

MIRT-Verkenning Oude Lijn – deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations

Een update en doorkijk voor de bestuurders in juni 2024

ProRail

MoVe
Oude Lijn
Mobiliteit &
Verstedelijking

Status: definitief
Datum: 8 juli 2024

Inhoud

1. De opgave
2. Het resultaat tot nu toe
3. Welke keuzes verwachten we bij NKO?
4. Zorgpunten

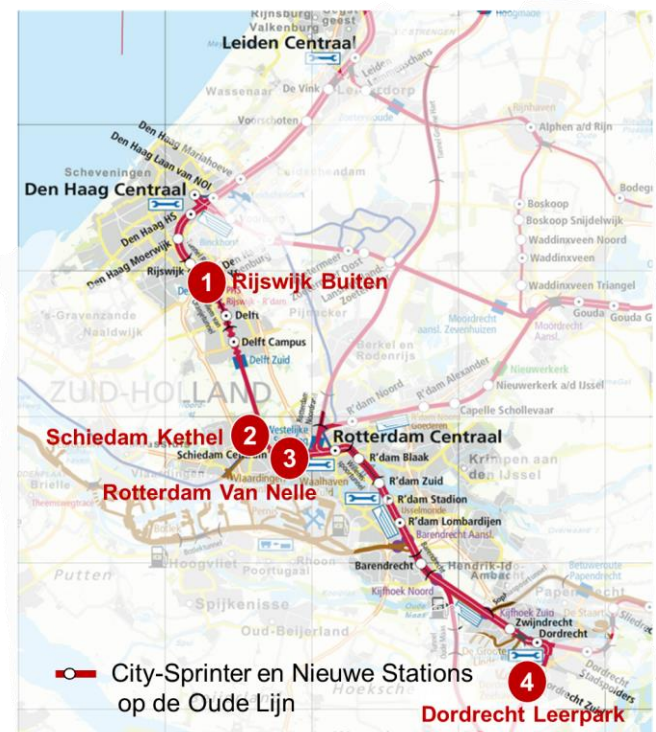
Bijlage 1: Spoorse raakvlakken

Bijlage 2: Vrije kruisingen

Doel en kader van deze presentatie

Deze presentatie is besproken in het BO van Oude Lijn op 13 juni 2024 .

De presentatie heeft tot doel om de bestuurders een zelfde beeld te geven over de voortgang van de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations en de te verwachten keuzes die in het BO van 10 oktober 2024 worden voorgelegd waarmee de kansrijke oplossingsrichtingen bepaald worden. Uitgangspunt bij deze presentatie is de nu beschikbare informatie uit de logistieke- en impactanalyses.



1. De Opgave

De opgave

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



4 nieuwe stations

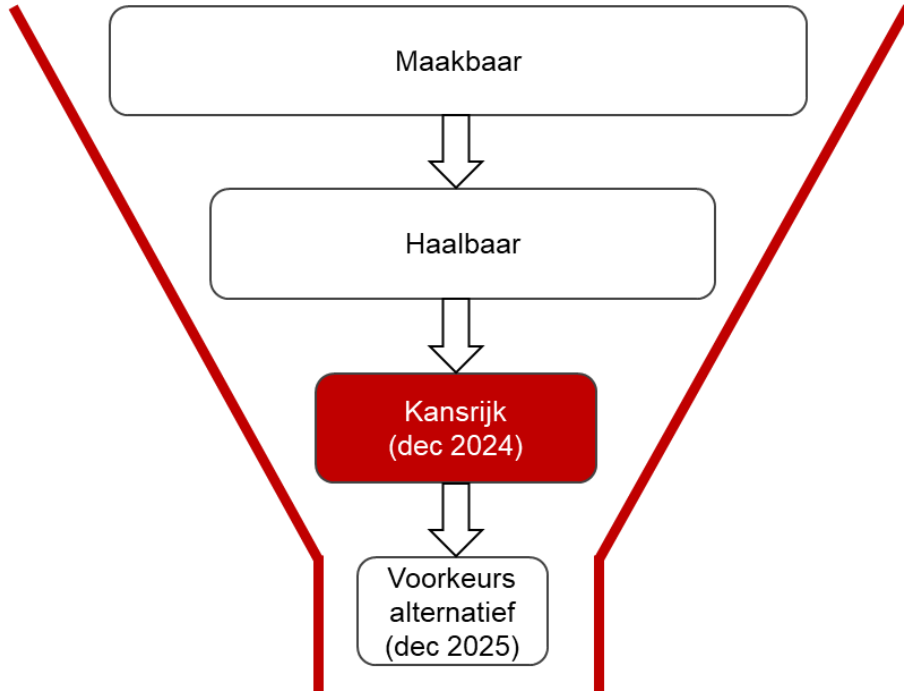
- **Faseerbaarheid** is essentieel om **in stappen** te **ontwikkelen**, passend bij:
 - de verstedelijking
 - de beschikbare financiële middelen
- **Financiële reservering** voor City-Sprinter & Nieuwe Stations, vastgesteld in Move-verband (prijspeil 2023):

onderdeel	reservering (€ mln.)
City-Sprinter, incl. Schiedam Kethel	778
station Dordrecht Leerpark	47
station Rotterdam Van Nelle	59
station Rijswijk Buiten	47
totaal	931

- Belangrijkste vraagstuk bij de NKO:
“Wat werken we nu uit, wat later en wat niet?”

2. Het resultaat tot nu toe

Van Kansrijke oplossingsrichtingen naar Voorkeursalternatief



Fysiek, technisch en logistiek mogelijk
Bepaald in stap 1

Besluit van BO OL 5 oktober 2023
Bepaald wat haalbaar is om verder uit te werken in 7 bouwstenen.

Keuzenotitie – BO OL 10/10/2024
Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen – BO OL 12/12/24
Welke bouwstenen en oplossingen daarbinnen scoren goed op Beoordelingskader en zijn kansrijk?

Voorkeursbeslissing - BO OL eind 2025
Wat is het beste alternatief binnen het op dat moment beschikbaar budget?

De analytische fase – waar staan we?



Vaststellen kansrijke oplossingsrichtingen
BO OL 12 december 2024

Doel van deze analytische fase:

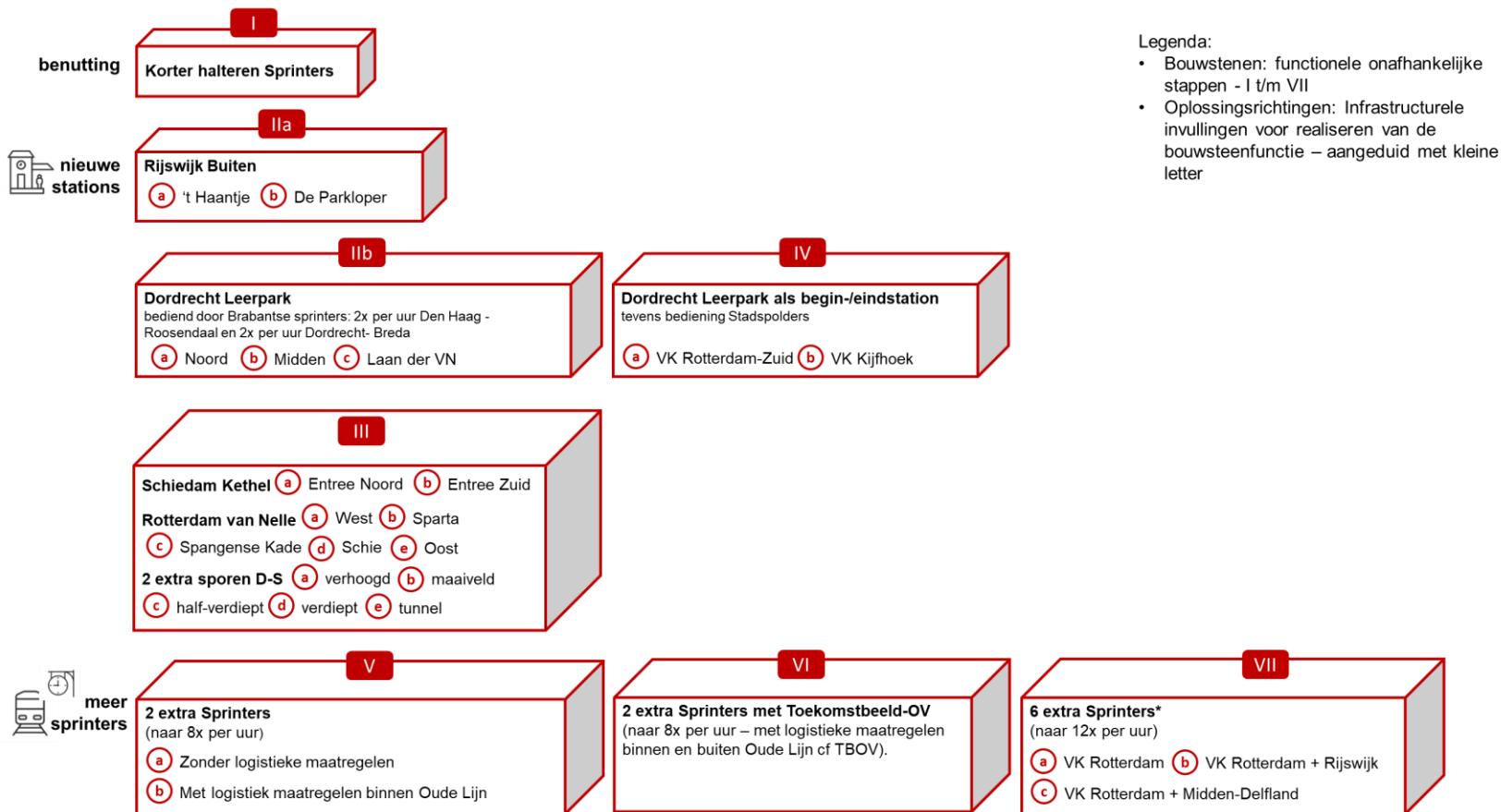
Het **selecteren** van de **kansrijke bouwstenen en oplossingsrichtingen** bij NKO, die verder uitgewerkt worden in de beoordelingsfase om een keuze te maken voor een Voorkeursalternatief, eind 2025.

Voortgang:

- Na de selectie van de bouwstenen (besluit 5 oktober 2023), zijn de onderzoeken gestart voor de **impactanalyses**:
 - De concept impactanalyses zijn afgerond en gerevied
 - De concept impactanalyses worden definitief gemaakt
 - Impactanalyses tot stand gekomen in samenwerking met alle betrokken in- en externe partijen
- De impactanalyses worden verwerkt in:
 - **Keuzenotitie NKO** – CS/NS voor BO Oude Lijn 10 oktober 2024
 - **Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen** voor BO Oude Lijn 12 december 2024
- 22 mei 2024 is de **Kennisgeving start verkenning CS/NS** gepubliceerd, zie link [Oude Lijn, deelstudie Citysprinter en Nieuwe Stations \(CS/NS\) | Platform Participatie](#)

Bouwstenen en oplossingsrichtingen CS/NS

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



Legenda:

- Bouwstenen: functionele onafhankelijke stappen - I t/m VII
- Oplossingsrichtingen: Infrastructurele invullingen voor realiseren van de bouwsteenfunctie – aangeduid met kleine letter

* div. andere nieuwe infrastructuur nodig waaronder 2 extra sporen

Impactanalyses voor 10 thema's

Om tot beslisinformatie te komen, wordt voor elke Bouwsteen en Oplossingsrichting het effect in beeld gebracht aan de hand van de 10 thema's uit de Startbeslissing, met een diepgang die voldoende is om de (niet)kansrijkheid te bepalen:



Bijdrage aan de verstedelijking en de agglomeratiekracht.

Verstedelijking



Bijdrage aan de bereikbaarheid van banen, onderwijs-instellingen en economische toplocaties.

Kansen voor mensen



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

Leefomgevingskwaliteit



- Reizigersprognose.
- Verbeteren van de bereikbaarheid.
- Voldoende treincapaciteit.
- Effect op het overig spoorproduct.
- Effect op vervoerwijzekeuze.

Mobiliteit/bereikbaarheid



Duurzaamheid



Externe Effecten

Effect op CO2-uitstoot en klimaatbestendigheid.

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



Inpasbaarheid

Inpasbaarheid in de omgeving (stad en landschap).



Techniek

- Technische maakbaarheid.
- Toekomstvastheid.
- Faseerbaarheid.



Kosten

- Aanlegkosten (+/- 40%).
- Beheerkosten.
- Exploitatiekosten.



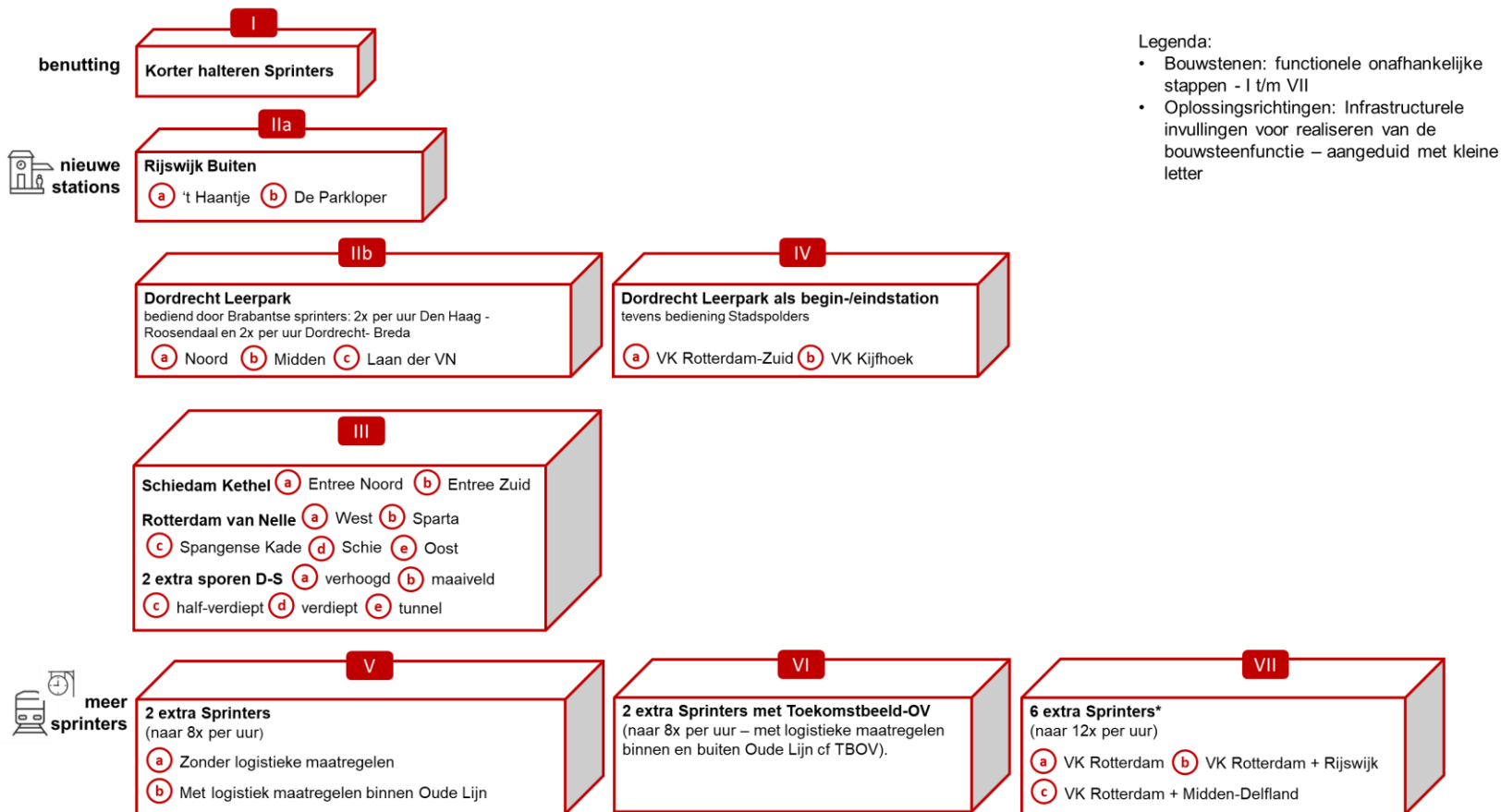
Participatie

Draagvlak in de omgeving (bewoners en belanghebbenden).

3. Welke keuzes verwachten we bij
NKO?

Bouwstenen en oplossingsrichtingen CS/NS

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



Legenda:

- Bouwstenen: functionele onafhankelijke stappen - I t/m VII
- Oplossingsrichtingen: Infrastructurele invullingen voor realiseren van de bouwsteenfunctie – aangeduid met kleine letter

* div. andere nieuwe infrastructuur nodig waaronder 2 extra sporen

Welke soorten keuzes verwachten we bij NKO?



Bouwstenen:

Welke bouwstenen zijn niet kansrijk omdat ze evident slechter scoren op een aantal beoordelingsthema's?



Oplossingsrichtingen:

Welke oplossingsrichtingen binnen bouwstenen zijn niet kansrijk omdat ze evident slechter scoren op een aantal beoordelingsthema's?



Fasering:

Welke bouwstenen/oplossingsrichtingen kunnen nu niet gerealiseerd worden binnen de huidige beschikbare financiële ruimte?

Voorbeeld keuze bouwsteen: IV Dordrecht Leerpark als begin/eindstation

Maatgevende onderscheidende aspecten vanuit de impactanalyses:



Mobiliteit/bereikbaarheid

Andere bediening Dordrecht Leerpark t.o.v. bouwsteen II:

- 8x per uur i.p.v. 4x per uur
- betere verdeling over het uur
- 4x per uur naar Den Haag i.p.v. 2x per uur
- doortrek van 4 sprinters naar Stadspolders mogelijk



Inpasbaarheid

Ruimte nodig voor uitbreiding emplacement Dordrecht, en groot raakvlak met ontwikkeling Knooppunt Dordrecht.



Kosten

Verwachte investeringskosten boven beschikbaar budget. extra investeringen met name:

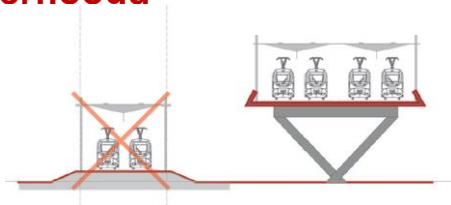
- 1 extra vrije kruising
- Ombouw emplacement Dordrecht en extra perron op station Dordrecht
- 3^e spoor Dordrecht-Leerpark

Keuzes t.b.v. NKO:

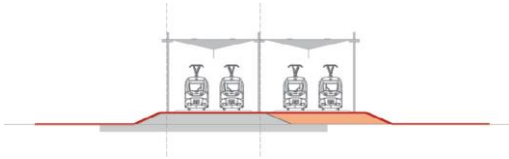
1. Kansrijk vanwege doelbereik (n.t.b.) (NB gevolg voor studielast en tempo beoordelingsfase).
2. Kansrijk maar later uitwerken als zicht is op voldoende budget. In plannen ruimtelijke reservering maken voor de benodigde infrastructurele maatregelen.
3. Niet kansrijk vanwege:
 - Onvoldoende doelbereik (n.t.b.)
 - Hoge kosten

Voorbeeld keuze oplossingsrichting: 2 extra sporen (III & VII)

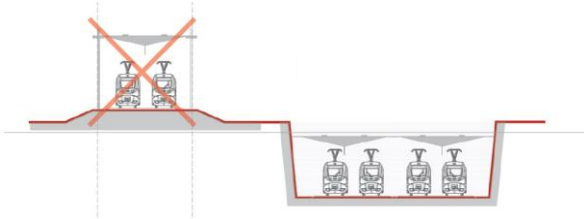
A. Verhoogd



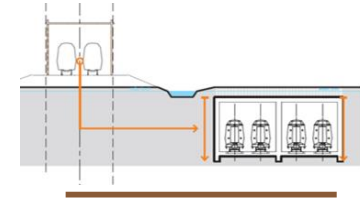
B. Maaiveld



C. Verdiept



D. Tunnel



E. Boortunnel



NB nog in onderzoek of oplossingsrichting per locatie kan verschillen

Beoordelingsthema's en eerste beeld uit de impactanalyses voor de oplossingsrichtingen voor de 2 extra sporen



Verstedelijking

In afwachting van overkoepelend onderzoek (september 2024)



Kansen voor mensen

In afwachting van overkoepelend onderzoek (september 2024)



Leefomgevingskwaliteit

Nader te bepalen in het Werkteam Inpassing viersporigheid



Mobiliteit/bereikbaarheid

Niet maatgevend onderscheidend



Duurzaamheid

De bouw van nieuwe spoorinfra leidt tot hogere CO2-uitstoot tijdens de bouwfase. In de gebruiksfase wordt niet of nauwelijks impact op de CO2-uitstoot verwacht.



Externe Effecten

Maaiveld: effecten gering. (Half-)Verdiept/Boortunnel: verbetering in landelijk gebied, negatieve effecten in stedelijk gebied. Verhoogd: effecten significant.



Inpasbaarheid

Nader te bepalen in het Werkteam Inpassing viersporigheid



Techniek

Alle oplossingen zijn technisch maakbaar en in stappen bouwbaar. De technische complexiteit verschilt per oplossingsrichting.



Kosten

Kostenraming wordt gemaakt. Maaiveld oplossing kost het minst. De andere oplossingsrichtingen zijn een factor 3 tot 16 keer hoger.



Participatie

Omgeving vraagt om snelle duidelijkheid over oplossingsrichtingen en het behoud van groen, natuur, biodiversiteit, verbindingen, recreatie en verblijfskwaliteit.

Voorbeeld keuze oplossingsrichtingen: 2 extra sporen (III & VII)

Maatgevende onderscheidende beoordelingsaspecten vanuit de impactanalyses:



Inpasbaarheid

Beoordeling in afwachting van resultaten
Werkteam inpasbaarheid viersporigheid



Kosten

Kostenraming wordt gemaakt. Maaiveld oplossing kost het minst. De andere oplossingen zijn een factor 3 tot 16 keer hoger.



Participatie

Draagvlak volgt uit de 4^e participatiebijeenkomst met omgeving (september 2024)

Keuzes t.b.v. NKO:

1. Oplossing(en) ... kansrijk vanwege ..., met voorwaarde dat
2. Oplossing(en) ... niet kansrijk vanwege...met voorwaarde dat...

Voorbeeld keuze Fasering: bouwsteen VII 6 extra sprinters

Maatgevende onderscheidend beoordelingsaspecten vanuit de impactanalyses:



Verstedelijking

In afwachting van overkoepelend onderzoek (september 2024)



Inpasbaarheid

Alle oplossingsrichtingen voor de vrije kruisingen zijn fysiek inpasbaar maar verschillen in impact op de omgeving.



Mobiliteit/bereikbaarheid

Hogere frequentie: elke 5 minuten een City-Sprinter. Netwerkeffect: Bij 8x per uur restcapaciteit voor groei IC en int. treinen. Bij 12x per uur is daarvoor grootschalige nieuwe infrastructuur nodig.



Kosten

Verwachte investeringskosten boven beschikbaar budget. extra investeringen, naast 2 extra sporen Delft-Schiedam, met name:

- 1 à 2 extra vrije kruisingen
 - derde spoor Den Haag CS-HS
- Exploitatie tekort verwacht.

Keuzes t.b.v. NKO:

1. Kansrijk vanwege doelbereik (n.t.b.) (NB gevolg voor studielast en tempo beoordelingsfase).
2. Kansrijk maar later uitwerken als zicht is op voldoende budget. In plannen ruimtelijke reservering maken voor de benodigde infrastructurele maatregelen.
3. Niet kansrijk vanwege:
 - Onvoldoende doelbereik (n.t.b.)
 - Geen restcapaciteit voor groei van de IC treinen en internationale treinen
 - Hoge kosten en verwacht exploitatie tekort.

Zorgpunten

Zorgpunten (ook vanuit opbrengst participatie)



Langdurige onrust in omgeving:

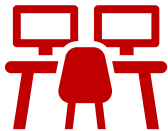
Geen keuzes en langdurig oplossingsrichtingen in de lucht houden, zorgt al voor langere tijd voor onrust in omgeving.

Appèl aan bestuurders: Maak keuzes en laat ons snel weten waar we aan toe zijn?



Onzekerheid voor andere projecten:

De 4 knooppunten en raakvlakprojecten (bijvoorbeeld Kandelaarweg en Baanverbetering Delft-Schiedam) moeten tot aan besluit Voorkeursalternatief rekening houden met meerdere oplossingsrichtingen. Gerichte keuze bij NKO geeft duidelijkheid aan deze projecten, en maakt het mogelijk om samenhang en eventuele strijdigheden te bepalen.



Te weinig keuzes heeft effect op de studie:

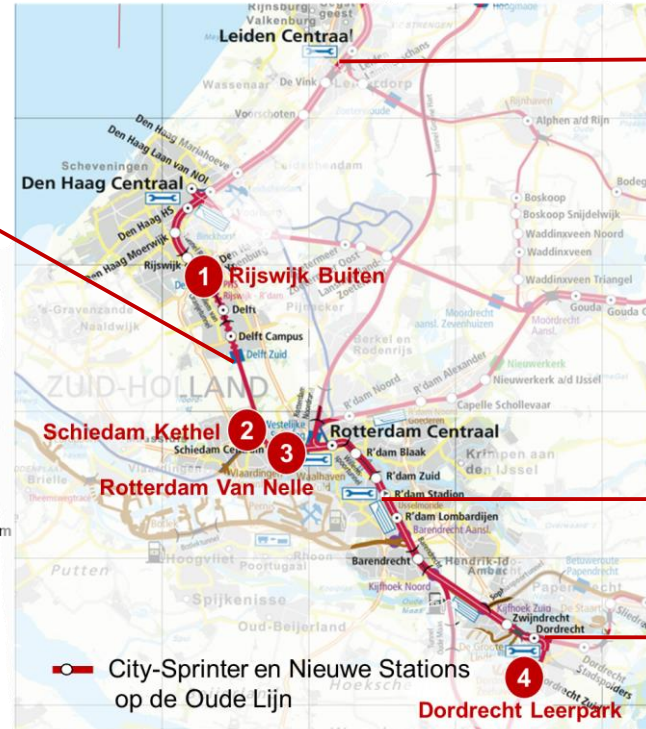
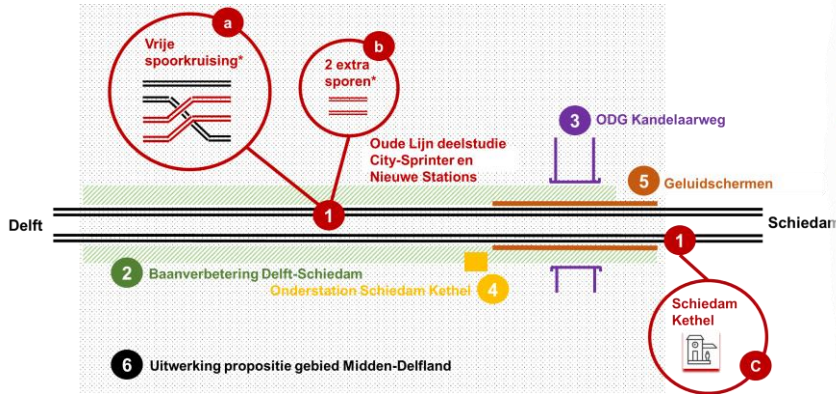
Te weinig keuzes maken bij NKO zorgt voor aanzienlijk tempoverlies waardoor bestuurlijk gewenst Voorkeursbeslissing eind 2025 niet gehaald wordt. Bovendien verwachten we hogere studiekosten en inzet van schaarse capaciteit.

Bijlage 1: Spoorse raakvlakken

Keuzes CS/NS i.r.t. spoorse raakvlakprojecten en knopen

Bouwsteen III & VII:

Toekomstvastheid van de spoorse raakvlakprojecten is afhankelijk van de oplossingsrichting voor de 2^e extra sporen en keuze voor de vrije kruisingen in bouwsteen VII.



Bouwsteen VI:

Kleine aanpassing aan het spoor, geen aanpassing aan perron/station en daarmee in Knoop

Bouwsteen VII:

Toekomstvastheid Station Stadionpark: Sprinters zullen over middensporen gaan rijden, andere oplossingsrichtingen zijn niet toekomstvast.

Bouwsteen IV:

Aanpassing sporen en extra perron nodig in Knooppunt Dordrecht.

Bijlage 2: Vrije Kruisingen

Toelichting bouwsteen IV en VII met vrije kruisingen

Van Eindbeeld naar Bouwstenen IV en VII

Tot en met stap 2 (BO oktober 2023) werkten we met één Eindbeeld, met 8 routes (A t/m H) daar naar toe. Inmiddels is uit het vervolg van de logistieke analyse duidelijk geworden dat twee onderdelen van het Eindbeeld onafhankelijk van elkaar zijn en dus los van elkaar kunnen worden beschreven en beoordeeld, te weten:

- Bouwsteen IV (Dordrecht Leerpark begin- en eindpunt)
- Bouwsteen VII (City-Sprinter 12x per uur)

Bouwsteen IV: Dordrecht Leerpark begin- en eindpunt

Hiervoor is met name nodig:

- 1 vrije kruising bij Rotterdam Vreewijk of Zwijndrecht Kijfhoek
- volledige ombouw sporen en perrons op station Dordrecht
- een extra perron op station Dordrecht
- een extra spoor (naast de huidige 2) Dordrecht-Leerpark

Bouwsteen VII: City-Sprinter 12x per uur

Hiervoor is met name nodig:

- een extra spoor (naast de huidige 2) Den Haag CS - HS
- 2 extra sporen Delft – Schiedam
- 1 à 2 vrije kruisingen tussen Rijswijk en Dordrecht, hiervoor zijn verschillende (combinaties van) oplossingsrichtingen bekeken