgeving (Hofstadkwaliteit) aan Haagse en Voorburgse zijde.
  - Velostrada op maaiveld met ruimtelijke reservering voor +1.





Figuur 10. Weergave alternatief BN1 – Benuttingsalternatief.

- Bij alle alternatieven zullen onderstaande uitgangspunten meegenomen worden bij de uitwerking:
- Er wordt uitgegaan van een nieuwe interwijkverbinding in aanvulling op de stationspassage en de onderdoorgang ter plaatse van Laan van NOI.
  - Het ruimtebeslag van de sporen en perrons ligt vast.

Het ambitieniveau en kaders voor de ruimtelijke ontwikkeling en inrichting van de openbare ruimte zijn niet onderscheidend en zijn op hoofdlijnen in de Structuurvisie CID (2021) en de ICT-Securitiy Campus-Gebiedsagenda Den Haag Laan van NOI (2018) vastgelegd. Hierin is behalve de gebiedsontwikkeling aan Voorburgse zijde van het spoor ook de openbare ruimte rond de herontwikkeling van het gebouw van het voormalig Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (aan de Haagse zijde van het spoor) meegenomen. Zowel de programmering in m2, als ook de (hoge) kwaliteit van de openbare ruimte vormen de basis en zijn voor alle drie de alternatieven gelijk. Inpassing van mobiliteit vraagt om een nadere uitwerking. Het verschil tussen de alternatieven zit vooral in de mate van integratie tussen verstedelijking en het knooppunt zelf.

Belangrijkste onderzoeksvragen bij het knooppunt Laan van NOI zijn:

- Synergie. Hoe kunnen RO (programma en kwaliteit/vergroening/klimaatadaptatie openbare ruimte), economie (programma, vestigingsklimaat, agglomeratiekracht) en mobiliteit (bereikbaarheid en voorzieningen) elkaar optimaal versterken?
- Duurzaamheid. Hoe de aspecten duurzaamheid/klimaatadaptatie/energie invulling geven bij de transformatie van het station en stationsgebied?
- Netwerkontwikkeling. Een parallel verdiepend onderzoek naar OV-netwerkontwikkeling (bediening en routes OV) en daarbij te verwachten reizigersgroei.
- Voorzieningen. Wat zijn de gewenste voorzieningen in en direct rond het OV-knooppunt in relatie tot gebruik en beleving van het knooppunt.
- Inbedding. Hoe sluit het station aan op de stationsomgeving: entree station, aansluiting op 'stedelijk weefsel' (langzaam verkeerroutes en stationsplein) en locatie voor ketenvoorzieningen. Hoe past het station in de lokale looppunten en kan reistijdwinst voor voetgangers en korte OV reizen worden behaald door slimme maatregelen?
- Overstap en capaciteit. Hoe kan binnen het knooppunt de overstap van de trein op het regionaal en stedelijk OV verbeterd worden door structuur-ingrepen in het station (ontvangstdomeinen, stijpunten, tunnel, nevenentrees, wayfinding naar BTMR, fiets en deelmobiliteit), locatie haltes en welke capaciteit is benodigd? OVCP of CiCo met vrije

passage? Bij OVCP: gemengd of separaat per vervoerder? Hoe wordt de overstap tussen regionaal OV en stedelijk OV of deelvervoer verbeterd?

- Gebouwde hubvoorziening(en). Invulling, locatie(s) en fasering van de 'hubfunctie': gewenste kwaliteit en omvang van fietsenstalling, en van autoparkeren gericht op mixed use (door bewoners en kantoorgebruikers van de gebiedsontwikkeling en de omliggende wijken, bezoekers, OV reizigers/P+R en deelmobiliteit) Inclusief voorstel voor exploitatie.
- Fiets. Aanleg Velostrada op maaiveld/straatniveau en/of ongelijkvloers op niveau +1? Welke invloed heeft deze keuze op het functioneren van de knoop Laan van NOI? Welke invloed hebben de overige fietsroutes op het station? Welke potentie biedt dit voor stallingsmogelijkheden en snelle transfer naar trein en BTMR? Kan al het fietsparkeren inpandig worden opgelost en op één of meerdere locaties (uitwerking ruimtelijk en financieel, inclusief voorstel voor exploitatie).
- Bij de uitwerking dient aandacht besteed te worden aan de integratie en het adaptief vermogen van het knooppunt voor de toekomst.
- Langzaam verkeer. Met welke ingrepen wordt maximaal ruimte gegeven aan vooral voetgangers en daarna fietsers in de omgeving van het knooppunt (niet-conflicterende stromen)? Hoe kan langzaam verkeer veilig, snel, comfortabel en attractief gebruik maken van het knooppunt voor zowel het voor- als natransport?
- Overkoepelend over de onderzoeksvragen: uitwerking van een (adaptief) ontwikkelpad waarin de samenhang en afhankelijkheden van alle ingrepen (verstedelijking, openbare ruimte en mobiliteit) op korte, middellange en lange termijn zijn uitgewerkt. Dit kan er mogelijk toe leiden dat ontwikkelingen die eerder in tijd plaatsvinden de contouren van het speelveld beïnvloeden.

In alle alternatieven dienen in elk geval de volgende bepalende elementen uitgewerkt te worden:

- Inrichting openbare ruimte: aansluiting van de OV-knoop en de omgeving op het stedelijk weefsel en stedelijke ontwikkeling aan weerszijden van het spoor, routes voor langzaam verkeer van en naar het knooppunt (met prioriteit voor voetgangers), zichtbaarheid en herkenbaarheid van de OV-knoop, K+R en taxivoorziening, ruimte voor logistiek, inpassing tramkeervoorziening.
- Station: entrees, inclusief omgevingsdomeinen, ontvangstdomeinen en bijbehorende voorzieningen. Perrons, tunnel en stijgpunten (onderzoek naar capaciteit inclusief poortjes/cico).
- Transfer: haltes voor bus en tram (locatie, zichtlijnen en verblijfs- en transferkwaliteit), comfortabele wachtvoorzieningen voor alle modaliteiten en fietsenstalling.
- Mobiliteitshub: invulling, locatie en fasering van de 'mobiliteitshubfunctie'
- Slechten barrière spoor: langzaam verkeer interwijkverbinding, perrontunnel.
- Duurzaamheid: Duurzame en aantrekkelijke inrichting van de OV-knoop en de omgeving, gericht op samenhang tussen klimaatadaptatie/ mitigatie en de belevingswaarde van de openbare ruimte.
- Voorzieningenniveau: aard en omvang van de voorzieningen in en rondom het station.
- Integratie van OV-voorzieningen in de verstedelijkingsopgave en vestigingsklimaat van het gebied.

Overkoepelend over de onderzoeksvragen: uitwerking van een (adaptief) ontwikkelpad waarin de samenhang en afhankelijkheden van alle ingrepen (verstedelijking, openbare ruimte en mobiliteit) op korte, middellange en lange termijn zijn uitgewerkt. Dit kan er mogelijk toe leiden dat ontwikkelingen die eerder in tijd plaatsvinden de contouren van het speelveld beïnvloeden.

#### 3.1.4 *Knooppunt Schiedam Centrum*

De MIRT-Verkenning richt zich op integrale oplossingen voor het knooppunt Schiedam Centrum welke binnen het projectgebied gerealiseerd kunnen worden. Voor het knooppunt Schiedam Centrum zijn twee 'Eindbeeldalternatieven' en één 'Benuttingsalternatief' gedefinieerd. De bepalende elementen voor het knooppunt zijn:

- De heldere inrichting van het station met ruimere passagen en overzichtelijke ontvangsthal.
- Goede oriëntatie van het station naar de omgeving toe.

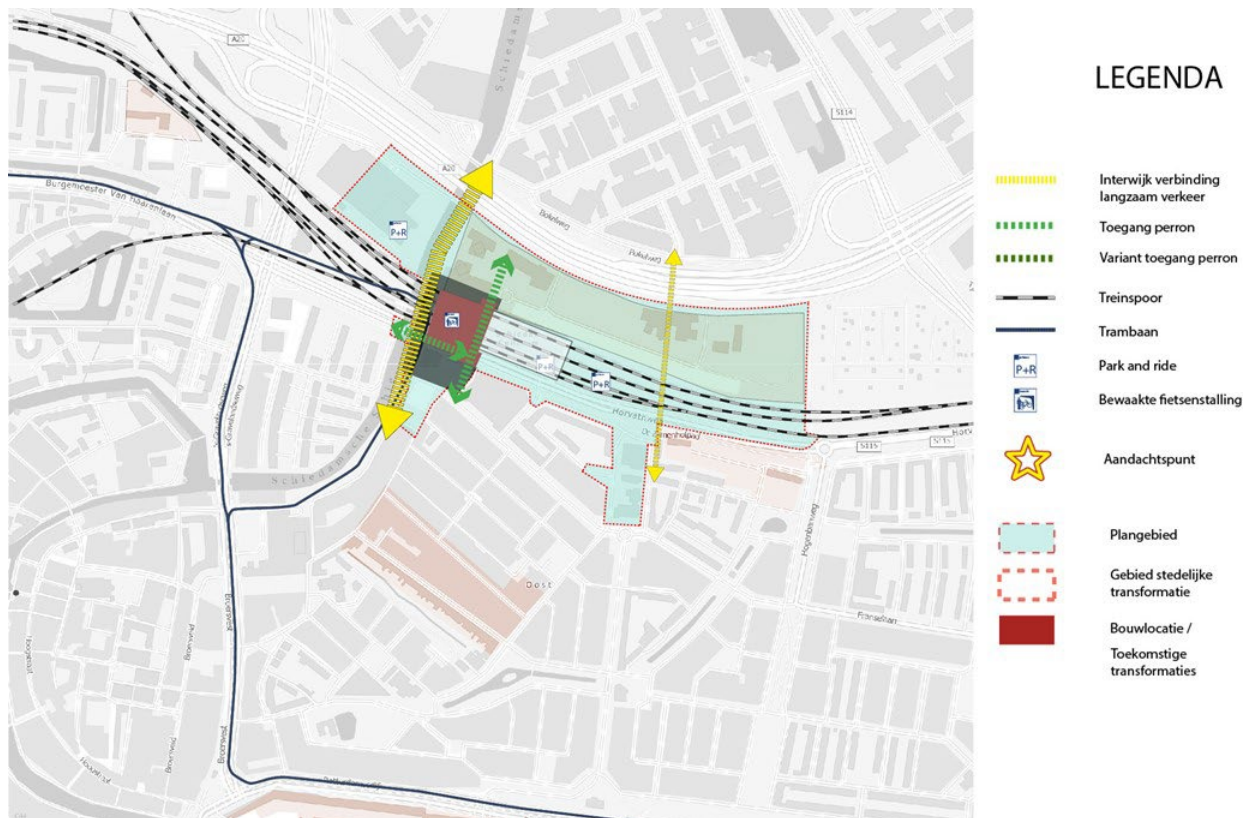
- Compacte OV-knoop met goede integratie van de verschillende modaliteiten (bus trein metro tram fiets auto voetganger) met het station.



Figuur 11. Overzicht projectgebied knooppunt Schiedam Centrum.

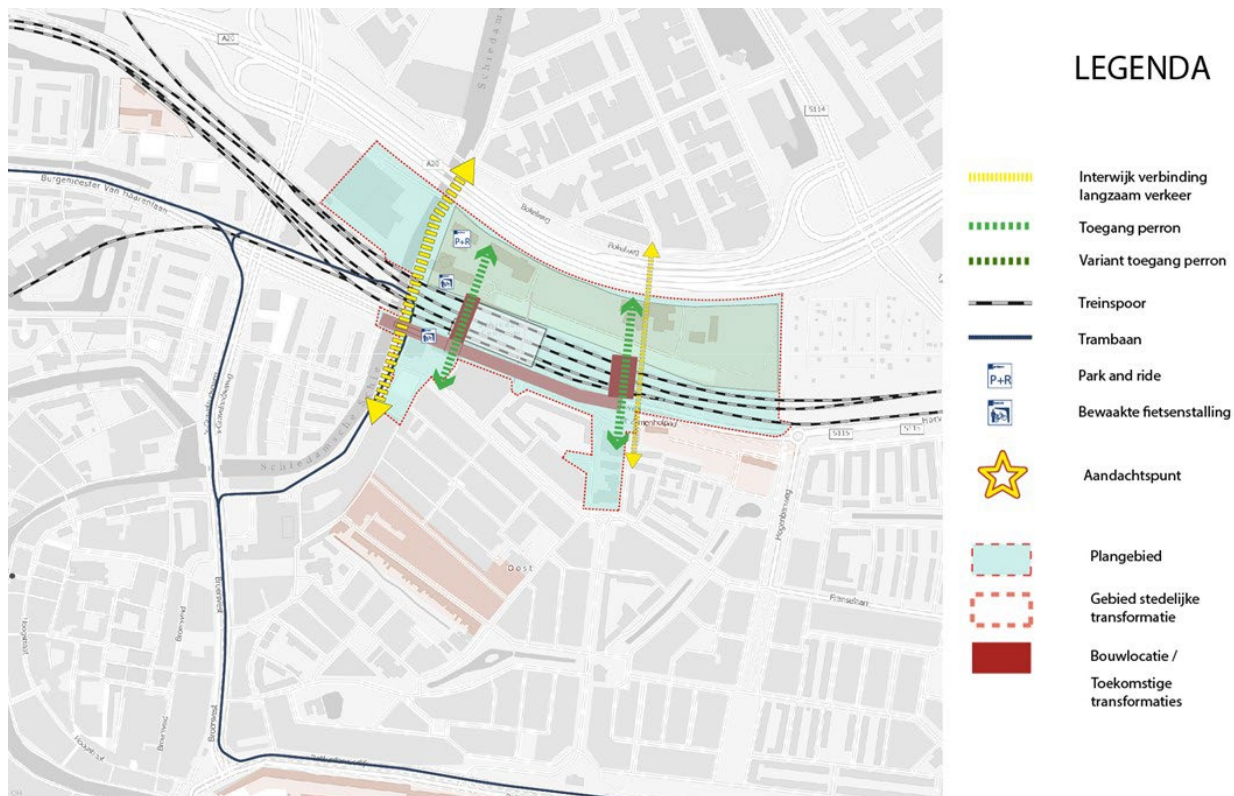
De beschrijving van de alternatieven is hieronder weergegeven. Het gaat hierbij om:

- **ES1 Station aan de Schie.** Dit alternatief vertrekt vanuit de strategie om het station te transformeren van een inwendig georiënteerde passage tot een station als schakel in de openbare ruimte met oriëntatie op de Schie. Het alternatief gaat uit van:
  - Opwaardering van de stationspassage door toepassing van verlaagde passage met grotere inwendige hoogte (niveau vloer gelijk aan niveau maaiveld noordzijde) met geschakelde ontvangstdomeinen en zonder interwijkfunctie.
  - Verbeteren kwaliteit noordelijke en zuidelijke toegangen in combinatie met aanhechting hiervan aan de Schiekade en verbreden en vergroten noordelijke toegang.
  - Verbeteren verblijfskwaliteit noordelijke en zuidelijke stationspleinen door focus op Schiekade.
  - Verbeteren fietsparkeren door integratie van noordelijke en zuidelijke fietsparking in een fietsparking tussen Schie en stationspassage met actieve gevel aan de Schiekade.
  - Verbeteren zichtbaarheid en transparantie bestaand busstation met adres in hal/passage.
  - Optimaliseren kwaliteit interwijkverbinding langs de Schie door actieve plint en (indien mogelijk) verplaatsen tramhalte.
  - Basis herprofilering Horvathweg.
  - P+R in Euroscop geschikt voor OV-reizigers. Aantrekkelijkere routing naar P+R terrein mogelijk in combinatie met verplaatsen van de brug voer de Schie.
  - Er is sprake van één variant:
    - Variant: westelijke toegang vanaf Schiekade.



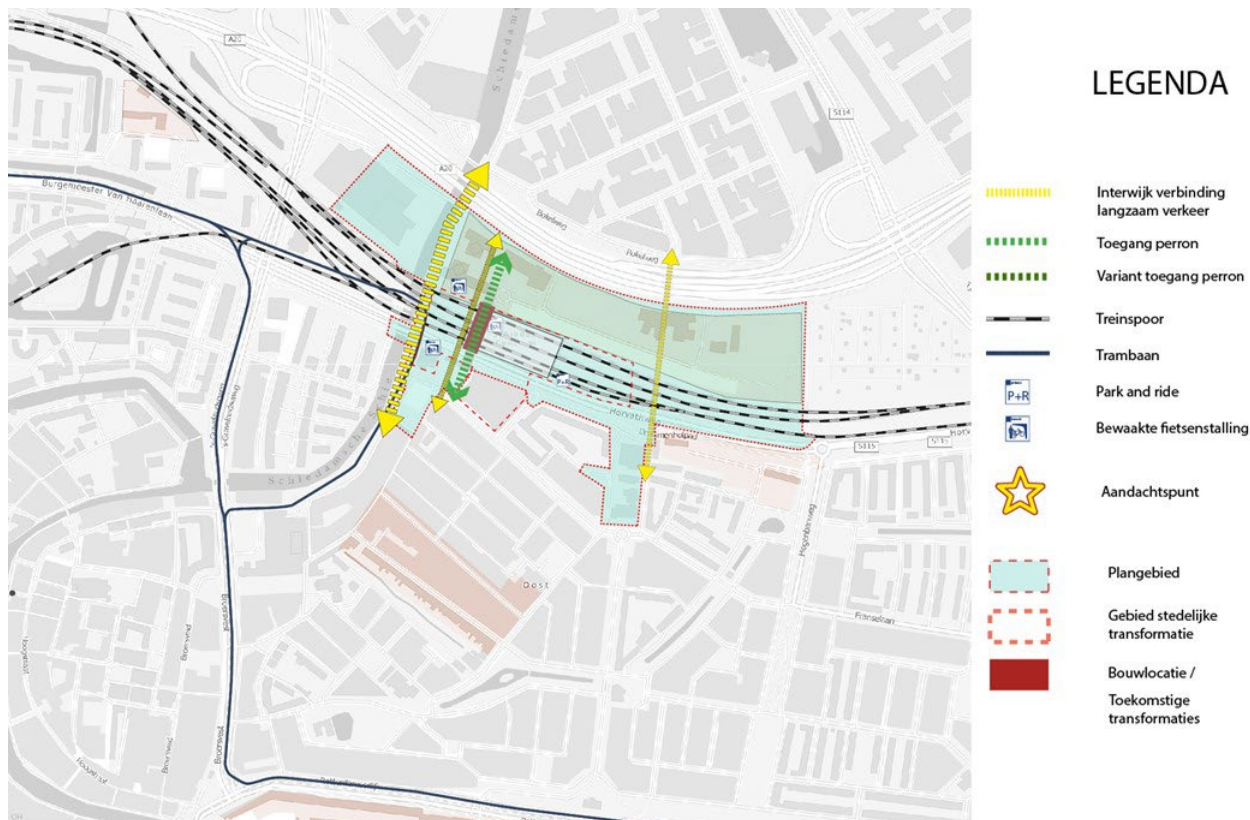
Figuur 12. Weergave alternatief ES1 – Station aan de Schie.

- **ES2 Station met 2 passages.** Dit alternatief vertrekt vanuit de strategie om het station aan twee kanten bereikbaar te maken. Het alternatief gaat uit van:
  - Verbreden van de stationspassage door toepassing van verlaagde passage met grotere inwendige hoogte (niveau vloer gelijk aan niveau maaiveld noordzijde) met gedeelde ontvangstdomeinen en zonder interwijkfunctie.
  - Creëren van een nieuwe toegang tot trein en metro via Boerhave passage.
  - Verbeteren kwaliteit bestaande noordelijke en zuidelijke toegangen door onder meer verbeterde integratie zuidelijke toegang met aangepast busstation en verbreden en vergroten noordelijke toegang.
  - Verbeteren verblijfskwaliteit noordelijke en zuidelijke stationspleinen door onder meer creatie van ruime vides ter plaatse van de Horvathweg in zuidelijke entree.
  - Verbeteren fietsparkeren door nieuwe fietsparkings noord- en zuidzijde.
  - Reorganisatie busstation in combinatie met optimalisatie verbinding met station.
  - Verbeteren kwaliteit bestaande interwijkverbinding langs de Schie voor langzaam verkeer.
  - Herprofilering Horvathweg en aanpassing viaduct ter plaatse van de bestaande zuidelijke entree om de verticale verbindingen tussen Horvathweg en de stations- en Schiepassage te openen.
  - P+R in parkeerhuis Schieveste.



Figuur 13. Weergave alternatief ES2 – Station met 2 passages.

- **BS1 Benuttingsalternatief Centrale As.** Dit alternatief vertrekt vanuit het idee om de huidige passage gelijkwaardig te maken aan de Noord- en Zuidzijde en de modaliteiten zo compact en helder mogelijk met elkaar te verknopen. Het alternatief gaat uit van:
  - Verbreden van de huidige stationspassage met gescheiden separate ontvangstdomeinen per vervoerder en poortvrije passage.
  - Verbeteren kwaliteit noordelijke en zuidelijke toegang door onder meer verbreden en vergroten noordelijke toegang.
  - Verbeteren verblijfskwaliteit noordelijke en zuidelijke stationspleinen in aansluiting op aangepaste stationspassage.
  - Verbeteren fietsparkeren door optimaliseren bestaande fietsparking zuidzijde en nieuwe fietsparking noordzijde.
  - Verbeteren zichtbaarheid en transparantie bestaand busstation in aansluiting op aangepaste stationspassage.
  - Verbeteren kwaliteit bestaande interwijkverbinding langs de Schie voor langzaam verkeer.
  - Basis herprofilering Horvathweg.
  - P+R (verbeterd) op bestaande locatie zuidzijde.
  - Er is sprake van één variant:
    - Variant: fietsparkeren noordzijde in ontwikkelveld 4 van Schieveste.



Figuur 14. Weergave alternatief BS1 – Benuttingsalternatief Centrale As.

Bij alle alternatieven zullen onderstaande uitgangspunten meegenomen worden bij de uitwerking:

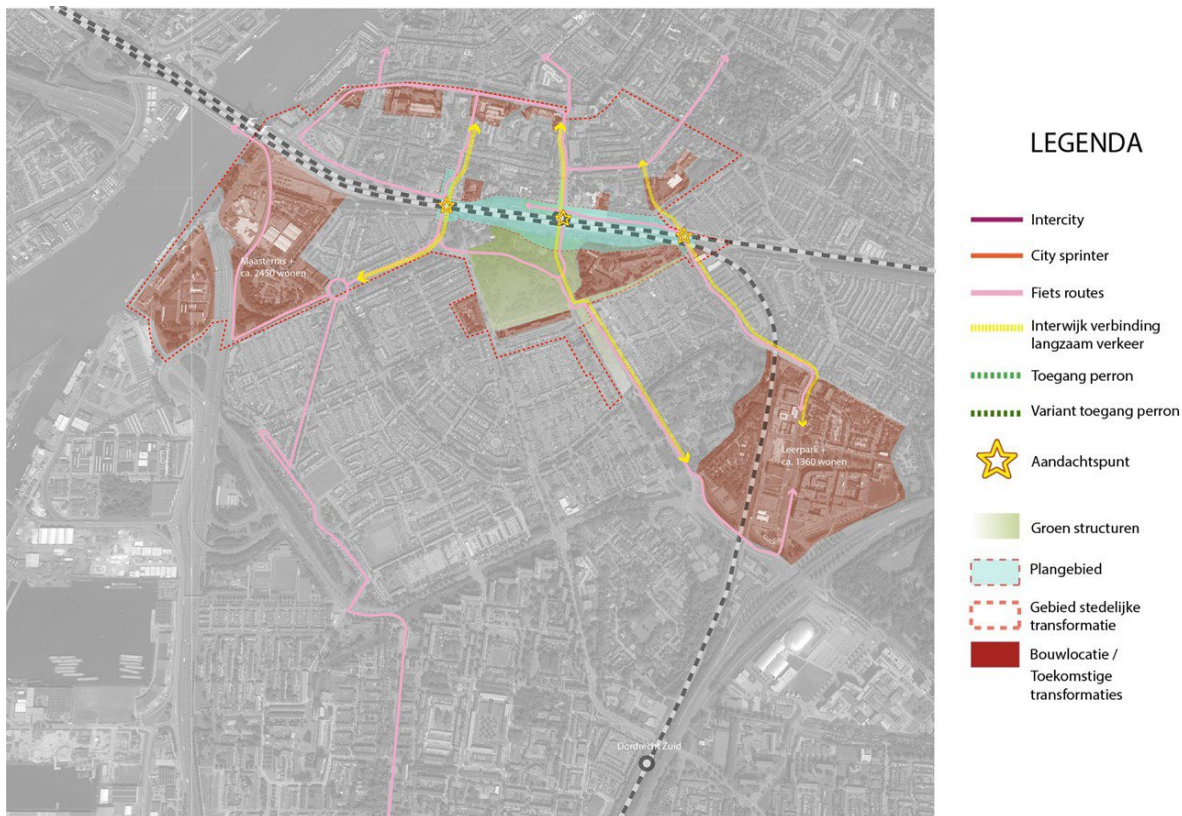
- De bestaande twee passages (in het station en langs de Schie) blijven in stand maar kunnen wel qua functie en omvang aangepast worden.
- Er wordt uitgegaan van een nieuwe Boerhave passage.
- Het ruimtebeslag van de sporen en perrons ligt vast.
- Voor wat betreft de verstedelijking is alleen de exacte invulling van de woningbouw aan de noordzijde onderdeel van de scope.
- De genoemde alternatieven zijn 'extreme' uitwerkingsvormen en zijn bedoeld om het denken over een eindoplossing te activeren. De alternatieven bestaan uit **bouwstenen**. De eerdergenoemde Civic-studie heeft drie ontwikkelrichtingen uitgewerkt die de basis van de alternatieven met de verschillende bouwstenen vormen. Uiteindelijk wordt op basis van een samenstelling van de bouwstenen uit de verschillende alternatieven gekozen voor de eindoplossing; het **voorkeursalternatief**.

### 3.1.5 Knooppunt Dordrecht

De MIRT-Verkenning richt zich op integrale oplossingen voor het knooppunt Dordrecht welke binnen het projectgebied gerealiseerd kunnen worden. Naast het in de figuren aangegeven projectgebied zijn ook de sporen tussen de kruising met de Oude Maas tot aan de kruising met de Dubbeldamseweg onderdeel van de scope. Dit betreft dus ook het opstelemlacement Weeskinderendijk en de verbinding met Zeehaven.

Voor het knooppunt Dordrecht zijn drie 'Eindbeeldalternatieven' en één 'Benuttingsalternatief' gedefinieerd. De alternatieven zijn mede gedefinieerd op basis van de alternatieven voor het deelproject 'City Sprinters & Nieuwe Stations'. De bepalende elementen voor het knooppunt Dordrecht zijn:

- de toekomstige aanlanding van de city sprinters op het station (op de westelijke sporen, de oostelijke sporen of met gemengd sporengebruik).
- De toegang tot de perrons, eventueel in combinatie met een interwijkverbinding.



Figuur 15. Overzicht projectgebied knooppunt Dordrecht.

De beschrijving van de alternatieven is hieronder weergegeven. Het gaat hierbij om:

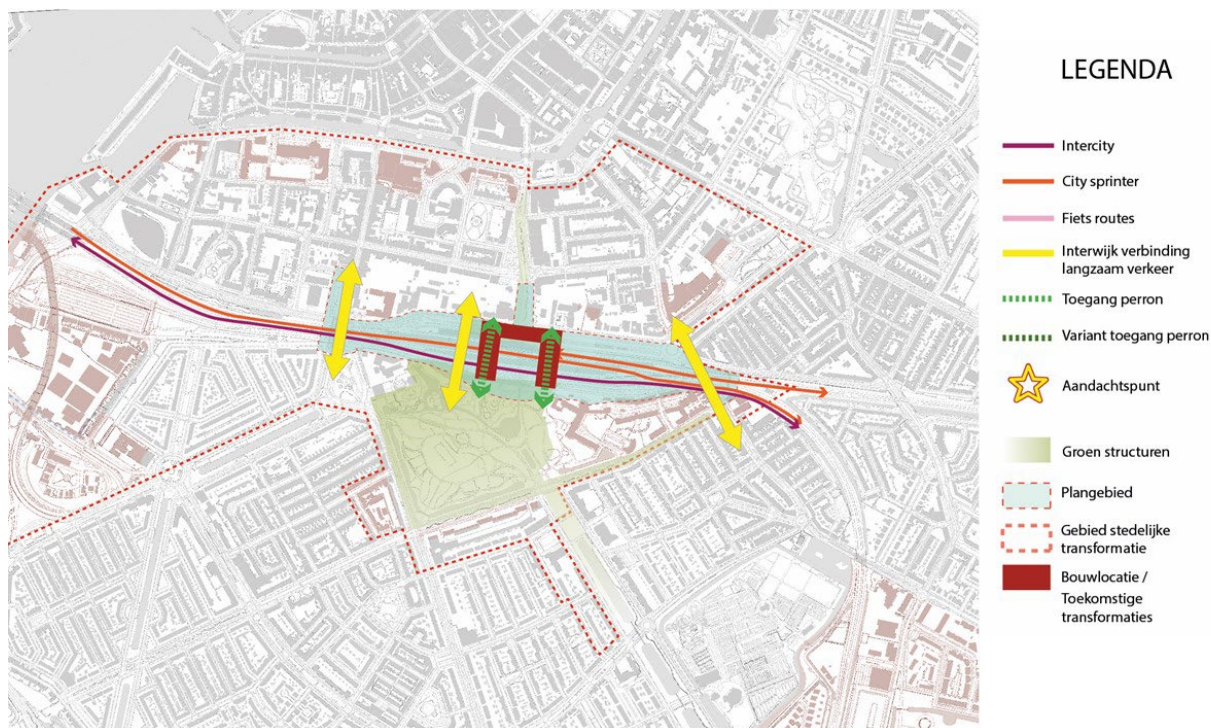
- **ED1 CitySprinter West:** dit alternatief gaat uit van een westelijke ligging de CitySprinters op dedicated infrastructuur:
  - 8 CitySprinters per uur per richting op dedicated infrastructuur aan de westzijde (= zuidzijde in Dordrecht) met de noodzakelijke voorzieningen voor de doortrekking van de CitySprinters tot Dordrecht Leerpark.
  - Verbrede 1-fase perrons met centrale ontsluiting. Voor de centrale ontsluiting wordt uitgegaan van tunnel
  - Nieuwe ondergrondse interwijkverbinding Park route ter plaatse van station gecombineerd met de centrale ontsluiting van de perrons.
  - Er is sprake van één variant:
    - Variant: nieuwe bovengrondse interwijkverbinding ter plaatse van station.



Figuur 16. Weergave alternatief ED1 – CitySprinter West.

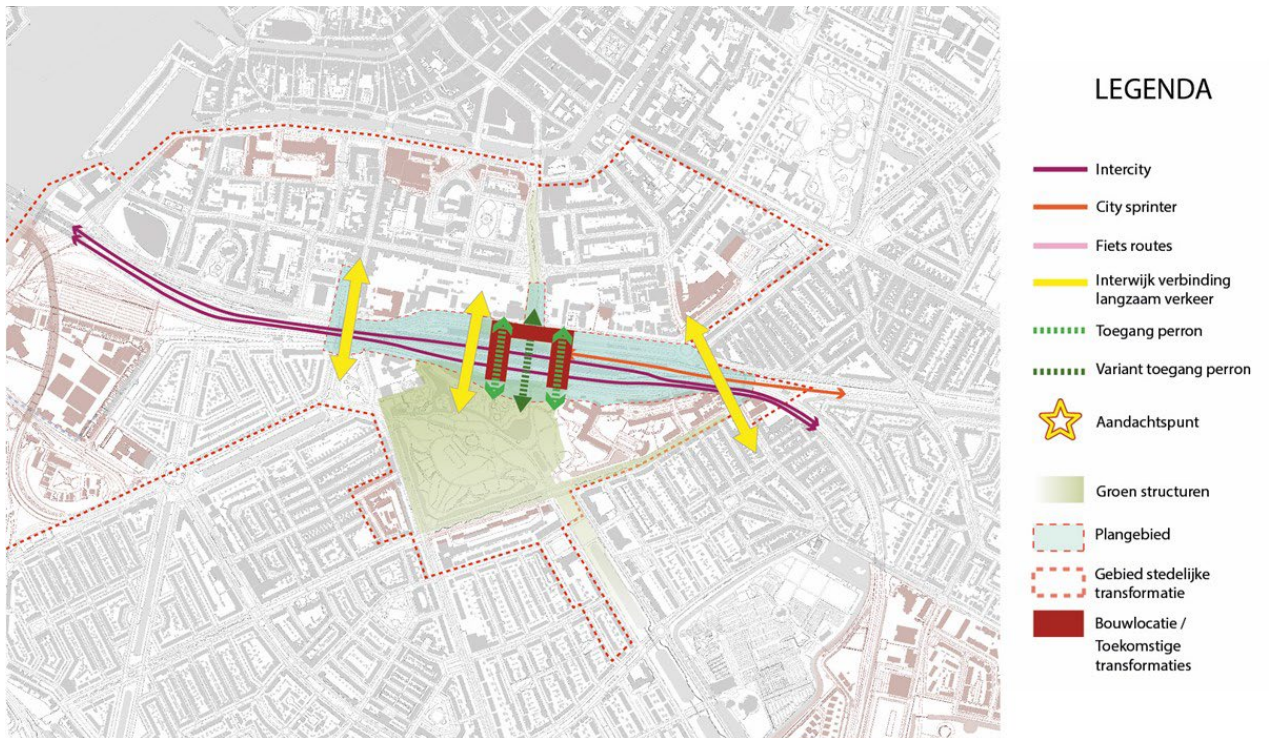
- **ED2 CitySprinter Oost:** dit alternatief gaat uit van een oostelijke ligging de CitySprinters op dedicated infrastructuur:
  - 8 CitySprinters per uur per richting op dedicated infrastructuur aan de oostzijde (= noordzijde in Dordrecht) met mogelijkheid van doortrekking van de CitySprinters tot Dordrecht Leerpark en eventueel doorkoppeling met de Merwede Lingelijn.
  - Verbrede 2-fase perrons met dubbele ontsluiting. Voor de dubbele ontsluiting wordt uitgegaan van tunnel en/of brug varianten.
  - Nieuwe bovengrondse interwijkverbinding Park route ter plaatse van het station, eventueel gecombineerd met een van de perrontoeegangen.





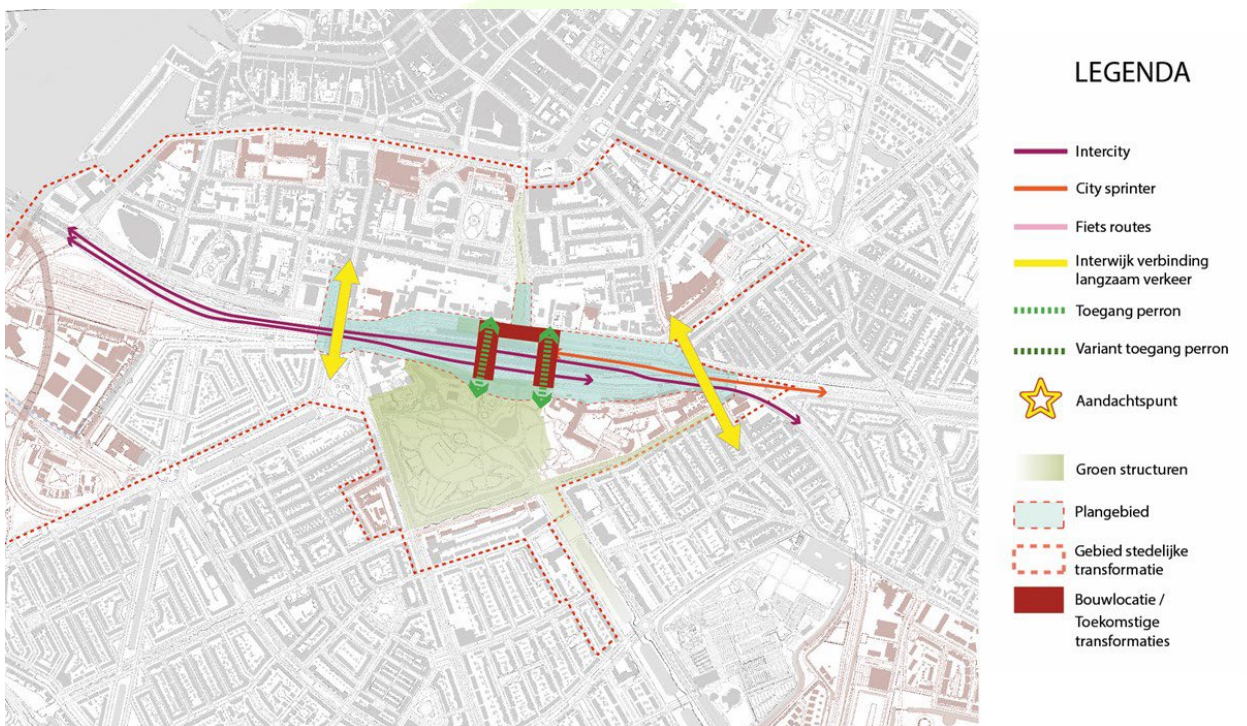
Figuur 17. Weergave alternatief ED2 – CitySprinter Oost.

- **ED3 CitySprinter:** dit alternatief gaat uit van CitySprinters zonder dedicated infrastructuur.
  - 8 CitySprinters per uur per richting, geen dedicated spoor en geen (grote) aanpassingen infrastructuur:
  - Verbrede perrons met dubbele en de noodzakelijke voorzieningen voor een doortrekking Sprinters tot Dordrecht Leerpark. Voor de dubbele ontsluiting wordt uitgegaan van een tunnel en/of een brug variant.
  - Nieuwe bovengrondse interwijkverbinding Park route ter plaatse van het station, eventueel gecombineerd met een van de perrontoeegangen.
  - Er is sprake van één variant:
    - Variant: Verbrede perrons met centrale ontsluiting in een tunnel.



Figuur 18. Weergave alternatief ED3 – CitySprinter.

- **BD1 Benuttingsalternatief:** dit alternatief gaat uit van gewone sprinters.
  - 8 Sprinters per uur per richting, geen dedicated spoor en geen (grote) aanpassingen aan spoorinfrastructuur.
  - Verbrede perrons met aangepaste bestaande dubbele ontsluiting.
  - Geen nieuwe interwijkverbinding ter plaatse van het station.



Figuur 19. Weergave alternatief BD1 – Benuttingsalternatief.

Bij alle alternatieven zullen onderstaande onderdelen meegenomen worden bij de uitwerking:

- Verbeteren van de aansluiting van het station op de stad.
- Verbeteren van de kwaliteit station, inclusief ontvangstdomeinen, verbreden perrons, transfer en overstap op andere modaliteiten.
- Verbeteren functie stationsgebouw (afhankelijk van alternatief voor mobiliteit dan wel andere functie).
- Verbeteren van het voorplein station zowel aan noord- als aan zuidzijde.
- Verbeteren van het fietsparkeren zowel aan noord- als aan zuidzijde.
- Verbeteren van de interwijkverbindingen. Specifiek gaat het hier om de Krispijn tunnel, de Transvaal tunnel en (waar van toepassing) de Park route ter plaatse van het station.

Belangrijke onderzoeksvragen bij dit knooppunt zijn:

- Doortrekking van sprinters naar Leerpark.
- Effectiviteit van het station Leerpark als gevolg van de keuzes in Dordrecht.
- Verbinding Zeehaven.
- Opstelemplacement Weeskinderendijk.

Voor de alternatieven geldt dat uiteindelijk een integrale keuze zal worden gemaakt in samenhang met de keuze Infrastructuur-Oost/Westligging Rotterdam-Dordrecht.

### **3.2 Er is geld gereserveerd voor de bekostiging van maatregelen**

Voor de realisatie van maatregelen waartoe in de MIRT-Verkenning Oude Lijn besloten wordt, hebben rijk en regio € 1.566 miljoen gereserveerd (pp 2022). Hiermee is voldoende zicht op financiering om tot een kansrijk oplossingspakket te komen. Dit bedrag is inclusief een reservering voor de ombouw van de evenementenhalte Rotterdam Stadion naar een volwaardig sprinterstation Rotterdam Stadionpark. De bijdragen van rijk en regio worden jaarlijks geïndexeerd met de IBOI. In de MIRT-Verkenning wordt onderzocht of er voor derden meekoppelkansen zijn, waarvoor zij additioneel budget reserveren (zie paragraaf 5.5).

De studiekosten van de Verkenning worden bekostigd uit het totaalbudget.

## 4 Participatieaanpak en raakvlakprojecten

### 4.1 **Participatieproces is een belangrijke bouwsteen voor een succesvolle MIRT-Verkenning**

Ter voorbereiding op deze Startbeslissing is een Participatieplan opgesteld. Met de participatieaanpak wordt invulling gegeven aan meeweten (kennisdeling), meedenken en meedoen met de MIRT-Verkenning. De aanpak sluit aan op de Code Maatschappelijke Participatie bij MIRT-projecten. We achten het van belang dat de omgeving vroegtijdig kennis kan nemen van ontwikkelingen en dat belangen kunnen worden gedeeld. Samen maken we namelijk betere plannen. Belangrijke waarden zijn: transparantie, heldere en begrijpelijke taal, vroegtijdig betrekken en volgbaarheid van de processtappen en van waar dit traject over gaat.

De Preverkennings- en kwartiermakersfase is gebruikt om een participatie aanpak op te stellen en een analyse te doen van stakeholders en belangen. Het vertrekpunt van deze MIRT-Verkenning is besproken met diverse prioritaire stakeholders. De betrokken knooppuntgemeenten zijn daarnaast in gesprek met hun omgeving in het kader van visievorming en planontwikkeling rond het ontwikkelgebied van het knooppunt en in aansluiting daarop de een bredere ontwikkelopgave in hun gemeente. Deze visie- en planontwikkeltrajecten worden getrokken door de gemeenten.

De participatie MIRT-Verkenning wordt in nauwe samenwerking met de gemeenten getrokken door de MIRT-projectorganisatie. De Deelprojecten kennen elk een eigen context, waarbij vooral de knopen door hun inbedding in de verstedelijkingsopgaves (wonen, werken, voorzieningen, natuur, energietransitie en klimaatbestendigheid) een grote verscheidenheid aan belangen kennen, veelal verder reikend dan sec het verkenningsgebied. Aan de ene kant moet het voor belanghebbenden zo helder mogelijk zijn welke participatie over wat op dat moment aan de orde is. Aan de andere kant is er begrip voor de complexiteit en wordt de zorg als organiserende projectorganisatie gedragen om eventueel aangedragen informatie door te geven aan andere projecten of door te geven naar volgende fases van de ontwikkeling.

In de lopende MIRT-Verkenningen CID Binckhorst en Oeververbindingen, die ook deel uitmaken van het programma MoVe, hebben omgevingspartijen een grote betrokkenheid getoond. Voor de MIRT-Verkenning Oude Lijn worden gelijksoortige participatiestappen doorlopen, wat bijdraagt aan een herkenbaar (MIRT-)proces voor de omgeving.

In de startfase van de MIRT-Verkenning wordt het participatieplan concreet uitgewerkt voor de 5 Deelprojecten, en wordt dit gedeeld met de omgeving. De definitieve participatieaanpak geeft invulling aan vragen als in welke vorm de verschillende belanghebbenden betrokken gaan worden en langs welk tijdpad.

### 4.2 **Werkgroepen, formele en informele participatie MIRT-Verkenning**

De governance van de projectorganisatie van deze MIRT-Verkenning staat beschreven in paragraaf 6.1. Onderdeel van deze governance zijn werkgroepen rond de knooppunten en infra van de samenwerkende partijen. Omdat de werkgroepen en hun deelnemers onderdeel zijn van de projectorganisatie worden ze in deze paragraaf niet meegenomen als onderdeel van de participatie.

In de routekaart, die aan het begin van de MIRT-Verkenning wordt vastgesteld, wordt het tijdpad van de MIRT-Verkenning weergegeven: Startfase, Analysefase, Beoordelings- en Besluitvormingsfase. Tevens kan er – dit hangt af van de inpassing en planning van de Milieu Effect Rapportage (MER), in de tweede fase van de verkenning sprake zijn van het voor zienswijzen ter inzage leggen van een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) die hoort bij de start van de MER-procedure.

De informele participatie vindt plaats vanaf de voorbereiding van de start van de MIRT-Verkenning langs diverse communicatie- en participatielijnen. Ook het informele participatiedeel is een vooraf vastgesteld proces, met afspraken, mijlpalen en duidelijke participatiemomenten.

### **Meedoen: raadgevend adviseren**

Voor het samen verkennen van diverse oplossingsrichtingen worden voor verschillende inhoudelijke thema's en geografische gebiedsdelen sessies georganiseerd met experts vanuit bestuurlijke partners en uit de omgeving. Elke knoop is in ieder geval een specifiek geografisch gebied. Voor de tussenliggende gemeenten wordt nader bepaald in de startfase of dit samen één geografisch gebied wordt of dat nadere uitsplitsing zinvoller is. Deze geografische en inhoudelijke uitsplitsing in verschillende sessies wordt gedaan om zoveel mogelijk aan te sluiten op de eigen omgeving en interesse van belanghebbenden of om specifieke expertise, kennis en ervaring zo optimaal mogelijk te benutten. Deelname aan deze participatiesessies vindt plaats op uitnodiging van de projectorganisatie. In de participatiesessies wordt gekeken of aanvullende expertises nodig zijn. Deze participatiesessies sluiten aan op de werkgroepsessies die in de projectorganisatie zelf worden georganiseerd, waarbij deze werkgroepsessies voldoende ruimte laten om de participatiesessies daadwerkelijk van meerwaarde te laten zijn in de gezamenlijke verkenning van oplossingsrichtingen. Het verschil tussen de werkgroepsessie en de participatiesessies is dat bij de participatiesessies nadrukkelijk belanghebbenden en/of expertises van buiten de projectorganisatie aanwezig zijn om samen tot (tussentijdse) resultaten te komen. Een werkgroepsessie kan bijvoorbeeld meer voorbereidend en/of technisch verdiepend van aard zijn of meer gericht zijn op de samenhang in het totale traject. Er wordt in de participatiesessies gestreefd naar een gedragen gezamenlijk (tussen)resultaat. Mocht dit echter nodig zijn, dan kan in een werkgroep uiteindelijk wel een eindafweging plaatsvinden, wat maakt dat deelneming aan deze participatiesessie dan raadgevend wordt.

### **Meedenken: raadplegen**

- Via (geografisch georganiseerde) raadgevende klankbordgroepen worden belanghebbenden, zoals omwonenden en ondernemers, betrokken, die het verkenningsproces willen volgen en willen meedenken, door tussentijdse resultaten voor te leggen en informatie uit de onderzoeken te bespreken.
- Voor sommige maatschappelijke partners is de totaliteit van het ontwikkelen van de Oude Lijn en Knooppunten van belang en in mindere mate de specifieke uitwerking in bijvoorbeeld de knopen zelf. Met hen organiseren we een raadgevende overlegtafel niet vanuit de deelprojecten, maar vanuit het perspectief van de totale verkenning. Zij vertegenwoordigen daarbij mede het collectieve belang van de ontwikkeling van de Oude Lijn en knooppunten (bijvoorbeeld reizigersbelangen, natuurbeheerders, ondernemers, bewoners, transportsector, ondernemers, onderwijssector).
- Wanneer er vragen leven in de omgeving bij bijvoorbeeld omwonenden en er behoefte is aan een gesprek, dan kan dit worden aangegeven aan de projectorganisatie van deze MIRT-Verkenning. Er wordt dan gekeken hoe hier een passende invulling aan wordt gegeven, bijvoorbeeld in de vorm van 'op-maat-gesprekken'.
- Via een meningpeiling kan op onderdelen van de Oude Lijn en/of knooppunten een reactie van belanghebbenden worden gevraagd. Dit geeft de initiatiefnemers van deze MIRT-Verkenning inzicht in het draagvlak voor het voorgenomen besluit en aandachtspunten voor de volgende fase waarin de alternatieven nader worden onderzocht.
- Meedenken staat open voor iedere belanghebbende. Oproep voor deelname wordt algemeen gecommuniceerd. Vanuit de stakeholdersanalyse worden tevens diverse belanghebbende groepen actief benaderd om mee te denken.

### **Meeweten: informeren**

Geïnteresseerden in het project worden op de hoogte gehouden van de voortgang en besluiten van het project met diverse communicatiekanalen en communicatiemiddelen. Onder meer door nieuwsbrieven, informatiebijeenkomsten en via de projectwebsite.

De MIRT-Verkenning vindt plaats in een dynamische omgeving. Onder meer in het programma MoVe en bij de knooppunten gemeenten vinden diverse onderzoeken plaats, die van invloed zijn op de MIRT-Verkenning. De website ter ondersteuning van de MIRT-Verkenning Oude Lijn en knooppunten is straks een belangrijke bron van informatie voor de omgeving. Met behulp van een duidelijke bibliotheek van publicaties en verwijzingen naar andere websites (zoals van de betrokken gemeenten) wordt een helder overzicht geboden van relevante documenten uit heden en verleden. De MIRT-projectorganisatie zal daarbij anderen uitnodigen eventuele ontbrekende documenten aan te dragen.

### 4.3 Raakvlakken met andere projecten en ontwikkelingen

De MIRT-Verkenning vindt plaats in een dynamische omgeving. In het programma MoVe en daarbuiten vinden diverse onderzoeken plaats, die van invloed zijn op de MIRT-Verkenning. Het gaat dan onder andere om de volgende projecten en ontwikkelingen die in de MIRT-Verkenning verder moeten worden geduid op inhoudelijke raakvlakken:

- Verstedelijkingsalliantie/uitwerking verstedelijkingsakkoord (verstedelijking langs spoor). Het in 2019 gesloten Verstedelijkingsakkoord worden in een paralleltraject verder uitgewerkt in een Verstedelijkingsstrategie, welke geagendeerd wordt in het BO MIRT 2021. Voor 14 grootschalige woningbouwgebieden in Nederland werkt het Rijk met de betrokken overheden in een integrale aanpak aan de planontwikkeling<sup>24</sup>. In de Zuidelijke Randstad gaat het daarbij om Rotterdam Oostflank, Den Haag CID en de Oude Lijn Leiden-Dordrecht.
- Het Verstedelijkingsakkoord wordt geactualiseerd in het najaar van 2022. Toevoegen programma Woningbouw en inzet op 900.000 woningen in heel Nederland. Het grootste aandeel daarvan landt in de provincie Zuid-Holland met een concentratie in het NOVEX-verstedelijkingsgebied Zuidelijke Randstad. De Oude Lijn vormt de backbone van deze verstedelijkingsopgave.
- MIRT-Verkenning CID Binckhorst en Gebiedsontwikkeling CID Binckhorst. In de MIRT-Verkenning wordt onderzocht met welke vorm van Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV) de meeste mensen snel en comfortabel op hun bestemming kunnen komen. Het gaat om het traject tussen Den Haag Centraal, de Binckhorst en Station Voorburg, en een aansluiting richting Delft. Dit traject maakt onderdeel uit van de toekomstige Koningscorridor met doorkoppelingen van vanaf Voorburg naar Zoetermeer en vanaf Den Haag CS naar Scheveningen.
- MIRT-Verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam. In de MIRT-Verkenning worden zes oplossingen onderzocht: een nieuwe multimodale oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord, een treinstation Stadionpark<sup>25</sup>, een HOV-verbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom, een HOV-verbinding tussen Zuidplein en Rotterdam Centraal via de Maastunnel, maatregelen op de A16 en maatregelen op de Algeracorridor.
- Ontwikkeling Zuidwestlandcorridor (Leyenburgcorridor). Het betreft de verbeterde ontsluiting van Den Haag Zuidwest.
- Programma Feyenoord City en initiatief Feijenoord XL. Feyenoord City is een gebiedsontwikkeling (met vastgesteld bestemmingsplan) binnen het bredere plangebied Stadionpark (o.a. ontwikkeling van een nieuw stadion voor Feyenoord, renovatie van het huidige stadion, nieuwe interwijkverbinding en de bouw van woningen). Feijenoord XL sluit aan op Feyenoord City en wil met het overkluizen van de doorgaande sporen en het verwijderen van emplacementssporen ruimte creëren voor een park en ruimte voor woningen. Momenteel voert ProRail in opdracht van Stichting Feijenoord XL en gemeente Rotterdam een verkenning uit naar verplaatsingsmogelijkheden en -locaties voor het spooreplacement IJsselmonde.

<sup>24</sup> Kamerbrief Rapportage investeringsraming 14 grootschalige woningbouwgebieden, Kamerstuk 32847, nr. 758, d.d. 21 juni 2021.

<sup>25</sup> In de MIRT-Verkenning Oude Lijn wordt onderzocht hoe het station Stadionpark wordt omgevormd tot een CitySprinter en Intercitystation (IC-station als alternatief voor huidige IC-stop op Blaak).

- Toekomst emplacement IJsselmonde. Het emplacement IJsselmonde ligt in een gebied waar veel stedelijke ontwikkeling is voorzien en wordt vooral gebruikt voor het opstellen van goederenmaterieel (gezien de schaarste aan opstellocaties in het havengebied). Het gebied IJsselmonde en de aansluiting op de Oude Lijn maakt deel uit van Rail Freight Corridors (RFC's) North Sea – Baltic (RFC 8). De Europese richtlijnen voor RFC's, vragen om een opstellengte van 740 m voor goederentreinen. Ook voor emplacement IJsselmonde wordt gezocht naar mogelijkheden om die opstellengte te kunnen realiseren.
- Goederenvervoer per spoor. De Routing Goederenvervoer Oost-Nederland (GNOE) is een belangrijk raakvlak met het realiseren van hoge CitySprinterfrequenties (12x per uur). GNOE betreft een studie naar het herrouteren van goederentreinen die nu via de Willemspoortunnel rijden naar een route via de Betuweroute naar Oost-Nederland (RFC 8).
- Behandelen/opstellen reizigers- en goederentreinen. Een aantal locaties is geselecteerd om meer reizigerstreinen op te kunnen stellen. Dit is onderdeel van een separaat programma Behandelen en Opstellen, waarop de MIRT-Verkenning aansluit.
- Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Op 4 juni 2010 heeft het kabinet de voorkeursbeslissing genomen over PHS om daarmee onder andere hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten in de brede Randstad in te voeren. Sinds begin 2011 loopt de planuitwerking, waarbinnen een veelvoud van projecten uitgevoerd wordt tot en met 2028 en gefaseerd de frequenties van de treindienst worden verhoogd.
- Toekomstbeeld OV 2040. In het Toekomstbeeld OV werkt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, samen met de provincies, metropoolregio's, vervoerders en ProRail, aan een toekomstbeeld openbaar vervoer 2040. Dit toekomstbeeld geeft richting aan het beleid van de overheid en de uitvoering hiervan samen met partners.
- Invoering ERTMS-traject Kijfhoek-Dordrecht e.v. ERTMS staat voor European Rail Traffic Management System en is de Europese standaard voor treinbeveiliging- en besturing. ERTMS moet over tien jaar op de drukstbereden stukken spoor in Nederland zijn gebouwd, waaronder op het traject Kijfhoek -Belgische grens (onderdeel van de 'North Sea-Mediterranean Corridor').
- Programma Baanstabieleit in relatie tot frequentieverhoging. Ervaring leert dat de stabiliteit van de ondergrond van de infrastructuur een belemmerende factor kunnen zijn bij frequentieverhoging en/of infrastructuraanpassingen. Met name in gebieden met drasse bodemstructuur betekent intensiever treinverkeer dat ook de dynamische belasting van de ondergrond vergroot wordt. Dit kan ertoe leiden dat aanvullende maatregelen genomen moeten worden om de baanstabieleit te verhogen. Ook in dit gebied kan dit aan de orde zijn, ook in relatie tot trillingen speelt de ondergrond een rol. Nader onderzoek is nodig om de mogelijke impact, en mitigerende maatregelen, te bepalen.
- Programma Slim en Schoon naar Stad en Strand (SSnSS). Met het programma SSnSS investeren de gemeente Den Haag, Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), NS en HTM in duurzame en deur-tot-deur bereikbaarheid van het strand. De gezamenlijke ambitie is dat reizigers in, naar en van Den Haag, onder ander via station Laan van NOI, naadloos, gemakkelijk en snel kunnen doorreizen naar de stad of het strand.
- De overweg Kandelaarweg in Schiedam is één van de weinige, zo niet de enige, gelijkvloerse overweg op de Oude Lijn. In het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen wordt gekeken naar alternatieven voor deze overweg. Mogelijk leidt dit niet tot een besluit de overweg af te sluiten of te vervangen door een onderdoorgang. In dat geval wordt deze overweg onderzocht in de Verkenning Oude Lijn.

## 5 Aanpak

### 5.1 De Verkenning Oude Lijn wordt ingericht volgens de MIRT-spelregels

De Verkenning Oude Lijn wordt ingericht volgens de MIRT-spelregels, die onlangs zijn geactualiseerd<sup>26</sup>. In de MIRT-spelregels staat beschreven hoe een MIRT-studietraject moet worden gestart, ingericht en doorlopen, welke activiteiten er (tenminste) moeten worden uitgevoerd (bv participatie), welke informatieprofielen er gelden voor de verschillende MIRT-fases en hoe de verschillende MIRT-fases moeten eindigen. De Startbeslissing voor de Verkenning Oude Lijn voldoet aan de vereisten die in de MIRT-spelregels voor Startbeslissingen worden aangegeven.

De MIRT-systematiek geeft structuur aan het te doorlopen proces, maar komt niet in de plaats van de juridische procedures die eveneens doorlopen moeten worden bij de formele besluitvorming. Wat de belangrijkste procedure is voor de Verkenning Oude Lijn, is in dit stadium nog niet aan te geven. Dit hangt namelijk voor een belangrijk deel af van welke maatregelen de voorkeur krijgen in de Voorkeursbeslissing waarmee de Verkenning wordt afgerond.

Een van de opgaven tijdens de Verkenning is om het juridische vervolgtraject in kaart te brengen: Welk procedureel vervolg geldt voor de Verkenning Oude Lijn en op wat voor soort besluit(en) gaat de Verkenning afkoersen. Bij de afronding van de Verkenning Oude Lijn zal niet alleen besloten worden over de vraag of er een vervolgstudie wordt gestart (of meerdere), maar ook welke vervolgstudie(s) dat is/zijn, welke partij(en) voor die vervolgstudie(s) verantwoordelijk is/zijn en in welke besluiten de vervolgstudie(s) moeten uitmonden.

In lijn met de MIRT-spelregels is de Verkenning Oude Lijn ingericht als trechteringsproces. Eerst wordt breed geanalyseerd en worden oplossingsrichtingen beschreven. Via een tussenstap waarbij de Kansrijke Oplossingsrichtingen worden bepaald, wordt toegewerkt naar één bestuurlijke voorkeursoplossing.

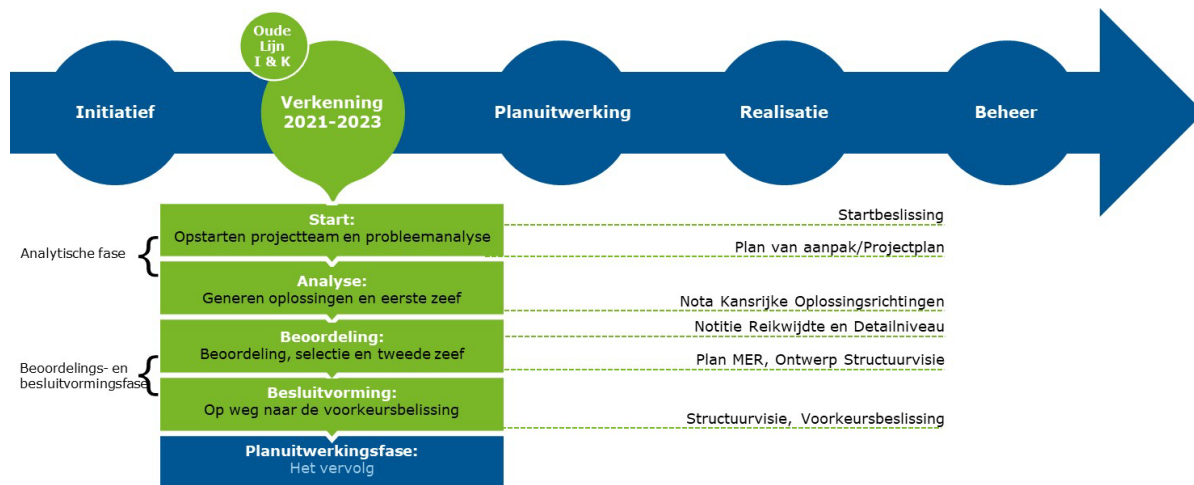
### 5.2 De MIRT-Verkenning kent vier fases: Start, Analyse, Beoordeling en Besluitvorming

De verkenningsfase moet de beslisinformatie opleveren die nodig is om een voorkeur uit de onderzochte alternatieven te bepalen en te besluiten over de vervolgfase. Voor de volledige MIRT-Verkenning is conform de fases in Figuur 21 twee tot drie jaar tijd nodig. De aanvang is najaar 2022, afronding van de verkenning wordt voorzien in 2025. In de verkenning wordt bekeken wat het beste moment is om de maatregelen uit te voeren gelet op onderlinge samenhang, samenhang met de verstedelijkingsopgave, hinder tijdens de uitvoering, benodigde vervolgprocedure(s), urgentie en beschikbaarheid van financiële middelen.

---

<sup>26</sup> Kamerstuk 36 200A, nr 4, 20 september 2022





Figuur 20. De MIRT-verkenning binnen het MIRT-proces, inclusief de te onderscheiden vier fases.

**Startfase: aanscherpen, uitwerken en onderbouwen van de Startbeslissing in plan van aanpak**  
 De in deze Startbeslissing geformuleerde opgaven worden verder aangescherpt en onderbouwd op basis van de informatie uit recent uitgevoerde onderzoeken. Daarnaast zullen onder andere de oplossingsrichtingen en het beoordelingskader (zie paragraaf 5.4) nader uitgewerkt worden en kunnen oplossingsrichtingen uit andere onderzoeken worden toegevoegd. Het resultaat van deze fase is om te komen tot kansrijke oplossingsrichtingen voor de analysefase. Tenslotte zullen de benodigde effectenonderzoeken voorbereid worden.

**Analysefase: uitwerken van maatregelen en samenstellen van kansrijke maatregelpakketten**  
 Tijdens deze fase van de MIRT-Verkenning worden de kansrijke oplossingsrichtingen in maatregelen uitgewerkt. Daarvoor zal allereerst de kansrijkheid van de oplossingsrichtingen uit de startfase worden bepaald. Bij het ontwikkelen van de maatregelen zal de kennis van omgevingspartijen zoveel mogelijk worden betrokken. In een participatieproces worden deze partijen in de gelegenheid gesteld om een actieve bijdrage te leveren om te komen tot een volledig overzicht van mogelijke maatregelen die bijdragen aan de opgaven. De kansrijke maatregelen worden geselecteerd. Bij deze selectie zal indien mogelijk gebruikt worden gemaakt van eerdere onderzoeken. Vervolgens worden de maatregelen gebundeld in een aantal logische pakketten welke voorzien worden van een beoordeling op hoofdlijnen. Resultaat van deze fase is om te komen tot circa drie kansrijke integrale maatregelpakketten ("alternatieven") die vastgelegd worden in de notitie kansrijke alternatieven.

**Beoordelingsfase: beoordelen van kansrijke maatregelpakketten**  
 In deze fase worden de effecten van de kansrijke maatregelpakketten in beeld gebracht, en onder andere uitgewerkt in een PlanMER en een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Doel van deze fase is het leveren van objectieve beslisinformatie op basis waarvan in de volgende fase een voorkeur uit de onderzochte alternatieven bepaald kan worden.

**Besluitvormingsfase: op weg naar een voorkeur**  
 De laatste fase van de MIRT-Verkenning is gericht op het samenbrengen van de informatie uit de verkenning ter voorbereiding op de bepaling van een voorkeur uit de onderzochte alternatieven. Ook wordt in deze fase toegewerkt naar bestuurlijke afspraken over de wederkerigheid van de mobiliteitsmaatregelen in relatie tot de geplande ruimtelijke ontwikkelingen.

De MIRT-Verkenning Oude Lijn is een integraal en eveneens een elkaar versterkend traject waarin de verschillende onderdelen een eigen dynamiek kennen. Binnen de verkenning als geheel zal er ruimte zijn om met maatwerk tussentijds besluiten te nemen waar nodig om met het programmatieke karakter en de verschillen in dynamiek om te gaan. Met name voor de

knooppunten is dit van belang met het oog op de relatie met de wederkerigheid in de afspraken rond verstedelijking (zie paragraaf 6.3).

### **5.3 Planning**

Na het nemen van deze Startbeslissing wordt begonnen met de MIRT-Verkenning. De gemiddelde doorlooptijd voor een MIRT-Verkenning is 2 á 3 jaar. De inhoudelijke complexiteit van deze MIRT-Verkenning en de wens naar een gedegen participatie vraagt om een zorgvuldig proces. Dat kan 'onderweg' implicaties voor de planning betekenen; daarover worden indien nodig tussentijds nadere afspraken gemaakt.

Op basis van de inzichten uit de Preverkenning Oude Lijn<sup>27</sup> is de conclusie dat de systeemsprong vanuit vervoerwaarde bezien omstreeks 2040 nodig is. Vanuit het perspectief van verstedelijking – het ontsluiten van nieuwe woon-, werk- en leergebieden – én robuustheid van het netwerk is realisatie tussen 2030 en 2035 gewenst. De MIRT-Verkenning kijkt om die redenen zowel naar 2030 als naar 2040.

### **5.4 Beoordelingskader is leidend voor beoordeling van maatregelen**

In de MIRT-Verkenning worden verschillende maatregelen uitgewerkt. Het onderzoeken van maatregelen vindt plaats aan de hand van een beoordelingskader dat volgt uit de opgave en doelstellingen (zie hoofdstuk 2). Daarnaast zijn ook externe effecten en criteria voor de haalbaarheid van belang (technisch en financieel, verhouding kosten en baten).

In bijlage B is het uitgewerkte beoordelingskader voor de Analysefase van de MIRT-Verkenning Oude Lijn opgenomen. Deze zal worden gehanteerd bij het beoordelen van de alternatieven en varianten die in de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen worden beschreven. Voor de Beoordelingsfase van de Verkenning zal gekeken worden of het Beoordelingskader geactualiseerd en/of uitgedetailleerd moet worden.

### **5.5 Meekoppelkansen**

Duurzaamheid is onderdeel van verschillende aspecten van het beoordelingskader, maar is meer dan alleen het beoordelen van effecten. Duurzaamheid wordt meegenomen als integraal onderdeel in deze Startbeslissing, om ook de ambities en meekoppelkansen te onderzoeken. Hieraan wordt in de verkenning apart aandacht besteed, zodat in de voorkeursbeslissing helder is wat wordt meegenomen in de opdracht voor de planuitwerkingsfase.

Meekoppelkansen zijn maatregelen/projecten die raken aan de MIRT-Verkenning Oude Lijn, maar niet direct bijdragen aan de doelstellingen daarvan. Bij meekoppelkansen gaat het om het meenemen van aanvullende doelstellingen van partijen (zowel overheden als derden) in de regio om daarmee meerwaarde te creëren. Meekoppelkansen worden aangedragen en in principe getrokken door een regionale, landelijke of derde partij. Meekoppelkansen zijn daarmee aanvullend op de wettelijke verplichtingen. Er kan besloten worden een meekoppelkans (deels) op te pakken binnen het project (vanuit bijdrage aan opgave en/of aanvullende doelstellingen of vanuit bijdrage aan mitigeren effecten project of vanuit werk met werk maken).

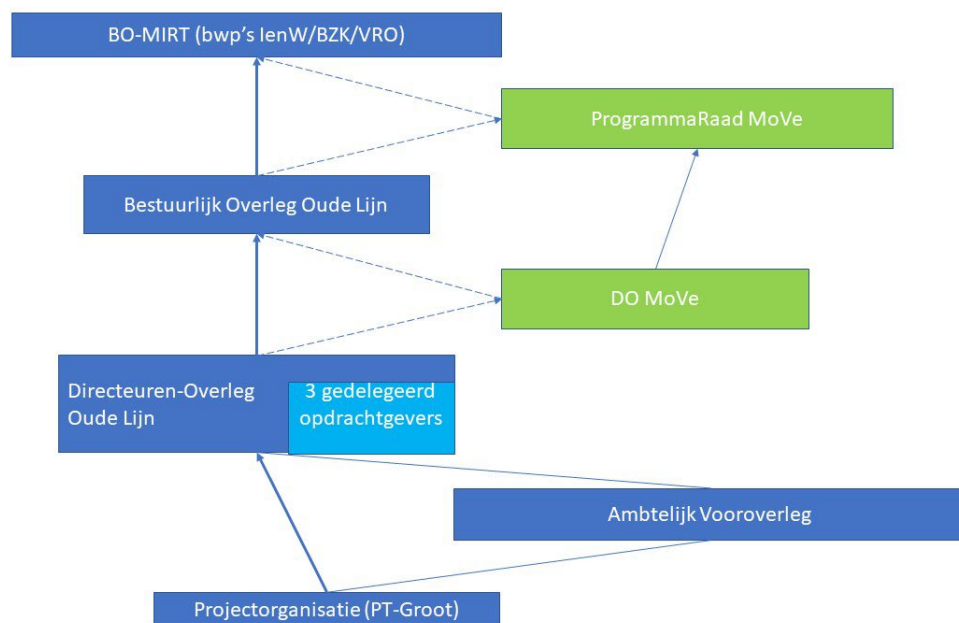
---

<sup>27</sup> Eindrapportage Preverkenning Schaa sprong MOVV, Notitie Oude Lijn, d.d. november 2020.

## 6 Organisatie en besluitvorming

### 6.1 Rijk en regio werken samen aan de MIRT-Verkenning

Deze MIRT-Verkenning maakt deel uit van Programma MoVe (Programmalijn Metropoolregio OV en Verstedelijking). Voor de MIRT-Verkenning wordt een eigen Directeuren Overleg en Bestuurlijk Overleg ingericht, waaronder de 6 deelprojecten hangen (de 4 Knooppunten, City Sprinter/Nieuwe Stations en de uitwerking van wederkerige afspraken uit het Verstedelijkingsakkoord in relatie tot de knooppunten). De benodigde voorbereiding van de besluitvorming is voor elke betrokken organisaties uniek. In het proces wordt hiermee zoveel mogelijk rekening gehouden. Daarnaast verandert een MIRT-Verkenning niet de formele taken en bevoegdheden van de afzonderlijke partners.



Figuur 21. Governance MIRT-Verkenning Oude Lijn

### 6.2 Taken en verantwoordelijkheden

De taken en verantwoordelijkheden binnen de MIRT-Verkenning worden als volgt georganiseerd:

- BO Oude Lijn. Bestuurlijk Overleg waarin Rijk en regio kaderstellende besluiten nemen over scope, tijd en geld. Deelnemers aan het overleg zijn de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de Provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de gemeenten Leiden, Den Haag, Schiedam, Rotterdam en Dordrecht, indien nodig aangevuld met NS en ProRail. Tijdens de verkenningfase wordt nader uitgewerkt hoe de andere gemeenten langs de oude lijn op bestuurlijk niveau worden betrokken.
- Besluitvorming over de Kansrijke Oplossingen (zeef 1), de uiteindelijke voorkeur uit de onderzochte alternatieven en de bestuursovereenkomst 'Wederkerigheid Verstedelijking en Mobiliteit' (zie paragraaf 6.3) vindt sowieso in dit Bestuurlijk Overleg plaats.
- DO Oude Lijn. Directeurenoverleg waarin Rijk en regio besluiten over scope, tijd, geld, organisatie etc binnen de door het BO Oude Lijn (of BO-MIRT) vastgestelde kaders. Deelnemers aan het DO Oude Lijn zijn de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de Provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio

Rotterdam Den Haag, de gemeenten Leiden, Den Haag, Schiedam, Rotterdam en Dordrecht, aangevuld met NS en ProRail.



- Projectorganisatie MIRT-Verkenning Oude Lijn :
  - De projectorganisatie bestaat uit 6 projectteams met elk een eigen deelprojectleider voor respectievelijk het Deelproject City Sprinter & Nieuwe Stations en, de 4 Knooppunten Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centrum en Dordrecht en als zesde de wederkerigheid tussen de Verstedelijkingsontwikkelingen en de Mobiliteitsontwikkelingen (via een bestuursovereenkomst, zie paragraaf 6.3).
  - Elk van de afzonderlijke projectteams dragen zorg voor de dagelijkse aansturing, de inhoudelijke voorbereiding van producten en het lokale omgevingsmanagement (OM). Waar nodig schakelen zij ondersteuning in (bijvoorbeeld van ingenieursbureaus (IB)).
  - De afzonderlijke projectteams dragen zorg voor het 'eigen' deel van het 'lokale' omgevingsmanagement richting gemeenten, bewoners en bedrijfsleven. Het overkoepelend omgevingsmanagement wordt op projectorganisatieniveau geregeld.
  - De centrale projectleiding borgt de samenhang en de afstemming tussen de 6 deelprojectleiders, draagt zorg voor de voorbereiding van DO en BO, draagt zorg voor de overallplanning en draagt zorg voor het bovenlokale omgevingsmanagement (met o.a. belangenorganisaties als ROVER, Fietsersbond, etc.).

### 6.3 Wederkerigheid Verstedelijking

In paragraaf 1.3 is aangegeven dat er een enorme verstedelijkingsopgave is in de Zuidelijke Randstad. In het in 2019 gesloten Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad is afgesproken om minimaal tweederde van de totale woningbouwopgave langs de Oude Lijn te realiseren. In 2021 hebben de Verstedelijkingsalliantie en het Programma MoVe een voorstel uitgewerkt hoe de scope van de verschillende MOVV-uitwerkingen, waaronder de MIRT-Verkenning Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn, verrijkt kan worden met de uitwerking van het verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad om de wederkerigheid tussen verstedelijking en mobiliteit te versterken. Hierbij is nader ingegaan op: woningbouwprogrammering, ruimtelijk flankerend beleid (w.o. parkeerbeleid en ontwerpprincipes) en milieucontouren met bijbehorende instrumenten. Het uitgangspunt is een integrale ontwikkeling van mobiliteit en verstedelijking langs de Oude Lijn. Dit vraagt om afgestemde besluiten ten aanzien van de infrastructuur en knooppunten, het programma en realisatietempo, de omliggende gebiedsontwikkelingen en het flankerend beleid.

De wederkerigheid tussen mobiliteit en verstedelijking komt in de MIRT-Verkenning Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn vooral samen op de 4 knooppunten en de te onderzoeken nieuwe stations. Afgesproken is om de gemaakte afspraken vwb wederkerigheid uit het verstedelijkingsakkoord in samenhang te concretiseren met de MIRT-verkenningfase. Deze is echter breder dan de scope van deze MIRT-verkenning. Tijdens de verkenningfase wordt toegewerkt naar een Bestuursovereenkomst met wederkerige afspraken (Rijk-regio) over verstedelijking/gebiedsontwikkeling en mobiliteit; deze wordt vastgesteld bij het besluit over het voorkeursalternatief.

De scope van deze MIRT-Verkenning gaat voor de knooppunten uit van een smalle afbakening van het projectgebied gericht op het station zelf en de directe omgeving, voor zover er sprake is

van een afweging tussen verschillende mobiliteitsfuncties en/of verstedelijkingskeuzes. De overige ontwikkelingen maken deel uit van het studiegebieden, waar alleen naar de effecten wordt gekeken. De ontwerpprincipes vormen een bouwsteen voor de te onderzoeken alternatieven en varianten in de MIRT-Verkenning. Daarmee is nog niet de doorwerking van het Verstedelijkingsakkoord voldoende geborgd. In de MIRT-Verkenning wordt een keuze gemaakt ten aanzien van de positionering, de integrale stationsontwikkeling en de afwikkeling van de vervoersstromen. Het verstedelijkingsprogramma krijgt grotendeels los van de verkenning vorm en inhoud. Hetzelfde geldt voor de investeringen in de buitenruimte en eventueel beleidswijzigingen ten aanzien van parkeren of ander flankerend beleid. Hier ligt de verantwoordelijkheid bij de gemeenten om deze parallel aan de MIRT-Verkenning uit te werken teneinde de wederkerige afspraken over beleid en investeringen te kunnen maken. Daarmee hebben de wederkerige afspraken betrekking op het totaal van de knooppunten, dat deels binnen en deels buiten de kaders van de MIRT-Verkenning wordt uitgewerkt. Er zijn wederkerige afspraken die grotendeels buiten de invloedssfeer van de knooppunten vallen maar uiterst relevant zijn voor de uitkomst van de MIRT-Verkenning. Zoals de realisatie van de 170.000 woningen die een belangrijke motor is achter de schaa sprong OV op de Oude Lijn. Om in de MIRT-Verkenning de gefaseerde besluitvorming over de alternatieven en de voortgang op de wederkerige afspraken synchroon te laten lopen zijn een aantal tussentijdse afstemmingsmomenten nodig.

Om de samenhang in de besluitvorming over de verschillende onderdelen, zowel inhoudelijk als financieel, goed te borgen wordt een 6<sup>e</sup> werkspoor met een eigen projectteam ingericht. Startpunt hiervoor is de rapportage "handelingsperspectief en raamwerk voor een bestuursovereenkomst", dat in opdracht van MOVV is gemaakt<sup>28</sup>. Het doel van dit 6<sup>e</sup> werkspoor is om een bestuursovereenkomst op te stellen, die bij het besluit over het Voorkeursalternatief wordt vastgesteld. Hierin worden afspraken gemaakt over de integrale ontwikkeling van de knooppunten op basis van het voorkeursalternatief en de financiële bijdragen van verschillende partijen aan een integrale knooppuntontwikkeling (stations, buitenruimte, last-mile, gerelateerde gebieds- en vastgoedontwikkeling). De bestuursovereenkomst bevat minimaal de volgende elementen:

- Positionering van het knooppunt in de stad en het netwerk;
- Integrale ontwikkeling van het station met bijhorende voorzieningen;
- Afwikkeling van verschillende vervoersstromen (lopen, fiets, bus, auto);
- Omvang en aard van het verstedelijkingsprogramma;
- Investerings in de buitenruimte in relatie tot verbindingen en routes;
- Positie van de auto en relatie met parkeernormen.

De bestuursovereenkomst is gereed bij de afronding van de Verkenningfase en beschrijft welke elementen op welke manier worden vastgelegd in het Voorkeursalternatief en hoe deze worden opgepakt in het vervolg (Planuitwerkingsfase) en wat er aanvullend is geregeld of wordt afgesproken om een integrale ontwikkeling van de knooppunten que inhoud en fasering te borgen. De projectleider voor het 6<sup>e</sup> deelproject heeft dus vooral een coördinerende rol gericht op het organiseren van tijdige integrale besluitvorming tussen de verschillende onderdelen, waarvoor verschillende organisaties verantwoordelijk zijn.

---

<sup>28</sup> RHDHV: "Handelingsperspectief en raamwerk voor een bestuursovereenkomst" (Instrumenten om de wederkerigheid tussen verstedelijking en mobiliteit in de Zuidelijke Randstad te borgen en samen het proces te versnellen), 12 mei 2022.

## Bijlage A Lijst met afkortingen

<b>Afkorting</b>	<b>Betekenis</b>
AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur
AOS	Adaptieve OntwikkelStrategie (MOVV)
BO	Bestuurlijk Overleg
HOV	Hoogwaardige Openbaar Vervoer
IB	IngenieursBureau
LBSP	Leiden Bio Science Park
MaaS	Mobility as a Service
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport
MoVe	Mobiliteit & Verstedelijking
MOVV	Metropolitaan OV en Verstedelijking
NMCA	Nationale Markt- en CapaciteitsAnalyse
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
OM	OmgevingsManagement
PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
RTHA	Rotterdam The Hague Airport
SSnSS	Slim en Schoon naar Stad en Strand (SSnSS)

## Bijlage B: Beoordelingskader voor de Analysefase van de MIRT-Verkenning Oude Lijn

### De beslisinfo aan het einde van de Analysefase (zeef 1) richt zich met name op de criteria:

- *Doelbereik / oplossend vermogen.* Oplossingsrichtingen die onvoldoende bijdragen aan de probleem-/doelstelling zijn niet zinvol binnen de scope van de desbetreffende verkenning;
- *Onoverkomelijke belemmeringen ('showstoppers').* Issues die ertoe leiden dat een alternatief onherroepelijk afvalt. Een voorbeeld hiervan is een nieuwe doorsnijding van een Natura 2000 gebied. Gezien de hardheid van de natuurregelgeving is een dergelijk alternatief doorgaans niet reëel. Als een dergelijk alternatief om politiek-bestuurlijke redenen toch meegenomen wordt, moet rekening gehouden worden met aanzienlijke kosten van mitigerende (en compenserende) maatregelen waarbij de kans blijft bestaan dat bij juridische toetsing van het (tracé)besluit alsnog blijkt dat dit alternatief niet mag;
- *Kosten (ordegrootte)* De kosten van oplossingsrichtingen moeten redelijkerwijs in te passen zijn binnen de financiële kaders (randvoorwaarden) die in de startbeslissing zijn vastgelegd. Daarom moet een eerste inschatting van de kosten worden gemaakt, die duidelijk maakt of de oplossingsrichting waarschijnlijk binnen het financiële kader past, misschien het kader overschrijdt of hoogst waarschijnlijk het kader overschrijdt. Hiervoor is inzicht nodig in de belangrijkste kosten(op)drijvende factoren ("cost-drivers" bijv. ondergrond) en kan gewerkt worden met kentallen; het is niet nodig om tot op de cent nauwkeurig alles te ramen, daarvoor zijn de ontwerpen ook nog veel te grof in dit stadium.

### Doelstelling MIRT-verkenning (cf Startbeslissing)

*"Het doel van deze MIRT-Verkenning is te komen tot integrale afspraken over een schaal sprong in het metropolitaan OV langs de Oude Lijn in samenhang met de grote verstedelijkingsopgave in deze regio. Deze integrale aanpak versterkt de agglomeratiekracht van de Zuidelijke Randstad, zorgt ervoor dat de steden met haar toplocaties (woon-werk) in de toekomst duurzaam bereikbaar blijven, vergroot dit de kanselijkheid/kansen voor mensen (nabijheid woon-werklocaties), leidt dit tot verbetering van de leefomgevingskwaliteit in de steden, wordt extra toename van het autoverkeer op het al drukke wegennet voorkomen en wordt het groene landschap ontzien."*

Dit vertaalt zich in de volgende beoordelingsaspecten om doelbereik te kunnen beoordelen:

1. Verstedelijking (wonen en economische toplocaties) in relatie tot versterken agglomeratiekracht
2. Kansen voor mensen vergroten
3. Verbetering leefomgevingskwaliteit in steden
4. Mobiliteit / bereikbaarheid
5. Duurzaamheid

### Expert judgement

In een zeef 1 vindt de beoordeling veelal kwalitatief, dat wil zeggen door middel van expert judgement, plaats. Expert judgement wordt daarbij gedefinieerd als een inschatting van een of meerdere deskundige(n) op grond van zijn kennis en ervaring. Deze beoordeling wordt beargumenteerd vastgelegd. De in te zetten deskundige kan bijvoorbeeld de stedenbouwkundige van de betreffende gemeente zijn of een specialist van het gecontracteerde bureau.

Sommige thema's / aspecten in het beoordelingskader zien meer toe op het onderdeel knooppunten, andere meer op het onderdeel infrastructuur.  
Elk deelproject hoeft dus niet te scoren op alle aspecten.

Het beoordelingskader voor de Analysefase (zeef 1) is uitgewerkt in overleg met de (deel)projectleiders.  
Aan het begin van de Beoordelingsfase (zeef 2) is er de mogelijkheid om het beoordelingskader aan te passen.

Thema's	Aspect	Criterium (ten opzichte van referentie)	Methodiek	Wanneer kansrijk?
Verstedelijking (wonen en economische toplocaties) in relatie tot versterken agglomeratiekracht	Ontwikkeling verstedelijkingslocaties	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mate waarin de oplossing invloed heeft op tempo en kwaliteit van de ontwikkeling van het verstedelijkingsprogramma</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1) Kwalitatief (expert judgement)</li> <li>2) Kwantitatief: aantal nieuwe woningen binnen invloedssfeer van een station</li> </ul>	Oplossing faciliteert / levert positieve bijdrage aan ontwikkeling verstedelijkingslocaties langs de Oude Lijn en versterkt daarmee agglomeratiekracht
	Ontwikkeling toplocaties	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mate waarin de oplossing invloed heeft op tempo en de kwaliteit van de ontwikkeling van de economische toplocaties</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kwalitatief (expert judgement)</li> </ul>	Oplossing faciliteert / levert positieve bijdrage aan ontwikkeling economische toplocaties langs de Oude Lijn en versterkt daarmee agglomeratiekracht
	Sluit aan bij het lokaal DNA	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mate waarin het knooppunt in relatie tot het vervoerproduct herkenbaar en logisch verankerd is in de stedelijke structuur en meerzijdig bereikbaar is</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kwalitatief (expert judgement)</li> </ul>	Er is sprake van een positieve bijdragen aan de verstedelijkingsopgave langs de Oude Lijn ten opzichte van de referentiesituatie
	Complementariteit knooppunten (op Oude Lijn-niveau)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Effect van de oplossing op het versterken van (stedelijke) relaties en samenhang langs de Oude Lijn (vergroten agglomeratiekracht)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kwalitatief (expert judgement, bv met behulp van PBL-publicatie 'Agglomeratievoordelen en REOS'<sup>29</sup>)</li> </ul>	Oplossing faciliteert verstedelijking en vergroot agglomeratiekracht en faciliteert vergroting van de bereikbaarheid
Kansen voor mensen vergroten	Afstand tot banen en onderwijsinstellingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Toename van het aantal (potentiële) banen en onderwijsinstellingen (MBO, HBO, Universiteit) dat als gevolg van oplossing beter bereikbaar wordt voor de inwoners</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kwantitatief (verkeersmodel): aantal arbeidsplaatsen/-onderwijsplekken binnen invloedssfeer van een station</li> <li>Bereikbaarheidskaarten</li> <li>Kwalitatief (index bereikbaarheidsindicator)</li> </ul>	Oplossing vergroot nabijheid mensen – banen – onderwijs

<sup>29</sup> Zie bijvoorbeeld position paper 'Agglomeratievoordelen en REOS' [https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/Agglomeratievoordelen\\_en\\_de\\_REOS.pdf](https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/Agglomeratievoordelen_en_de_REOS.pdf). In tabel 2.1 worden de verschillende voor- en nadelen samengevat en wordt aangegeven wie hiervan profiteert (of nadeel ondervindt): bedrijven of huishoudens'.



Thema's	Aspect	Criterium (ten opzichte van referentie)	Methodiek	Wanneer kansrijk?
	OV-bereikbaarheid voor mensen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbetering OV-bereikbaarheid stadsdelen en economische toplocaties</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kwantitatief (verkeersmodel)</li> <li>Bereikbaarheidskaarten</li> <li>Kwalitatief (index bereikbaarheidsindicator)</li> </ul>	Oplossing vergroot nabijheid stadsdelen – economische toplocaties
Verbetering leefomgevingskwaliteit in steden	Verbetering leefomgevingskwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbeteren milieukwaliteit op aspecten o.a. lucht, geluid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kwalitatief (expert judgement)</li> </ul>	Oplossing draagt bij aan verbeteren milieukwaliteit
	Verbetering ruimtelijke kwaliteit en verblijfskwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bijdrage van de oplossing aan de gewenste verblijfskwaliteit (o.a. kwaliteit openbare ruimte, groen en entree van de stad)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kwalitatief (expert judgement) bv via Bureau Spoorbouwmeester<sup>30</sup></li> </ul>	Oplossing draagt bij aan gewenste verblijfskwaliteit
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Goede oriëntatie, heldere routes en comfortabele overstap naar rest van de stad en andere modaliteiten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kwalitatief (expert judgement) bv via Bureau Spoorbouwmeester</li> </ul>	Oplossing faciliteert goede oriëntatie, heldere routes en comfortabele overstap
	Verbeteren wisselwerking knooppunt en de omgeving met de voorzieningen (interactiemilieu)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Combinatie van activiteiten, wisselwerking binnen en grenzend aan spoor/OV-knoop (in gebouwen en openbare ruimte)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kwalitatief (expert judgement)</li> </ul>	Oplossing levert positieve bijdrage aan het verbeteren van de wisselwerking tussen knooppunt en omgeving (interactiemilieu)
	Verbeteren samenhang in de stad / slechten spoorbarrière	<ul style="list-style-type: none"> <li>Logische, sociaal veilige, vanzelfsprekende verbindingen tussen beide zijden van de spoorbundel / vervoersknoop</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kwalitatief (expert judgement) bv via Bureau Spoorbouwmeester)</li> </ul>	Oplossing verbetert de samenhang in de stad en/of slecht de barrière
Mobiliteit/bereikbaarheid	Ontsluiten nieuwe woon- en werklocaties langs de Oude Lijn	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mate waarin woon-werklocaties worden ontsloten met OV binnen 30-60 minuten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkeersmodel, bereikbaarheidskaarten</li> </ul>	Oplossing draagt bij aan verbetering van de bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties Oude Lijn
	Voorkomen vervoerknelpunt Oude Lijn	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mate waarin de treincapaciteit voldoet aan de vervoervraag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkeersmodel</li> </ul>	Oplossing biedt voldoende treincapaciteit voor de vervoervraag
	Beleving van de reizigers (bus/trein/passanten)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mate waarin oplossing bijdraagt aan (gevoel van) comfort, veiligheid, etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kwalitatief (expert judgement) bv via Bureau Spoorbouwmeester</li> </ul>	Oplossing draagt bij aan verbeterde reizigersbeleving
	Robuustheid/betrouwbaarheid van het netwerk (spoor en regionaal OV)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Punctualiteit, be- en bijstuurbaarheid, beschikbaarheid redundante verbindingen (meerdere reisopties), uitvoerbaarheid dienstregeling.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kwalitatief (expert judgement, analyse ProRail en regionale OV-vervoerders)</li> </ul>	Oplossingen geven geen aanleiding tot onoverkomelijke verslechtingen en/of kunnen de verwachte groei van reizigers accommoderen.

<sup>30</sup> Met behulp van bouwstenen Nieuwe Stationskwartier <https://www.spoorbeeld.nl/over-ons/methodes/het-nieuwe-stationskwartier>

Thema's	Aspect	Criterium (ten opzichte van referentie)	Methodiek	Wanneer kansrijk?
	Verbeteren van het functioneren van het netwerk (spoor en regionaal, inclusief transfer)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mate waarin meerzijdige bereikbaarheid aanwezig is en de reistijd van, naar en door het station voor reizigers verbetert (per type reizigers en herkomst/bestemming (windrichtingen))</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kwalitatief (expert judgement, netwerkanalyse ProRail en regionale OV-vervoerders)</li> </ul>	Oplossing verbetert het functioneren van het OV-netwerk
	Netwerkeffecten landelijk (IC's, goederenvervoer)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Effect op overig spoorproduct (naast CitySprinter)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kwalitatief (expert judgement, netwerkanalyse ProRail)</li> </ul>	Bij voorkeur geen verslechtering IC-product en mogelijkheden goederenvervoer (maak afweging inzichtelijk)
	Effect op mobiliteitssysteem (HWN/OWN, fiets, OV, voetganger)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Effect op modal shift en doorstroming</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkeersmodel en/of analyse andere partijen</li> </ul>	Oplossing verbetert samenhang overig mobiliteitssysteem
Duurzaamheid/klimaat en energie en circulariteit	Circulariteit en CO2-footprint	<ul style="list-style-type: none"> <li>Duurzaam gebruik ondergrond, materialen</li> <li>Uitstoot door bouwlogistiek</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kwalitatief (expert judgement)</li> </ul>	Een oplossing die duurzamer is in de aanleg en gebruiksfase wordt beter beoordeeld
	Klimaatbestendigheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anticiperen op droogte, hitte, extreme neerslag (bijdrage aan de klimaatbestendige stad)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kwalitatief (expert judgement)</li> </ul>	Een oplossing die klimaatbestendiger is wordt beter beoordeeld
Externe effecten	Luchtkwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>Effecten op genoemde aspecten (overall)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kwalitatief op basis van bestaande informatiebronnen</li> </ul>	Geen showstoppers vanuit wet- en regelgeving (niet op te lossen normoverschrijding)
	Geluid			
	Trillingen			
	Natuur & landschap			
	Water & bodem			
	Archeologie & Cultuurhistorie			
	Gezondheid			
	Externe veiligheid			
Inpasbaarheid	Ruimtelijke inpasbaarheid oplossingen verkenning	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inpasbaarheid in de omgeving (ondergronds, bovengronds, knooppunten etc.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kwalitatief (expert judgement, bv. slopen bestaande opstallen, verdwijnen groen, barrièrewerking, etc.)</li> </ul>	Geen onwenselijke inpassingsconsequenties (aantasting stedelijk weefsel / groen / openbare ruimte / versterking barrièrewerking)
Techniek	Technische maakbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>Haalbaarheid, maakbaarheid, onderhoudsaspecten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kwalitatief (expert judgement, a.d.h.v. richtlijnen, ontwerpvoorschriften etc.)</li> </ul>	Oplossing leidt niet tot onbeheersbare risico's

Thema's	Aspect	Criterium (ten opzichte van referentie)	Methodiek	Wanneer kansrijk?
	Adaptiviteit Toekomstvastheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>Oplossing is in stappen maakbaar</li> <li>Oplossingen maken verdere groei niet onmogelijk</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kwalitatief (expert judgement)</li> </ul>	Oplossing is in stappen maakbaar en moet toekomstige aanpassingen niet onmogelijk maken
	Faseerbaarheid en realisatietermijn	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mogelijkheden tot faseren maatregelen</li> <li>Fasering uitvoering / realisatietermijn</li> <li>Hinder tijdens de bouw</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kwalitatief (expert judgement)</li> </ul>	Oplossing is faseerbaar en uitvoerbaar zonder onacceptabele hinder voor gebruikers en omgeving
Kosten	Aanlegkosten, Exploitatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>Investeringskosten</li> <li>Exploitatiekosten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kostenraming +/- 40% (SSK), quick scan business case NS</li> </ul>	Oplossing past ordegrrootte binnen budget
	Beheerkosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Onderhoudskosten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kwalitatief (expert judgement)</li> </ul>	Oplossing is onderhoudbaar (geen unicaten)
Participatie	Draagvlak	<ul style="list-style-type: none"> <li>Draagvlak onder stakeholders</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Input uit participatiemomenten</li> </ul>	Oplossing kan rekenen op draagvlak / geen onoverkomenlijke bezwaren

### Beoordelingsschaal Analysefase - Zeef 1

In de Analysefase – Zeef 1 wordt een vijfpunts beoordelingsschaal gehanteerd zoals onderstaand in tabel weergegeven.

Beoordeling	Toelichting
++	Sterk positief effect, grote kans, grote bijdrage aan / volledig doelbereik
+	Positief effect, bijdrage aan doelbereik
0	Neutraal, geen duidelijke effecten / bijdrage
-	Negatief effect, leidt tot mitigeerbare knelpunten
--	Sterk negatief effect, voldoet niet aan de eis voor een kansrijk alternatief (effect leidt tot onvoldoende doelbereik of betekent dat oplossing niet maakbaar, haalbaar of financieerbaar is)