

PREVERKENNING SCHAALESPRONG METROPOLITAAN OV EN VERSTEDELIJKING ZUIDELIJKE RANDSTAD

Eindrapportage



PREVERKENNING SCHAALESPRONG METROPOLITAAN OV EN VERSTEDELIJING ZUIDELIJKE RANDSTAD

Eindrapportage



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties



provincie **ZUID HOLLAND**



Den Haag

INHOUD

Inleiding	6
DEEL 01 Resultaten	7
1. Resultaten Preverkenning	8
2. Resultaten deelonderzoek Oude Lijn	11
3. Resultaten deelonderzoek Knooppunten	13
4. Resultaten deelonderzoeken bestaande Regionale Railcorridors	15
5. Resultaten studies regionale HOV-corridors LeiZo, ZoRo en Koningscorridor	17
6. Verstedelijking en HOV-ontwikkelingen	22
7. Uitvoeringsprogramma Verstedelijkingsakkoord	25
8. Vervolg Preverkenning	26
9. Investeringskaart	27
DEEL 02 Notities	29
Notitie Oude Lijn	30
Notitie Knooppunten	39
Notitie Upgrade RandstadRail	58
Notitie Metronet	62
Notitie Investeringspropositie	72
BIJLAGE	83
Besluiten BO MIRT ZWN	84

INLEIDING

Maatschappelijke opgaven

De zuidelijke Randstad krijgt er de komende jaren 400.000 nieuwe inwoners bij. Daarvoor zijn zo'n 240.000 nieuwe woningen nodig. Daarnaast blijven economische sectoren groeien als de Mainport Rotterdam, de Greenport West-Holland en de kennis- en diensteneconomie in en rond de steden. Daarmee neemt ook de druk op bereikbaarheid en beschikbare ruimte toe. In het programma MoVe (mobiliteit en verstedelijking) werken Rijk en regio samen aan oplossingen die nodig zijn bij de duurzame groei van mobiliteit, economie en verstedelijking. Door nu bereikbaarheidsmaatregelen te nemen en voorbereidingen te treffen voor de toekomst, verbinden we mensen, organisaties en netwerken en dragen we bij aan een aantrekkelijke, gezonde en duurzame leefomgeving.

Concrete doelen

Daarom maken we binnen MoVe afspraken over een schaa sprong in het OV in samenhang met verstedelijking langs de hoof dassen van het OV. Hiermee blijven banen en voorzieningen binnen bereik en blijven steden ook in de toekomst duurzaam bereikbaar. Ook sturen we op verbetering van de logistieke efficiëntie en bereikbaarheid in de regio en in de steden. Hiermee dragen we bij aan de concurrentiepositie van de mainport Rotterdam en de greenports en aan de doorstroming van verkeer in de steden. Tenslotte werken we samen toe naar slimme netwerken, waarin OV, fietsen en auto's integrale ketens vormen. Hiermee zorgen we voor keuzemogelijkheden voor de reizigers en een efficiënt mobiliteitssysteem. Om deze opgaven op duurzame en leefbare manier in de bestaande leefomgeving in te passen is het de ambitie om de benodigde woningbouw en ruimte voor arbeidsplaatsen zoveel mogelijk binnen bestaand bebouwd gebied op te vangen en een schaa sprong te realiseren in het mobiliteitssysteem binnen en tussen de steden. Op die manier streven we naar het optimaal benutten en versterken van het groeivermogen en de agglomeratiekracht in de regio.

Preverkenning schaa sprong MOVV

Met deze eindrapportage presenteren we de resultaten en conclusies van de verschillende deelonderzoeken van de Preverkenning Schaa sprong Metropoli taan OV & Verstedelijking (MOVV) die we binnen MoVe hebben uitgevoerd. We gaan achtereenvolgens in op de Preverkenning, de relatie met de Verstedelijken gsal liantie, de voortgang van het Uitvoeringsprogramma Verstedelijken gsal kkoord en de regionale HOV-corridors. Achterin deze rapportage staan uitgebreidere notities van de deelonderzoeken Bekostiging, Oude Lijn, Knooppunten en Bestaande Regionale Rail Corridors (Leyenburgcorridor en Metronet).

Deze eindrapportage is vastgesteld in de Programmaraad MoVe van 29 oktober 2020, en vormt de basis voor de besluiten in het BO MIRT Zuidwest Nederland van 26 november 2020.

→ [Bijlage besluiten BO MIRT ZWN 2020](#)

A photograph of a person wearing a grey coat and a brown bag, with several green circular overlays. The text 'DEEL 01' is in large white letters, and 'RESULTATEN' is in smaller white letters below it.

DEEL 01

RESULTATEN

1. RESULTATEN PREVERKENNING

CONTEXT EN DOEL

Binnen MoVe heeft de Werkplaats MOVV in 2019 de Adaptieve Ontwikkelstrategie Metropolaan OV en Verstedelijking (AOS) opgesteld. Hierin staan diverse landelijke en regionale HOV-verbindingen, gekoppeld aan binnenstedelijke gebiedsontwikkelingsprojecten.

Doel van deze Preverkenning is om de AOS MOVV uit te werken in een pakket maatregelen en (MIRT-) verkenningen voor de Oude Lijn (en gerelateerde stations), stationsomgevingen en regionale HOV-verbindingen. Inclusief een voorstel voor fasering en bekostiging. Dit alles in nauwe samenhang met de uitwerking van de verstedelijkingsopgaven nabij de Oude Lijn.

CONCLUSIES

Alle deelonderzoeken zijn inmiddels (nagenoeg) afgerond en de Preverkenning heeft bovenstaand doel bereikt. Dit zijn de belangrijkste conclusies:

- 1. Combinatie zorgt voor versnelling woningbouw en economische groei** - De combinatie van de onderzochte investeringen in de Oude Lijn, knooppunten en regionale HOV-corridors zorgt er enerzijds voor dat de beoogde versnelling van de woningbouw in de Zuidelijke Randstad mogelijk is (240.000 nieuwe woningen tot 2040). Anderzijds gaat de stedelijke Zuidelijke Randstad meer als één geheel functioneren waardoor meer economische groei (agglomeratiekracht) ontstaat.
- 2. Integrale aanpak mobiliteit en verstedelijking lonend** - De Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) MOVV laat zien dat een integrale aanpak van verstedelijking, Oude Lijn, knooppunten en onderliggend HOV aanzienlijke maatschappelijke baten oplevert (verhouding baten/kosten is 1,33). Ook laat de MKBA zien dat de baten van investeren in mobiliteit én verstedelijking aanzienlijk groter zijn dan alleen te investeren in mobiliteit of verstedelijking.

In onderstaande visuals zijn de resultaten van de MKBA MOVV kort weergegeven.

→ [Notitie Investeringspropositie](#)

Legenda

- Bereikbaarheidsmaatregelen Oude Lijn
- Bereikbaarheidsmaatregelen regionaal HOV Regio Zoetermeer
- Bereikbaarheidsmaatregelen regionaal HOV Regio Den Haag
- Verhogen frequentie metronet in spits
- Introduceren van 2 HOV-verbindingen Rotterdam
- Nieuw station
- Nieuwe woningen
- Upgrade station

Aantal woningen
208.000

Reizigers
In 2040 circa 1,45 miljoen reizigers per dag.

Werkgelegenheid
+70.000 extra banen

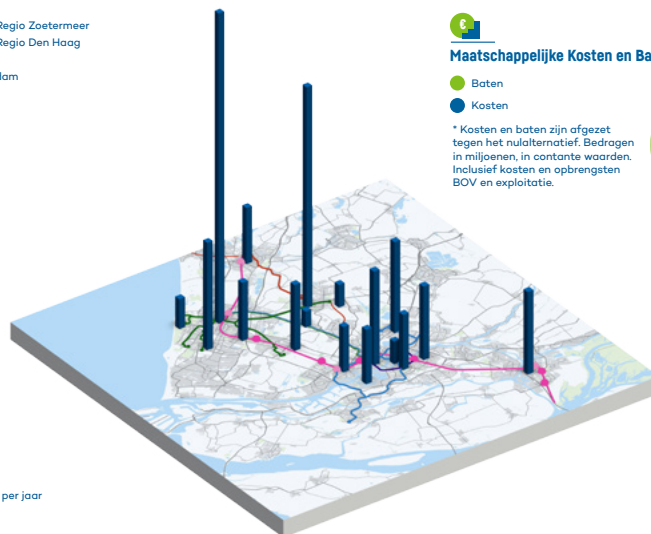
Investering
9,5 miljard incl. BTW nominale waarde
(ca. 8 miljard excl. BTW)

Maatschappelijke meerwaarde
€1,85 miljard

Maatschappelijk rendement
33%

MKBA uitkomst
1,33

Economisch potentieel
Max. 0,2% groei BRP per jaar
Jaarlijkse economische groei cijfer van de
Zuidelijke Randstad versnelt van 2% naar 3% per jaar



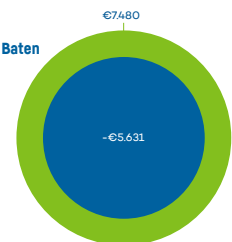
€

Maatschappelijke Kosten en Baten

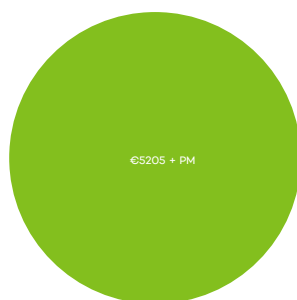
Baten

Kosten

* Kosten en baten zijn afgezet tegen het nulalternatief. Bedragen in miljoenen, in contante waarden. Inclusief kosten en opbrengsten BOV en exploitatie.



Mobiliteitseffecten

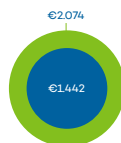


Bestaande reizigers profiteren van snellere reistijden en verduurzamen hun mobiliteitsgedrag. Dat leidt ook tot minder congestie op de weg

- Projectalternatief
- Nulalternatief

* Alle bedragen in miljoenen en in contante waarden (zichtperiode van 2020-2120)

Maatschappelijke effecten



Duurzaam mobiliteitsgedrag nieuwe bewoners en werknemers



Leefbaarheid



Energie



Agglomeratiekracht



Consumentensurplus sociale huur



Behoud open landschap en groen

Maatschappelijk rendement



1,33 Rendement mobiliteit en verstedelijking samen

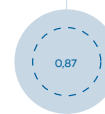
Rendement

1,33 rendement synergie



Rendement Mobiliteit

1,33 rendement synergie



Rendement Verstedelijking

3. Belang gefaseerde aanpak - De koppeling tussen verstedelijkingslocaties en HOV-investeringen is scherper in beeld gebracht. Dit bevestigt het belang van een gefaseerde aanpak, waarin het OV-deel van de lopende verkenningen binnen MoVe (CID Binckhorst en Oeververbindingen regio Rotterdam), de bestaande knooppunten op de Oude Lijn en de bestaande regionale railcorridors nodig zijn om de woningbouwopgave tot 2030 en de bijgaande reizigersstromen te faciliteren. De overige regionale HOV-corridors leveren vooral een bijdrage aan de grotere woningbouwopgaven na 2030 (zie §7).

- 4. In samenhang upgraden regionale railcorridors** - De bestaande regionale railcorridors RandstadRail (Leyenburgcorridor) en Metro vragen om upgrades op kortere termijn. Zo is intensievere bediening mogelijk waarmee we de NMCA-knelpunten aanpakken. Omdat ze deels dezelfde infrastructuur gebruiken, moeten ze in samenhang doorontwikkeld worden.
- De HOV-corridors Leiden – Zoetermeer, Zoetermeer – Rotterdam en Den Haag – Zoetermeer/Delft (Koningscorridor) zijn vooral belangrijk voor de verstedelijkings- en mobiliteitsopgaven op de langere termijn. Deze vergen de aanleg van nieuwe infrastructuur. Ook bij deze corridors moet de onderlinge samenhang beter worden verkend.
- 5. Realisatie hele MOVV-programma voor 2040** - Vanuit de integraliteit van het systeem is het belangrijk dat de partijen de intentie hebben om het gehele MOVV-programma voor 2040 te realiseren. Dat geeft perspectief aan de gemeenten en projectontwikkelaars die staan voor de verstedelijkingsopgave (wonen en werken). Tegelijkertijd kunnen bestuurders jaarlijks aan de hand van de monitor MOVV vaststellen of bijsturing nodig is. Het gaat hierbij in ieder geval om inzicht of programmering en fasering van woningen en arbeidsplaatsen parallel lopen met de bereikbaarheidsopgaven én met afspraken over ruimtelijk flankerend beleid. Waaronder afgestemde parkeer- en mobiliteitsnormen op regionaal en lokaal niveau en maatregelen voor de eerste en laatste kilometer (lopen, fietsen, fijnmazig OV, smart mobility). Daarnaast gaat het om de vraag of de woningbouw en de mobiliteitsvraag zich ontwikkelen zoals verondersteld in de AOS.
- 6. Stapsgewijs bekostigen** - We vragen de MoVe-partijen om de komende 20 jaar stapsgewijs bekostiging te zoeken voor dit MOVV-programma. Bij de eigen middelen, andere fondsen en via alternatieve bekostiging. We bekijken de mogelijkheden voor financiering onder het Nationaal Groeifonds en Europese financieringsbronnen. Alternatieve bekostiging op programmabasis vereist veelal nieuwe wet- en regelgeving en biedt daarom op langere termijn mogelijkheden. Op kortere termijn is dit op projectniveau te onderzoeken.
- 7. Eenduidige afspraken kostenverdeling** - Het maken van een eenduidige afspraak tussen Rijk en regio over kostenverdeling voor de hele looptijd van het programma helpt bij het tijdig verkrijgen van de benodigde middelen. Ook enthousiasmeert dit andere (private) investeerders. Hiervoor is een voorstel voor de Programmaraad van juli 2021 te maken.

2. RESULTATEN DEEL- ONDERZOEK OUDE LIJN

CONTEXT

De Oude Lijn is de spoorlijn tussen Leiden en Dordrecht. Op de verbinding tussen Leiden en Rotterdam wordt met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) een maatregelenpakket gerealiseerd.

Dit maakt een frequentieverhoging van zes naar acht InterCity's (IC's) en van vier naar zes Sprinters mogelijk. Met de PHS-dienstregeling wordt de capaciteit van de Oude Lijn maximaal benut. Dat heeft te maken met de vervlechting van regionaal, nationaal en internationaal spoorvervoer, het verschillende spoorgebruik op deeltrajecten en het ontbreken van vier sporen tussen Delft en Schiedam.

Conclusie: om voorbij het maximum te gaan is een systeemsprong noodzakelijk.

De systeemsprong Oude Lijn gaat om het vergroten van capaciteit, toevoegen van nieuwe stations en ontvlechten van vervoersstromen. De afgelopen maanden heeft de Werkgroep Oude Lijn onderzocht welke (infrastructurele) maatregelen hiervoor nodig zijn.

DOEL

Het doel van het deelonderzoek Oude Lijn was een vervoers- en infrastructuurstudie naar de Oude Lijn Leiden – Dordrecht als drager van een substantieel deel van de verstedelijking. Eindbeeld: de schaalessprong naar een CitySprinter-concept tussen 2030 en 2040, afgestemd op het Toekomstbeeld OV en het spoorgoederenvervoer.

BEVINDINGEN

Dit zijn de belangrijkste bevindingen:

- 1. Infrastructurele maatregelen** - Om de systeemsprong te realiseren zijn onderstaande infrastructuurmaatregelen nodig. Totaal gaat het om een investering van 2,2 miljard (excl. BTW).
 - Aanpassingen verbinding Den Haag CS – Den Haag HS (perrons, kruising en derde spoor)
 - Vier sporen tussen Delft Campus en Schiedam Centrum
 - Aanpassingen perrons en wissels Rotterdam Centraal
 - Vrije kruising voor HSL en goederenvervoer ter hoogte van IJsselmonde
 - Keervoorziening bij Lombardijen, Barendrecht of Zwijndrecht
 - Vrije kruising voor goederenvervoer ter hoogte van Zwijndrecht
 - Aanpassingen emplacement Dordrecht en spooruitbreiding richting Leerpark/Amstelwijck.
- 2. Afhankelijkheid van GON** - Het CitySprinter-concept lijkt niet te realiseren zonder Goederen Oost Nederland (GON), ook niet een beperktere variant van de CitySprinter.

- 3. Keervoorziening voor hogere frequentie CitySprinter** - Als gevolg van het brugopenings-regime van de Grote Brug Dordrecht is een maximale frequentie van 8x per uur voor de CitySprinter mogelijk. Om op de rest van het traject de frequentie wel te verhogen is een keervoorziening voor de brug bij Dordrecht gewenst. Uit analyse van de vervoers-waarde blijkt dat het wenselijk is om de keervoorziening zo dicht mogelijk op de brug bij Dordrecht te realiseren, zodat ook Barendrecht en Zwijndrecht kunnen profiteren van een hogere frequentie dan 8x per uur.
- 4. Systeemsprong noodzakelijk** - Zonder realisatie van de systeemsprong is realisatie van nieuwe CitySprinterstations niet mogelijk of niet toekomstvast. Voor station Rotterdam Stadionpark wordt dit nader onderzocht.
- 5. Nieuwe stations in MIRT-verkenning** - Voorstel is de volgende nieuwe stations mee te nemen in de MIRT-verkenning Oude Lijn:
- Rijswijk Buiten
 - Schiedam Kethel
 - Rotterdam Van Nelle
 - Dordrecht Leerpark
 - Dordrecht Amstelwijk.
- 6. Uitwerking station Rotterdam Stadionpark** - Station Rotterdam Stadionpark wordt verder uitgewerkt als onderdeel van de MIRT-Verkenning Oeververbindingen Regio Rotterdam.
- 7. Passagiersgroei sprinterdienst door systeemsprong** - De systeemsprong CitySprinter Oude Lijn leidt tot een groei van het aantal passagiers in de sprinterdienst Den Haag - Dordrecht van bijna 80%. Als de IC-status van Schiedam en Blaak vervalt, zal het aantal reizigers met ruim 100% toenemen.
- 8. MIRT-verkenning Oude Lijn nu starten** - Vanuit vervoerswaarde bezien is de systeem-sprong omstreeks 2040 nodig. Vanuit het perspectief van verstedelijking (ontsluiten nieuwe woon-, werk- en leergebieden) én robuustheid van het netwerk is realisatie van de systeemsprong tussen 2030 en 2035 gewenst. Uitgaande van 10-12 jaar voor de voorbereiding en realisatie van de maatregelen is nu het moment om een MIRT-verkenning Oude Lijn te starten.

→ Notitie Oude Lijn, met uitwerking van punten 1-8.

3. RESULTATEN DEEL- ONDERZOEK KNOOPPUNTEN

CONTEXT EN DOEL

Op de Oude Lijn is een aantal stations gereed voor de beoogde verstedelijkingsopgave en schaa sprong in het OV. Andere stations zijn dat echter niet. Het deelonderzoek Knooppunten is gericht op een samenhangende aanpak voor OV-knooppunten met een grote integrale investeringsopgave vanuit mobiliteit en verstedelijking. Het gaat om knooppunten die vragen om een integrale aanpak van station, stationsomgeving en gebiedsontwikkeling.

CONCLUSIES

Dit zijn de belangrijkste conclusies:

- 1. Urgentie vier bestaande knooppunten grootst** - Voor vier bestaande knooppunten op de Oude Lijn is de urgentie tot een grondige aanpak het grootst: Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam en Dordrecht. Deze knooppunten hebben te maken met een vergelijkbaar vraagstuk: hoe zijn de mobiliteits- en ruimtelijke ontwikkelingen te faciliteren binnen de schaarse ruimte die er is? In de komende jaren zal een deel van de verstedelijkingsopgave in de directe stationsomgeving verwezenlijkt worden. Het gaat hierbij om circa 18.000 woningen en 14.000 arbeidsplaatsen. Een gevolg van groeiende verstedelijking rondom de knooppunten is dat de reizigers- en overstappersaantallen groeien. Het is daarom van groot belang dat de knooppunten deze groeiende reizigersstroom efficiënt kunnen faciliteren. Maar ook aantrekkelijk zijn om een goed investeringsklimaat kunnen onderhouden.
- 2. Adaptieve en integrale schaa sprong nodig** - Uit de uitgevoerde analyse blijkt dat de betrokken organisaties al samenwerken aan knooppuntontwikkeling. Zij doen dit voornamelijk bij investeringen in fiets- en infrastructurele voorzieningen. Veel maatregelen die no-regret zijn, worden al uitgevoerd. Een integrale aanpak is nodig om de volgende aspecten in samenhang te kunnen realiseren: de benodigde vergroting van kwaliteit en capaciteit van de transfer in en rondom de stations, de ruimtelijk-economische ontwikkelingen én de kwaliteitsvergroting van de openbare ruimtes. Conclusie: een adaptieve en integrale schaa sprong is nodig om de voorspelde verstedelijking en bijhorende groei in reizigers te kunnen accommoderen.
- 3. Wederkerigheid van verstedelijking** - Tussen de ontwikkelingen van de vier knooppunten en de infrastructurele schaa sprong op de Oude Lijn bestaat een sterke samenhang. De Oude Lijn functioneert als ruggengraat binnen de Zuidelijke Randstad, en is deels voorwaardelijk voor het mogelijk maken van de verstedelijkingsambitie. Andersom leidt het flankerend beleid bij gebiedsontwikkeling in de stationsgebieden tot versterking van de Oude Lijn. Zo worden de parkeernormen voor nieuwe ontwikkelingen drastisch verlaagd, in het geval van Leiden en Dordrecht zelfs naar nul.

4. Extra publieke investeringen renderen - De verstedelijkingsambities zijn alleen te realiseren als er bekostiging komt voor de onrendabele toppen op de grondexploitaties en ongedekte bovenplanse kosten. De Woningbouwimpuls van BZK draagt hieraan bij, onder meer door een bijdrage van ruim €18 miljoen voor de gebiedsontwikkeling in Schieveste. De gemeente Den Haag dient voor woningbouwontwikkeling rond Laan van NOI een aanvraag in voor de 2^e tranche van de woningbouwimpuls. Belangrijk inzicht hierbij is dat die extra publieke investeringen renderen: de MKBA van de Verstedelijkingsalliantie concludeert een positieve maatschappelijke kosten/baten-verhouding op elf verstedelijkingslocaties, waaronder Schieveste Schiedam, Stationsgebied Leiden en Spoorzone Dordrecht.

5. Aanvullende budgetlijn voor KTA-knooppunten - Op korte termijn zijn investeringen wenselijk in fietsenvoorzieningen, kwaliteit van de openbare ruimte en ketenmobiliteit. Deze maatregelen zijn beperkt van omvang en zijn onafhankelijk van de te nemen voorkeursbeslissing uit te voeren. Naast de vier bestaande knooppunten (waar een schaalsprong van het knooppunt noodzakelijk is) geldt dit ook voor andere knooppunten, waar grootschalige herontwikkeling nu (nog) niet aan de orde is maar waar wel investeringen in kwaliteit en capaciteit nodig zijn. Het gaat daarbij om projecten waarvoor de benodigde investeringen:

- Veel beperkter zijn dan de grote MoVe-projecten;
- Te omvangrijk zijn voor de lopende knooppuntprogramma's van MRDH en PZH;
- Te zwaar zouden drukken op het KTA-budget MoVe.

Het voorstel is om in 2021 binnen de KTA-MoVe een aparte en aanvullende budgetlijn te creëren voor knooppunten. De investeringsomvang, de maximale financiële bijdrage per project en het beoordelingskader moeten daarvoor nog worden uitgewerkt.

VERVOLG 2021

MIRT-verkenning infrastructuur en knooppunten Oude Lijn - Gezien de directe samenhang tussen de infrastructurele investeringen op de Oude Lijn en de gebiedsontwikkeling op de vier knooppunten, is het voorstel om een MIRT-verkenning infrastructuur en knooppunten Oude Lijn te starten. Eerste stap is het opstellen van een startdocument dat de basis vormt voor een startbesluit conform het MIRT-spelregelkader. Per knooppunt wordt hierin uitgewerkt welke oplossingen er zijn voor een integrale ontwikkelingsaanpak, die uiteindelijk te gebruiken is als basis voor latere beslissingen.

Investeringen vier knooppunten - Bij de vier bestaande knooppunten komt een groot aantal ontwikkelingen samen waarvan de grootte van de publieke investeringen wordt ingeschat op circa €580 miljoen (exclusief BTW). Een aantal maatregelen, vooral op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, microbereikbaarheid en ketenmobiliteit, zal door de gemeenten en de regio zelf opgepakt moeten worden. Voor integrale stationsontwikkeling zijn ook het Rijk en ProRail nodig.

Overige knooppunten - Het deelonderzoek knooppunten heeft geen integraal onderzoek verricht naar de nieuwe knooppunten op de Oude Lijn. Aangezien deze knooppunten niet ontwikkeld kunnen worden voor de schaalsprong in de infrastructuur van de Oude Lijn (2030 of later), is een brede gebiedsgerichte visieontwikkeling nu niet aan de orde. Deze knooppunten komen in het vervolgtraject van de Oude Lijn-studie aan de orde. Uitzondering hierop is het station Rotterdam Stadionpark, dat mogelijk wel voor 2030 te ontwikkelen valt. Dit station is onderdeel van de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam. Voor de overige stations op het hoofdrailnetwerk, en de belangrijkste stations op het regionale HOV-netwerk, loopt een analyse door de Vereniging Deltametropool. De resultaten daarvan vormen een bouwsteen voor een voorstel over welke knooppunten in 2021 nader worden uitgewerkt.

→ [Notitie Knooppunten, met uitwerkingen per station.](#)

4. RESULTATEN DEEL- ONDERZOEKEN BESTAANDE REGIONALE RAILCORRIDORS

CONTEXT

De bestaande regionale railcorridors (RandstadRail 3 en 4 en het Metronet) leveren een belangrijke bijdrage aan de huidige mobiliteit en aan de verstedelijking in de Zuidelijke Randstad. Nu reizen dagelijks bijna een half miljoen reizigers in 14 gemeenten in de Zuidelijke Randstad met deze lijnen. In de directe invloedssfeer (straal 1 km vanaf stations) zijn tot 2030 ongeveer 75.000 nieuwe woningen gepland. Het reizigersverkeer zal sterk toenemen door de autonome groei en de nieuwe bewoners, met een groeiende druk op de corridors als gevolg. Dat maakt het nodig om voor deze corridors rond 2026 te komen tot upgrades in capaciteit, reissnelheid en het oplossen van de (NMCA) knelpunten. De upgrades betreffen extra en langere railvoertuigen (door koppeling) en specifieke investeringen aan de railinfrastructuur, haltes en kruisingen/overwegen. De extra capaciteit en reissnelheid leidt tot een verwachte jaarlijkse reizigersgroei van 3% tot 2040.

INZICHTEN EN FOCUS

Voor komend jaar is het voorstel om een vervolgonderzoek te starten naar de upgrade van de bestaande regionale railcorridors in de Zuidelijke Randstad, gericht op het voorbereiden van een investeringsbeslissing in het BO MIRT 2021.

1. RandstadRail - Voor RandstadRail (Leyenburgcorridor) ligt de focus op het oplossen van NMCA-knelpunten Samenloopdeel en Tramtunnel Grote Marktstraat, het verhogen van de reissnelheid én het verhogen van de systeemkwaliteit op onderdelen van tram naar lightrail. Dit leidt voor 2030 tot de mogelijke ingrepen:

- Gekoppeld rijden van de huidige railvoertuigen
- Een fly-over bij Laan van NOI die de metro en lightrail fysiek ontvlecht
- Een nieuwe route voor lijn 6.

De investeringsomvang wordt nu ingeschat op €100 - 150 miljoen en wordt het komende jaar verder uitgewerkt.

2. Metronet - Voor Metronet ligt de focus op het oplossen van zes (NMCA-) knelpunten in het metronet, hogere frequenties en capaciteit in de spits op het metronet. Dit leidt voor 2030 tot de mogelijke ingrepen:

- 35 – 45 extra metro's
- Nieuwe stallingslocatie
- Aanpassen stroomvoorziening
- Optimalisatie spoorbeveiligingssysteem
- Capaciteitsaanpassing station Beurs
- Geluidsmaatregelen
- Saneren van een overweg.

VERVOLG

De investering (nog exclusief extra reizigersinkomsten) wordt nu ingeschat op €250 - 400 miljoen en wordt het komende jaar verder uitgewerkt. MRDH, HTM en gemeente Den Haag (RandstadRail) en MRDH, RET en gemeente Rotterdam (Metronet) voeren deze onderzoeken in nauwe samenhang uit en betrekken de relevante gemeenten, PZH, BZK en IenW hier in.

→ [Notitie Upgrade Randstadrail en Notitie Metronet.](#)

5. RESULTATEN STUDIES REGIO- NALE HOV-CORRIDORS LEIZO, ZORO EN KONINGSCORRIDOR

CONTEXT EN DOEL

Drie regionale HOV-corridors kunnen op langere termijn, na 2030, de verstedelijking en de agglomeratiekracht in de regio ondersteunen: de R-net corridor Leiden – Zoetermeer, die in de toekomst zou kunnen doorrijden naar Katwijk en verder; de verbinding Zoetermeer – Rotterdam, die zou kunnen doorgroeien naar een railverbinding; en Koningscorridor (Den Haag – Zoetermeer/Delft), die van de bestaande verbinding Scheveningen – Den Haag CS zou kunnen worden ontwikkeld tot een lightrail van Scheveningen-station Lansingerland/Zoetermeer. In de drie onderzoeken wordt nagegaan wat de potentie is van deze verbindingen, en welke maatregelen op kortere termijn mogelijk zijn om deze verbindingen stapsgewijs te realiseren.

CONCLUSIES

De drie studies naar de regionale HOV-corridors leiden tot de volgende conclusies:

Corridor Leiden – Zoetermeer

In 2020 zijn de maatregelen voor de aanpak van knelpunten in de doorstroming verder onderzocht op hun effecten op de reistijd tussen Leiden station en Zoetermeer Centrum-West). Dit leverde de volgende inzichten op:

- 1. Samenhang tussen corridors** - De HOV-verbinding biedt een alternatief voor de langere reistijd tussen Leiden en Zoetermeer via spoor en RandstadRail. De verbinding draagt bij aan het verminderen van de druk op het NMCA knelpunt van het Samenloopdeel RandstadRail. Geconstateerd is dat er een samenhang is met de corridors Den Haag-Zoetermeer en de ontwikkelingen op OV knooppunten Zoetermeer en Lansingerland-Zoetermeer.
- 2. Congestie corridor Zoetermeer – Leiden** - Op de corridor Zoetermeer – Leiden is sprake van vaker optredende congestie op de N206 als gevolg van congestie op de A4. De HOV-lijn heeft zelf last van deze congestie, waardoor de reistijd onbetrouwbaar en de reis oncomfortabel is. Op de lange termijn moet (vanwege het capaciteitsknelpunt bij autonome groei) gezocht worden naar een robuustere oplossing, waarbij de volgende varianten worden uitgewerkt:
 - De nul-plus variant van de huidige HOV-busverbinding met voorziene infrastructurele maatregelen van N206 (en aanpalend A4, Rijnlandroute etc.)
 - De BRT-variant van een aparte busbaan N206
 - De variant met N206 als exclusieve busbaan door alleen bestemmingsverkeer toe te laten en een bussluis tussen Stompwijk en Zoeterwoude Dorp
 - De Tram of Lightrail-variant(en) tussen Zoetermeer Centrum West en Leiden Centraal
 - De versterkte alternatieve (trein)route via NOI/Leidschenveen.

Corridor Den Haag – Zoetermeer/Delft (Koningscorridor)

De Koningscorridor verbindt alle economische toplocaties in en rond Den Haag met elkaar en met de regio. De verstedelijking (woningen en arbeidsplaatsen) rond de Koningscorridor is in beeld gebracht en de tracéverkenning is op hoofdlijnen opgesteld. Het middendeel van de Koningscorridor, tussen de stations Den Haag CS en Voorburg, is onderdeel van de Verkenning CID – Binckhorst. De CID-Binckhorst besluitvorming wordt zomer 2021 verwacht. Op basis hiervan is in 2021 één integraal en adaptief ontwikkelpad voor de Koningscorridor op te stellen dat inzicht geeft in:

1. **Potentiële vervoerswaarde van de Koningscorridor** - Dit mede in relatie tot (en af te stemmen op) andere OV-verbindingen in de regio (ZoRo, LeiZo, E-lijn), het Toekomstbeeld OV en het oplossend vermogen van NMCA-knelpunten in het bestaande mobiliteits-systeem. Hierbij wordt gekeken naar het gehele gebied tussen Zoetermeer, Delft en Den Haag.
2. **Logische fasering** - Een logische fasering van de Koningscorridor op basis van de samenhang tussen de verstedelijking (woon- en werklocaties) en de ontwikkeling van de vervoerskundige opgave en in samenhang met andere corridors.
3. **Baten en kosten** - De baten en kosten van de tracédelen en de gehele Koningscorridor inclusief bijdrage aan de agglomeratiekracht in de regio.

Corridor Zoetermeer – Rotterdam

Afgelopen jaar is een studie uitgevoerd naar de effecten van het doortrekken van de metro over het bestaande ZoRo-tracé van station Rotterdam Centraal via Rodenrijs naar station Lansingerland-Zoetermeer. De in deze studie uitgewerkte 'rekensvariant' is gekoppeld aan drie verstedelijkingscenario's en geeft de volgende inzichten:

1. **Agglomeratiekracht en verstedelijking** - Een lightrailverbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam draagt bij aan het versterken van de agglomeratiekracht en verstedelijkingsmogelijkheden in Zoetermeer en Lansingerland. Dit heeft te maken met de verbetering van de verbindingskwaliteit tussen Rotterdam en Zoetermeer via een snellere en directe verbinding zonder overstap.
2. **Potentie voor verdichting** - Hierdoor hebben ruimtelijk-economische ontwikkelingen in het invloedsgebied van de ZoRo-verbinding (zoals Bleizo West) meer potentie voor verdichting en zijn vanuit Zoetermeer en Lansingerland aanzienlijk meer banen en inwoners bereikbaar binnen 45 minuten.
3. **Optimalisatiemogelijkheden** - Op basis van de uitkomsten zijn optimalisatiemogelijkheden geformuleerd. Ten eerste het uitwerken van de ZoRo-verbinding in de context van de regionale OV-netwerkontwikkeling (metro Rotterdam, Koningscorridor, LeiZo, HOV Rodenrijs-Schiedam). Daarnaast het stimuleren van de mobiliteitstransitie door realisatie van fysieke maatregelen voor de eerste en laatste kilometer (ketenvoorzieningen) en flankerend ruimtelijk- en parkeerbeleid.

VERVOLG 2021

Op basis van deze resultaten is het voorstel om in 2021 een vervolg te geven aan de studies van deze drie regionale HOV-verbindingen, afgestemd met de verstedelijkingsopgaven en in samenhang met het Toekomstbeeld OV.

- 1. Leiden – Zoetermeer** - Vervolgonderzoek, gericht op het uitwerken in 2021 van een no-regret pakket van korte termijn maatregelen tot 2030 voor het verbeteren van de doorstroming en het opstellen van een lange termijn perspectief 2040. Dit voor een robuuste oplossing van capaciteits- en doorstromingsknelpunten, in samenhang met de overige regionale HOV-verbindingen (RandstadRail/samenloopdeel, Koningscorridor, ZoRo).
- 2. Zoetermeer – Rotterdam** - Vervolgonderzoek, gericht op het uitwerken in 2021 van een integraal adaptief ontwikkelpad in samenhang met de overige regionale HOV-verbindingen (RandstadRail, metro Rotterdam, Koningscorridor, Leyenburgcorridor, LeiZo en HOV Rodenrijs – Schiedam). Inclusief nadere detaillering van investerings- en exploitatiekosten en perspectief voor bekostiging. Plus een no-regret pakket met kortetermijnmaatregelen, gericht op versterking van de agglomeratiekracht, mobiliteitstransitie en verbindingskwaliteit van de huidige ZoRo verbinding.
- 3. Den Haag – Zoetermeer / Delft** - Vervolgonderzoek op basis van de in beeld gebrachte verstedelijking en tracéverkenning tot één integraal en adaptief ontwikkelpad voor de Koningscorridor. Ook weer in samenhang met de overige regionale HOV-verbindingen (Koningscorridor, LeiZo, ZoRo, Metro Rotterdam).
- 4. Samenhang** - Opstellen, op basis van deze drie studies, van een samenhangend langetermijn ontwikkelperspectief regionale HOV-verbindingen als onderdeel van het MOVV-systeem van de Oude Lijn, Metro Rotterdam en RandstadRail. Dit ontwikkelperspectief zal worden afgestemd met de verstedelijkingsopgaven en met de Toekomstbeeld OV.





6. VERSTEDELIJING EN HOV-ONTWIKKELINGEN

CONTEXT

In MoVe is vanuit drie perspectieven onderzocht welke bestuurlijke keuzes te maken zijn voor de fasering en prioritering van de projectenlijst MOVV. Een van die perspectieven is het verstedelijkingsperspectief. Daarbinnen is het voor MoVe van belang om inzicht te krijgen in de mogelijke fasering en prioritering van HOV-maatregelen. Deze fasering baseert zich voornamelijk op twee elementen: de tijdsspanne waarin maatregelen getroffen moeten worden en de relatie tussen HOV-investeringen en gebiedsontwikkeling. In veel gebiedsontwikkelingsprojecten is er een bepaalde afhankelijkheid van (nieuwe) infrastructuur om de binnenstedelijke verdichting (volledig) van de grond te krijgen. In acht gesprekken met vertegenwoordigers van dertien verstedelijkingsalliantielocaties, is getracht om een gradatie aan te brengen waar, en in hoeverre, deze afhankelijkheid aanwezig is.

INZICHTEN

Uit de gesprekken is gebleken dat er vier categorieën te onderscheiden zijn:

- 1. Gebiedsontwikkeling onder voorwaarde investeringen HOV** - De eerste categorie bestaat uit gebieden waar infrastructurele investeringen randvoorwaardelijk voor een groot deel van de gebiedsontwikkeling tot 2030. Dit geldt voor de verstedelijkingslocaties die een sterke relatie hebben met lopende verkenningen: CID/Binkhorst en Rotterdam Oostflank. In beide gebieden zijn grootschalige woningbouwprojecten gepland. Gezien de omvang van de projecten (met 20.000 plus woningen) is er een hoge noodzakelijkheid voor HOV om de groeiende bewoners aantallen te kunnen vervoeren en te kunnen bouwen met hoge dichtheden. In deze gebieden zal de verstedelijking al de komende jaren vorm krijgen.
- 2. Gebiedsontwikkeling verhoogt druk op HOV** - De tweede categorie bestaat uit gebieden waar gebiedsontwikkeling tot 2030 door zal gaan, ook zonder infrastructurele investeringen. Door de geografische locatie van deze gebieden, voornamelijk langs de Oude Lijn en in binnenstedelijk gebied, zullen deze ontwikkelingen wel verhoogde druk geven op de bestaande knopen. In deze categorie zijn investeringen en vernieuwingen niet randvoorwaardelijk voor de geplande gebiedsontwikkeling, maar wel nodig om de toenemende drukte te faciliteren. De gebieden in de tweede categorie liggen voornamelijk tegen of nabij stations aan de Oude Lijn. Hierdoor hebben deze gebieden (Leiden BSP/stationsgebied, Den Haag/CID, Schiedam/Schieveste en Dordrecht/spoorzone) vaak al een goede verbinding. De doorgaande gebiedsontwikkeling in deze gebieden zal op termijn zorgen voor een verhoogde druk op de huidige knoop, maar ze laten de geplande gebiedsontwikkelingen in veel mindere mate afhangen van de HOV-besluiten dan de lopende verkenningen. Ook hier zijn de projecten veelal gepland in de nabije toekomst, wat er voor zorgt dat er voor 2030 al investeringen nodig zijn.

3. Gebiedsontwikkeling vereist zicht op HOV na 2030 - De derde categorie zijn de gebieden die samenhangen met nieuwe stations op de Oude Lijn. Deels hebben deze gebieden momenteel auto-oriëntatie. Verdergaande gebiedsontwikkeling in de komende jaren zal alleen dan een OV-oriëntatie hebben als er zicht is op een nieuw station in de toekomst. In de tussentijd moet hier een slag worden geslagen in het beter verbinden van deze gebieden met de bestaande stations. Dit geldt voor Rijswijk-Buiten en Dordrecht Leerpark. Binnen dezelfde categorie vallen de locaties waar toekomstige gebiedsontwikkeling grotendeels af zal hangen van de komst van een nieuw station. Dit geldt op de locaties: Schiedam Kethel, Rotterdam Van Nelle, Rotterdam Entrepot en Dordrecht Amstelveen. Zonder nieuw station wordt er op veel beperktere schaal en met veel meer oriëntatie op de auto gebouwd. Hier zijn de HOV-ontwikkelingen pas randvoorwaardelijk na 2030.

4. Gebiedsontwikkeling langs de regionale HOV-corridors - De vierde categorie betreft ontwikkellocaties langs de regionale HOV-corridors. Hier leidt doorgaande verstedelijking tot 2030 tot grotere mobiliteitsknooppunten, terwijl na 2030 gebiedsontwikkeling en verdichting afhankelijk zijn van het versterken van de corridors. Dat speelt met name in Rotterdam Centrum en Den Haag Zuidwest/Internationale Zone, die langs de regionale HOV-corridors liggen. Beide gebieden zullen de komende jaren te maken krijgen met grootschalige binnenstedelijke verdichting. Dit zal op termijn leiden tot een verergering van de NMCA-knooppunten. Om deze mogelijke knooppunten, en de toekomstige stagnatie van verstedelijkingsplannen, te voorkomen is een integrale aanpak nodig van de HOV-corridors. In het middengebied is een belangrijk deel van de mogelijke verstedelijking afhankelijk van de versterking van de ZoRo-lijn.

In onderstaande tabel staat een samenvatting van het verband.

Categorie	Locaties	Woningen	Belang HOV ontwikkelingen	Tijdvak
1. HOV voor 2030 randvoorwaardelijk voor nieuwe gebiedsontwikkeling	- CID/Binckhorst - Rotterdam Oostflank	CID/Binckhorst + Laakhavens 23.000; 35.000 - 50.000 arbeidsplaatsen Oostflank 20.000 - 25.000	De verstedelijkingspotentie is grotendeels afhankelijk van de realisatie van en schaa sprong op regionaal HOV (Koningscorridor en HOV Rotterdam Zuid) als op de Oude Lijn/knooppunten	Nu-2030/40
2. Verdichting voor 2030 leidt tot knooppunten HOV	- Leiden (Campus) - Laan van NOI - Schiedam - Dordrecht - Zoetermeer	Leiden Campus 5.300 CID Binckhorst 10.000 - 15.000 Schieveeste 3.500 Dordrecht spoorzone >4.000 Zoetermeer Entreegebied 4.500 - 6.000	De verstedelijking gaat door, en zal leiden tot grote knooppunten op en nabij stations en minder OV-georiënteerd mobiliteitsprofiel	Nu-2030/40
3. HOV na 2030 randvoorwaardelijk voor nieuwe gebiedsontwikkeling	- Rijswijk Buiten - Dordrecht Leerpark/ Gezondheidspark - Van Nelle - Schiedam Kethel	Rijswijk Buiten 3.500 Dordrecht Leerpark 700	Zonder zicht op CitySprinter-station worden er in Rijswijk Buiten en Dordrecht Leerpark/Gezondheidspark de komende jaren verstedelijkingsplannen gerealiseerd maar zonder OV-profiel en met lagere ambities m.b.t. voorzieningen Bij de stations Schiedam Kethel, Rotterdam Van Nelle, Rotterdam Entrepot en Dordrecht Amstelveen is het besluit over de realisatie van een nieuw station een belangrijke randvoorwaarde voor de verstedelijking	Nu-2030 2030-2040
4. Verdichting voor 2030 leidt tot knooppunten HOV; na 2030 afhankelijk van HOV	- Rotterdam - Den Haag Zuidwest - Zoetermeer, Middengebied	Rotterdam Centrum 9.000 - 15.000 Den Haag Zuidwest 10.000 Scheveningen/Int. zone 1.500 Zoetermeer/Middengebied >5.000	Verstedelijking zal tot 2030 plaatsvinden, maar zal op Leyenburgcorridor en metrostelsel leiden tot versterking van NMCA-knooppunten. Verstedelijkingsambities na 2030 afhankelijk van schaa sprong op Konings- en Leyenburgcorridor en metrocapaciteit. In Zoetermeer en Middengebied hoge verstedelijkingsambities en mobiliteitsprofiel afhankelijk van ZoRo	Nu-2030/40 2030-2040

CONCLUSIE

Kortom, als urgentie en omvang van verstedelijking de fasering van HOV-maatregelen zou bepalen, dan zou de volgorde in tabel 1 leidend moeten zijn. Het is belangrijk te beseffen dat waar sommige HOV-investeringen pas na 2030 gedaan kunnen worden (Oude Lijn, nieuwe stations), het toch belangrijk is daar tijdig besluiten over te nemen. Alleen dan kunnen gemeenten en projectontwikkelaars anticiperen op HOV en in het komende decennium sturen op gebiedsontwikkeling met een sterke OV-oriëntatie.

7. UITVOERINGSPROGRAMMA VERSTEDELIJKINGSAKKOORD

De deelonderzoeken van de Preverkenning zijn een onderdeel van het bredere Uitvoeringsprogramma Verstedelijkingsakkoord. Met deze eindrapportage is afspraak 4a van het Verstedelijkingsakkoord voor 2020 afgerond.

8. VERVOLG PREVERKENNING

De deelnotities en achtergrondrapporten zijn (als bijlage) bijgevoegd. Dit leverde een set BO MIRT-besluiten op, die als volgt zijn gegroepeerd:

- Besluiten over de resultaten en het vervolg van de Preverkenning, inclusief de bekostiging.
- Besluiten over het voorbereiden van een startbesluit MIRT-verkenning Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn.
- Een besluit over een 2^e tranche knooppunten en het uitwerken van een kortetermijn investeringsprogramma knooppunten.
- Besluiten over de twee samenhangende regionale railcorridors: RandstadRail en Metro.
- Besluiten over drie samenhangende regionale HOV-corridors: Leiden – Zoetermeer, Zoetermeer – Rotterdam en Den Haag – Zoetermeer/Delft (Koningscorridor).

In het BO MIRT Zuidwest Nederland van 26 november 2020 zijn de besluiten vastgesteld.

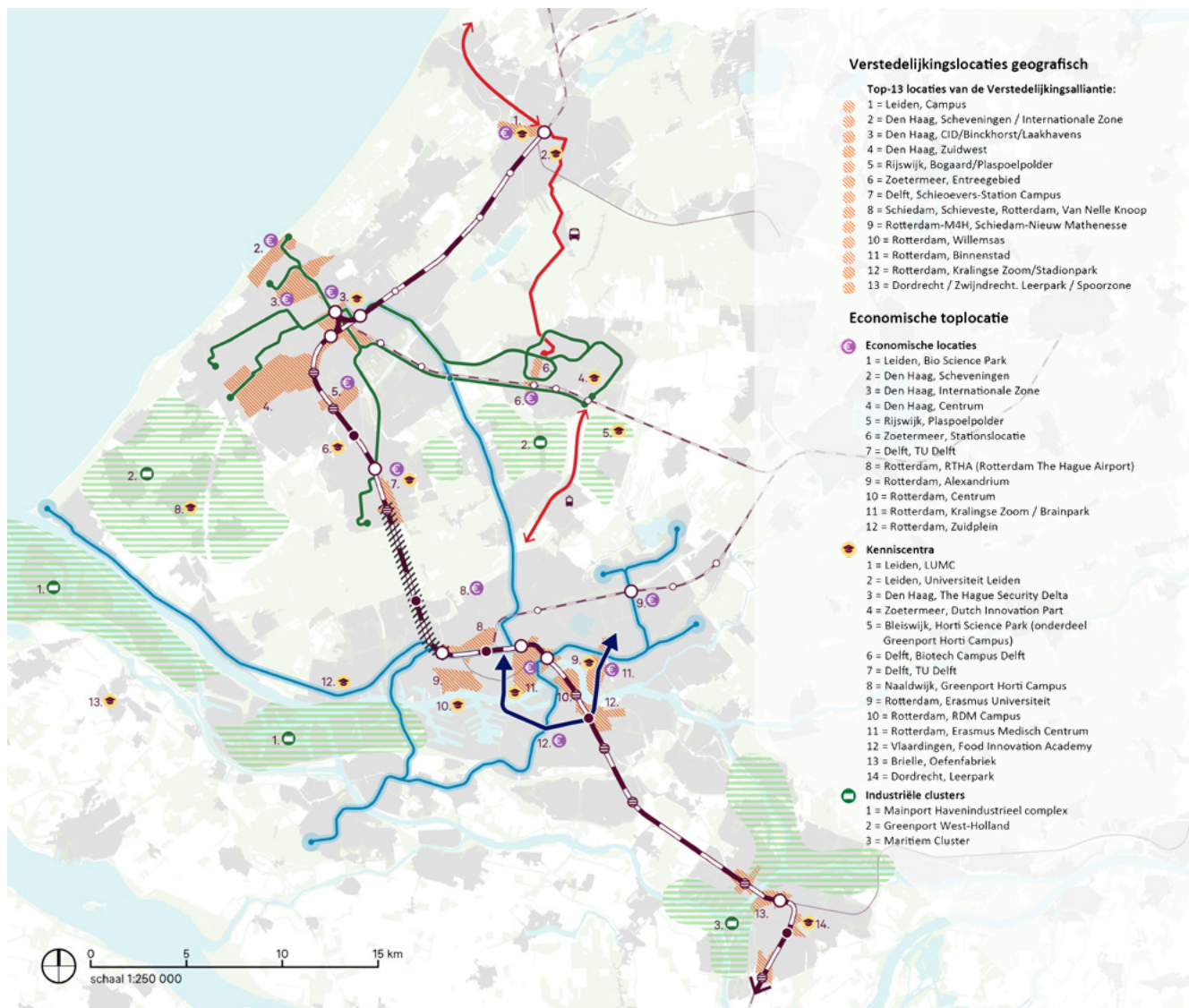
→ [Bijlage Besluiten BO MIRT ZWN 2020](#)

Met de vaststelling van deze eindrapportage is de Preverkenning afgerond. Het vervolg zal worden georganiseerd in drie blokken – Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn; Regionale Railcorridors en Regionale HOV-corridors. Afhankelijk van de keuze in de tweede tranche knooppunten wordt dit ondergebracht bij een van de twee laatste blokken.

Borgen onderlinge samenhang

Voor het voorbereiden van een startbesluit MIRT-verkenning Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn zal een kwartiermaker/projectleider aan de slag gaan, die een projectorganisatie zal opzetten. Anders dan in 2020 hoort daarbij een eigen opdrachtgeversteam. Het uitgangspunt is dat de aansturing gebeurt door DO en Programmaraad MoVe, vanwege de gewenste betrokkenheid van alle partijen bij deze beoogde MIRT-verkenning. Door de integraliteit van de MOVV-propositie is het voorstel om ook in 2021 een coördinerend overleg MOVV te voeren over de onderdelen en het borgen van de onderlinge samenhang. Dat geldt ook voor de samenhang met de verstedelijking (Verstedelijkingsalliantie en verstedelijkingsstrategie) en het gezamenlijk oppakken van communicatie en stakeholdermanagement. De organisatie van de Schaa sprong MOVV wordt in het kader van het werkplan 2021 MoVe uitgewerkt. En parallel daaraan wordt ook de organisatie van de (MIRT-) verkenning opgezet.

9. INVESTERINGSKAART



Bereikbaarheidsmaatregelen Oude Lijn

- Metropolitane Oude Lijn**
- Verhogen frequentie Citysprinter (van 4x richting 12x/u) op Den Haag C – Dordrecht en toevoegen van nieuwe stations. Tevens verhogen frequentie IC's op as Leiden – Rotterdam – Dordrecht. Dit vereist o.a. viersporigheid op Delft Zuid-Schiedam, aanpassingen emplacementen, vrije kruisingen HSL/goederen en fly-over of 3e spoor Den Haag C – Den Haag HS.
- Huidig station
 Huidig station (wordt S-Bahn)
 Mogelijk nieuw S-Bahn station
 Intercitystation
 Momenteel nog tweesporig

Bereikbaarheidsmaatregelen regionaal HOV Haagse regio

- Leyenburgcorridor:** brengt werkgelegenheid binnen bereik van Zuidwest, Loosduinen en Zoetermeer. RandstadRail lijn 3 en 4 (Zoetermeer – Laan van NOI – Centraal Station – Loosduinen/Uithof): frequentieverhoging mogelijk van 12x naar 24x/uur met 2x zo lange voertuigen. Samenloopdeel metrolijn E: frequentieverhoging mogelijk van 6x naar 12x.
- Koningscorridor (o.a. Binckhorst):** verbindt alle economische toplocaties met elkaar en met de regio:
 - Den Haag Centraal – Scheveningen Bad en – Scheveningen Haven (nieuw station): nieuwe, directe lijnen met RandstadRail-kwaliteit met kortere reistijd, frequentie van 6x naar 12x/uur op bestaande delen.
 - Den Haag Centraal – CID-Binckhorst: nieuwe lightrail-verbinding door lijnen 1 en 5 (nieuwe lijn) door te koppelen. Vanuit CID-Binckhorst twee takken: 1) lightraillijn 1 verder als tram naar Delft (aansluiting op bestaand tracé), 2) nieuwe lightraillijn verder naar Zoetermeer Lansingerland.

Bereikbaarheidsmaatregelen regionaal HOV Rotterdamse regio

- Verhogen frequentie metronet in spits vóór 2028. Centrum Rotterdam (ABC- en DE lijnen) van 18 naar 24x/u en Rotterdam – Den Haag (E-lijn) van 6 naar 12x/u. Vereist ca. 30 extra metro's en infrastructurele maatregelen. Vervolgens stapsgewijs automatiseren richting 2040.
- Introduceren van 2 HOV-verbindingen (tot 12x/u, hoge snelheid, 'railkwaliteit'): centrum-Maastunnel-Zuidplein en Zuidplein-Stadion-Kralingse Zoom. Vereist aanleg van vrije baan, nieuw knooppunt Stadionpark, aansluiting op metrostation Zuidplein en nieuwe oeververbinding Feyenoord-De Esch.

Bereikbaarheidsmaatregelen regionaal HOV Zoetermeer

- Ontwikkelstrategie HOV Zoetermeer – Rotterdam (ZoRo)
- HOV-verbinding Zoetermeer – Leiden



DEEL

02

NOTITIES

NOTITIE OUDE LIJN

De Oude Lijn in het kort

De Oude Lijn is de spoorlijn tussen Leiden en Dordrecht. Op de verbinding tussen Leiden en Rotterdam wordt met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) een maatregelenpakket gerealiseerd om een frequentieverhoging van 6 naar 8 Intercity's (IC's) en van 4 naar 6 Sprinters mogelijk te maken. Dit levert voor 2025 een aanzienlijke capaciteitsvergroting op en verbetert de robuustheid van de verbinding tussen Den Haag en Rotterdam.

Met de PHS-dienstregeling wordt de capaciteit van de Oude Lijn maximaal benut en is het niet mogelijk om de frequentie van de Sprinters verder te verhogen en nieuwe stations toe te voegen. Dit wordt veroorzaakt door de vervlechting van het regionale, nationale en internationale spoorvervoer, verschillend spoorgebruik op deeltrajecten en het ontbreken van het laatste stuk viersporigheid tussen Delft en Schiedam. Een systeemsprong is noodzakelijk.

In de studie Oude Lijn is onderzoek gedaan naar een vrij liggend regionaal OV-netwerk op de Oude Lijn tussen de steden Den Haag en Dordrecht. Waarmee een bedieningsconcept met een hoge frequentie en nieuwe stations mogelijk worden gemaakt; de zogenaamde CitySprinter.

De hiervoor benodigde systeemsprong (meer capaciteit, betere robuustheid en extra stations) maakt bestaand stedelijk gebied met verdichtingsmogelijkheden beter bereikbaar en ontsluit nieuwe verstedelijkingslocaties.

De systeemsprong draagt daarnaast door het goed verbinden van de verstedelijkingslocaties én het bestaand (hoog)stedelijk gebied bij aan een duurzame modal split en minder toename van autoverkeer op het wegennet.

De afgelopen maanden is door de Werkgroep Oude Lijn onderzocht welke infrastructurele maatregelen nodig zijn om het concept CitySprinter Oude Lijn mogelijk te maken. Daarbij is intensief samengewerkt met het team van Toekomst Beeld OV 2040. Op basis van de uitkomsten van de studie adviseert de Werkgroep Oude Lijn om een MIRT-verkenning Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn te starten. In het vervolg van deze notitie wordt nader ingegaan op de infrastructuur en nieuwe stations.

Systeemsprong Oude Lijn: verbreden en ontvlechten

De systeemsprong Oude Lijn gaat kort samengevat om het vergroten van capaciteit, toevoegen van nieuwe stations en ontvlechten van vervoersstromen.

Na realisatie van de systeemsprong ontstaan op het traject Den Haag – Dordrecht twee (grotendeels) gescheiden treinsystemen; een systeem voor IC, Internationaal en goederenvervoer en een systeem voor een CitySprinter.

Door de systeemsprong is het mogelijk om de frequentie van de CitySprinter op de Oude Lijn te verhogen naar meer dan 8x per uur, een aantal nieuwe stations te openen en de robuustheid te verbeteren.

Grote Brug Dordrecht

Vanaf 2021 is de Grote Brug Dordrecht ieder uur 11 minuten niet beschikbaar voor treinverkeer wegens brugopeningen voor de scheepvaart. Hierdoor is maximaal een frequentie van 8x per uur voor de CitySprinter mogelijk. Om op de rest van het traject de frequentie wel te kunnen verhogen is een keurvoorziening voor de brug bij Dordrecht nodig.

Goederenvervoer

De Bentheimroute (traject: Kijfhoek – Rotterdam – Gouda – Breukelen – Weesp – Amersfoort – Apeldoorn – Deventer – Almelo Hengelo – Oldenzaal) maakt onderdeel uit van het Europees netwerk voor goederenvervoer. De route 'raakt' de Oude Lijn op het traject Kijfhoek/Havenspoorlijn – Rotterdam. Op dit traject wordt door de Willemsspoortunnel gereden. Hier geldt een specifiek regime voor goederentreinen: een goederentrein moet volledig de tunnelbuis verlaten hebben alvorens een volgende trein erin mag. Goederentreinen leggen daardoor een groot beslag op de capaciteit van de tunnel.

Om verdere groei van het goederenvervoer per spoor te faciliteren wordt onder de werktitel Goederen Oost Nederland onderzoek (GON) gedaan naar het omklappen van de Bentheimroute richting de Betuweroute. Dat vraagt om een nieuwe verbinding tussen de Betuweroute en de grensovergang Oldenzaal – Bentheim.

Als GON niet wordt gerealiseerd zijn er twee mogelijke consequenties.

- Het aantal internationale en IC's blijft beperkt tot 12-14 (per uur/per richting) of
- Er is geen hoogfrequente CitySprinter met nieuwe stations mogelijk.

Een tussenoplossing: 12x per uur CitySprinter tussen Den Haag – Rotterdam en 8x per uur Sprinter op Rotterdam – Dordrecht is niet of zeer moeilijk inpasbaar. Deze tussenoplossing wordt door de Werkgroep Oude Lijn als weinig kansrijk beoordeeld. Desondanks stellen wij voor dit in de MIRT-verkenning nader te onderzoeken.

Infrastructurele maatregelen

Om de systeemsprong te realiseren zijn de volgende infrastructuurmaatregelen en daarbij behorende investeringen nodig.¹

Maatregel ²	Kosten ³
1. Aanpassingen verbinding Den Haag CS – Den Haag HS (perrons, kruising en derde spoor)	
2. Viersporigheid tussen Delft Campus en Schiedam Centrum	
3. Aanpassingen perrons en wissels Rotterdam Centraal	
4. Vrije kruising voor HSL en goederenvervoer ter hoogte van IJsselmonde	
5. Keervoorziening bij Lombardijen, Barendrecht of Zwijndrecht	
6. Vrije kruising voor goederenvervoer ter hoogte van Zwijndrecht	
7. Aanpassingen emplacement Dordrecht en spooruitbreiding richting Leerpark/Amstelwijk	
Totaal	2,2 miljard (ex. BTW) 2,6 miljard (incl. BTW)

De kostenramingen zijn gebaseerd op dedicated infrastructuur voor de CitySprinter en is ontworpen als 'universeel spoor', omdat er nog geen specifiek ontwerp- en normenkader voor CitySprinter-infrastructuur bestaat. In de verkenningsfase wordt onderzocht of er besparingsmogelijkheden zijn door voor de dedicated sporen slim af te wijken van bestaand ontwerp- en normenkader. Denk hierbij aan bijvoorbeeld perronlengtes, hellingen, aslasten en omgrenzingsprofiel.

¹ Een uitgebreide beschrijving van de maatregelen Oude Lijn is opgenomen in: Preverkenning CitySprinter Oude Lijn, Verkenning naar de mogelijkheden en voorwaarden voor stadsgewestelijk vervoer op de 'Oude Lijn' tussen Den Haag, Rotterdam en Dordrecht op basis van 'Joint Fact Finding' binnen de Werkgroep Oude Lijn, ProRail met bijdragen van NS, oktober 2020.

² Maatregelen op het gebied van geluid, trillingen, energievoorziening en transfercapaciteit op bestaande stations zijn hierin nog niet meegenomen. Evenals opstelruimte en stallingsvoorzieningen.

³ Een meer uitgesplitste kostenraming is nog niet vrijgegeven vanuit TB OV.

Bij de start van de studie Oude Lijn was de gedachte om de CitySprinterspooren aan de westzijde en de intercitysporen aan de oostzijde te realiseren. Dit in verband met de bediening van Den Haag Centraal door de hoogfrequente CitySprinters die de hoogfrequente IC's (8x/uur) richting Leiden niet kunnen kruisen.



Bij het verder uitwerken van de maatregelen is als alternatief naar voren gekomen het ter hoogte van Rotterdam Lombardijen omklappen van de CitySprinter van de westzijde naar de oostzijde. Hiervoor is een vrije kruising nodig voor de CitySprinter in plaats van HSL en goederenvervoer. Bij Zwijndrecht moet bij de oostzijde variant extra spoor in plaats van een vrije kruising worden gerealiseerd.



Per saldo is het expertoordeel dat het realiseren van de CitySprinters aan de oostzijde van het traject complexer is en tot hogere kosten leidt dan de CitySprinters aan de westzijde. In het kader van de totale projectkosten zullen deze kosten niet aanzienlijk veel hoger zijn (minder dan 10-20%).⁴

⁴ Witteveen+Bos, *Afweging CitySprinter oostzijde en doortrekking naar Leerpark*, 21 oktober 2020.

Een integraal pakket met beperkte fasering

De systemsprong vraagt om integraal pakket aan maatregelen. Fasering is slechts beperkt mogelijk. De maatregelen tussen Den Haag CS en Den Haag HS (maatregel 1) zijn ook nuttig als wordt gekozen voor 8/8 dienstregeling op de Oude Lijn als stap tussen de PHS-dienstregeling en het CitySprinterconcept. Een 8/8 model heeft als nadeel dat station Stadionpark dan alleen kan worden ingepast met hoge kosten (extra sporen) of sluiting van station Rotterdam Zuid.

De maatregelen 2, 3, 4 en 5 kunnen alleen maar gelijktijdig worden gerealiseerd (de systemsprong), want hebben separaat geen nut.

Het moment dat de vrije kruising voor goederenvervoer ter hoogte van Zwijndrecht (maatregel 6) moet worden gerealiseerd is afhankelijk van de daadwerkelijke frequentie van de CitySprinter in combinatie van de (mate van) robuustheid die hier acceptabel wordt geacht.

De keuze om de CitySprinter door te trekken van Dordrecht tot Dordrecht Leerpark of Amstelveen kan separaat worden gemaakt.

In de MIRT-verkenning wordt de fasering verder uitgewerkt.

Nieuwe stations

In de Preverkenning Oude Lijn zijn de inpasbaarheid, kosten en fasering van de volgende nieuwe stations onderzocht.

- Rijswijk Buiten
- Schiedam Kethel
- Rotterdam Van Nelle
- Rotterdam Entrepot
- Rotterdam Stadionpark
- Dordrecht Maasterras
- Dordrecht Leerpark
- Dordrecht Amstelveen

Voor de bestaande stations verwijzen wij naar de [studie Knooppunten](#).



Station Rijswijk Buiten opnemen in MIRT-verkenning

Voor Station Rijswijk Buiten is, in opdracht van Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de Provincie Zuid-Holland en in afstemming met de gemeente Rijswijk een benchmark-onderzoek uitgevoerd naar de wenselijkheid van een station.⁵ “De benchmark laat zien dat Rijswijk Buiten goed scoort ten opzichte van vergelijkbare stations elders in het land en

⁵ Stationslocatie Rijswijk Buiten, Een scenario- en benchmarkonderzoek naar de wenselijkheid van een station Rijswijk Buiten als onderdeel van de CitySprinter Oude Lijn, Rebel, 1 september 2020.

de regio. Ook zonder extra verdichting rond het station legitimeert dit Rijswijk Buiten op te nemen in de MIRT-verkenning Oude Lijn." De onderzoekers brengen daarnaast de kansen voor verdere verdichting en groei van Rijswijk Buiten - in het licht van de lokale en regionale woningopgave – onder de aandacht.

Realisatie van stations Van Nelle en Kethel volgen het tempo van de gebiedsontwikkeling

De gebiedsontwikkeling rond de nieuwe stations Van Nelle en Kethel staan nog in de kinderschoenen. Deze stations zijn kansrijk en technische mogelijk in nauwe relatie met de Rotterdam Van Nelle Rijswijk Buiten Schiedam Kethel Rotterdam Entrepot Rotterdam Stadionpark Dordrecht Maasterras Dordrecht Leerpark Dordrecht Amstelwijk gebiedsontwikkeling ter plaatse. Met andere woorden: het moment van toevoegen van deze nieuwe station aan de Oude Lijn wordt hangt nauw samen met het tempo van de gebiedsontwikkeling.

Stations Entrepot en Maasterras niet opnemen in MIRT-verkenning

Realisatie van stations Entrepot en Maasterras is technisch en ruimtelijk zeer complex, ingrijpend en (daardoor) zeer kostbaar. De omvang van de benodigde ingrepen, de daaraan verbonden kosten en de impact op de omgeving en doorgaand treinverkeer zijn dermate groot dat deze niet in verhouding staan met de potentiële vervoerwaarde. Deze stations worden nu niet meegenomen in de MIRT-verkenning. We adviseren echter wel om de realisatie van deze stations voor de verdere toekomst niet onmogelijk te maken.

Station Rotterdam Stadionpark

Station Stadionpark is onderdeel van de lopende MIRT-verkenning Oeververbindingen Rotterdam. In de verkenning wordt conform de vastgestelde notitie reikwijdte en detail-niveau⁶ de invulling van het station bij verschillende bedieningsconcepten onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar een station dat past bij een CitySprinter bediening (12x per uur).

Bij de start van de MIRT-verkenning Oude Lijn wordt in nauwe overleg met de MIRT-Verkenning Oeververbindingen Rotterdam de onderlinge raakvlakken in kaart gebracht en welke impact dit heeft op scope en aanpak van beide verkenningen. Indien nodig worden op basis daarvan nadere uitwerkingsafspraken gemaakt.

Station Dordrecht Leerpark

De gemeente Dordrecht heeft, gezien de ruimtelijke ontwikkeling aldaar, de wens en ambitie om op korte termijn een nieuw station te openen bij Leerpark. Dat kan door het station aan te sluiten op de treinverbinding in zuidelijke richting. Realisatie van een dergelijk station is niet toekomstvast indien je het station in een later stadium wilt aanhaken op de CitySprinter.

Witteveen+Bos komt op basis van een eerste expertoordeel tot de conclusie dat doortrekking naar Leerpark alleen is te realiseren met een extra spoor in de buitenbocht en een station aan de Leerpark zijde, ofwel de CitySprinter aan de oostzijde. In de MIRT-verkenning wordt dit verder onderzocht. Ook de relatie met de MerwedelingLijn wordt meegenomen.

⁶ <https://oeververbindingen.nl/publicaties/>

Station Dordrecht Amstelwijck: eindpunt en toegangspoort

Dordrecht Amstelwijck is een potentieel eindstation voor de CitySprinter. Het station vervangt mogelijk in de toekomst samen met Dordrecht Leerpark het huidige station Dordrecht Zuid.

De infrastructurele bundels A16, N3 en het spoor bieden in potentie een zeer hoogwaardige bereikbaarheid van het gebied en daarmee een kansrijke ontwikkellocatie.

Een station op deze locatie kan - in combinatie met de realisatie van een transferium – kan als toegangspoort voor de zuidelijke Randstad dienen. Tevens is het mogelijk om hier een keer-voorziening en bijbehorende opstel- en reinigingsvoorzieningen aan te leggen.

Bediening van Dordrecht Amstelwijck vraagt om aanleg van viersporigheid vanaf station Dordrecht. Dit is moeilijk inpasbaar en heeft hoge kosten.

Vanuit verstedelijkingsperspectief en vanwege de ruimte voor stalling en voorzieningen en kansen voor de realisatie van een transferium wordt station Amstelwijck wel meegenomen in de MIRT-Verkenning.

Relatie nieuwe stations en systeemsprong

Zonder realisatie van de systeemsprong is realisatie van nieuwe CitySprinterstations niet mogelijk of niet toekomst vast. Voor station Rotterdam Stadionpark wordt dit nader onderzocht als onderdeel van de MIRT-verkenning Oeververbindingen Rotterdam. Voor de andere stations geldt dat het ontsluiten van nieuwe woon-, werk- en leergebieden pas mogelijk is na de systeemsprong.

Nieuwe stations in MIRT-verkenning

Samenvattend stellen wij voor om de volgende nieuwe stations mee te nemen in de MIRT-verkenning Oude Lijn:

- Rijswijk Buiten
- Schiedam Kethel
- Rotterdam Van Nelle
- Dordrecht Leerpark
- Dordrecht Amstelwijck

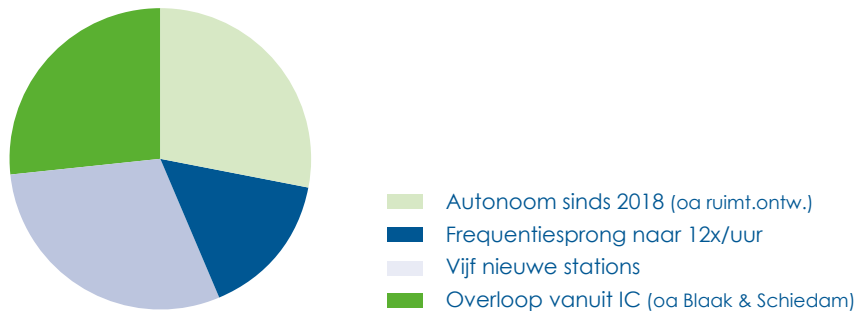
Station Rotterdam Stadionpark wordt verder uitgewerkt als onderdeel uit van de MIRT-Verkenning Oeververbindingen Rotterdam.

Vervoerwaarde CitySprinter Oude Lijn: verdubbeling aantal reizigers

De systeemsprong CitySprinter Oude Lijn leidt tot een ruime verdubbeling van het vervoer in de Sprinterdienst Den Haag – Dordrecht.

Deze groei is als volgt opgebouwd:

Samenstelling groei Sprinter



In het 'werknetwerk' van TBOV is verondersteld dat er géén intercity's op Rotterdam Blaak en Schiedam Centrum stoppen. Onderzoek laat zien dat IC-stops op Blaak logistiek niet inpasbaar zijn in combinatie met een CitySprinterbediening. Voor Schiedam Centrum was het een vervoerkundige afweging.

In drie werksessie met vertegenwoordigers van vervoerbedrijven is specifiek op deze knooppunten ingezoomd. Conclusie is dat het vervallen van de IC-status voor Schiedam en Blaak grote consequenties heeft voor het functioneren van deze knopen als raders in het HOV-netwerk in de zuidelijke Randstad. Het advies is om deze consequenties verder in beeld te brengen alvorens definitieve keuzes te maken en hierbij Stadionpark als alternatief IC-station voor Blaak te betrekken.

Als station Blaak en Schiedam ook in de toekomst bediend blijven worden met IC's is de verwachting dat het aantal reizigers in de CitySprinter met 14% afneemt en de groei met een kwart.

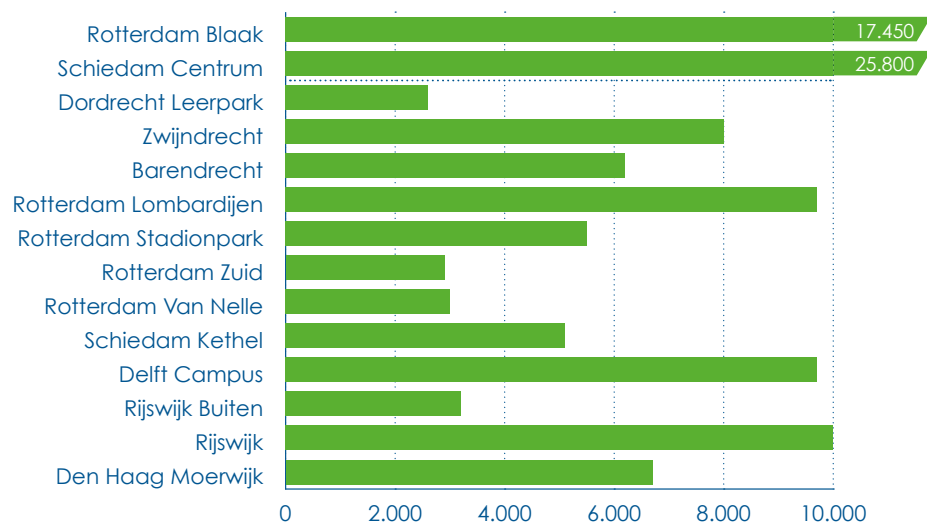
Sprinterreizigers per dag ⁷	
Huidig (2019)	56.714
Straks (2040) obv TBOV	118.000
Straks (2040) incl. IC-stops Blaak en Schiedam	101.000

In 2040 bedraagt de gemiddelde bezetting van de CitySprinter 100 reizigers per rit op het gehele traject. Dit is lager dan de huidige situatie, omdat het aantal treinen harder groeit (x 3) dan het aantal reizigers (x 2).

⁷ Voor de vervoerwaardestudie is aangesloten bij de prognoses van Toekomstbeeld OV. Deze cijfers zijn op basis van een gemiddelde werkdag. Sommige andere studies rapporteren op basis van een representatieve werkdag in oktober/november. Deze cijfers liggen circa 20% hoger dan het jaargemiddelde.

De reizigers zijn als volgt verdeeld over het traject:

Prognose in/uit gemiddelde werkdag 2040 bij 12x/u CitySprinter



Bovenstaande afbeelding laat zien dat er geen vervoerbreek is bij Rotterdam Lombardijen. Het is dan ook wenselijk om de keervoorziening voor de CitySprinter Oude Lijn zo dicht mogelijk op de brug bij Dordrecht te realiseren, zodat ook Barendrecht en Zwijndrecht kunnen profiteren van een hoogfrequente (>8 p/u) CitySprinter.

Timing systeemsprong

Op basis van de hiervoor gepresenteerde inzichten uit de Preverkenning Oude Lijn is de conclusie dat de systeemsprong vanuit vervoerwaarde gezien 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.

Uitgaande van 10-12 jaar voor de voorbereiding en realisatie van de maatregelen is nu het moment om een MIRT-verkenning Oude Lijn te starten.

Gevraagd besluit

Aan de Programmaraad wordt gevraagd:

- Kennis te nemen van de uitkomsten van de studie Oude Lijn;
- Aan het BO-MIRT voor te stellen een MIRT Verkenning Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn te starten, gericht op een systeemsprong van de infrastructuur en integrale knooppuntontwikkeling in nauwe relatie met de verstedelijkingsstrategie. Bestaande uit twee deelverkenningen; een deelverkenning Infrastructuur en een deelverkenning Knooppunten;
- De deelverkenning Infrastructuur richt zich 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 onderzoek wordt gedaan naar:
 - Een westzijde variant
 - Een oostzijde variant
 - Een mogelijke tussenoplossing voor het geval GON (nog) niet wordt gerealiseerd
 - Realisatie van zes nieuwe CitySprinter stations
 - De consequenties van frequentieverhoging en reizigersgroei voor opstel- en stallingscapaciteit, geluid en trilling, energievoorziening e.d.
 - Fasering en kosten, inclusief besparingsmogelijkheden door waar mogelijk slim af te wijken van het bestaande ontwerp- en normenkader en door ingroeivarianten op hun consequenties te beschouwen zoals een 8x per uur Sprinter of 12x per uur CitySprinter op een deel van het tracé.

- Een startbeslissing voor te laten bereiden (voorjaar van 2021) en een programma-organisatie in te richten, - onder regie van het Directeurenoverleg en de Programmaraad MoVe - waarin IenW, BZK, ProRail, vervoerders, MRDH, provincie en gemeenten zijn vertegenwoordigd.

→ Zie Notitie Knooppunten voor de opdrachtformulering deelverkenning Knooppunten.

NOTITIE KNOOPPUNTEN



Propositie Knooppunten Schaalsprong MOVV

**Leiden, Den Haag Laan van NOI,
Schiedam en Dordrecht**

Oktober 2020



Inhoudsopgave

- Inhoudsopgave
1. Context en doel van de preverkenning schaa sprong MOVV
 2. Knooppuntenanalyse Vereniging Deltametropool
 3. **Leiden**
 4. **Den Haag Laan van NOI**
 5. **Schiedam**
 6. **Dordrecht**
 7. Propositie Knooppunten MOVV
 8. Overzicht en bijlagen

2
3
4
7
12
17
22
27
32

1. Context en doel van de preverkenning schaa sprong MOVV



Wat zien we gebeuren:
Groeï van de stedelijke regio's -> sterke concurrentiepositie, maar ook woningtekort -
> steden dragen bij aan welvaarts-groei en verdienvermogen van Nederland



Wat is nodig:
Versterken agglomeratiekracht zuidelijke randstad -> verstedelijking + stimuleren mobiliteitstransitie naar actieve en collectieve mobiliteit + flankerend ruimtelijk beleid



Dat vraagt om:
Versterken samenhang tussen verstedelijking en actieve/collectieve mobiliteit -> stations, stationsomgeving en gebiedsontwikkeling

3

2. Knooppuntenanalyse Vereniging Deltametropool (1/2)

- Om een goed beeld krijgen van de opgave op de belangrijkste MOVV-knooppunten heeft de Vereniging Deltametropool een knooppuntenanalyse uitgevoerd voor tientallen stations.
- Per knooppunt is een onderscheid gemaakt in drie situaties:



- Op basis van de analyse is de conclusie dat alle knooppunten vallen in een van de zes categorieën:

 1. **Geen opgave:** kleine stations met beperkte dynamiek (o.a. De Vink) of stations waar recent in is geïnvesteerd (o.a. Delft)
 2. **Kansen voor ontwikkeling programma:** beter benutting mogelijk door verstedelijking toe te voegen
 3. **Kansen voor betere aansluiting op het OV:** de OV-waarde blijft achter ten opzichten van het ruimtelijk programma
 4. **Ruimtelijke kwaliteit ondermaats:** de ruimtelijke en functionele kwaliteit van stations(omgeving) behoeft verbetering
 5. **Grootschalige vernieuwing noodzakelijk:** door forse toename van het verstedelijkingsprogramma en OV-waarden komen bovenstaande opgave samen en is structurele ingreep in station en stationsomgeving noodzakelijk
 6. **Nieuwe stations:** inpassingsopgave op basis van positie in het netwerk en mate van verstedelijking.

4

2. Knooppuntenanalyse Vereniging Deltametropool (n.t.b.) (2/2)

- Op basis van de conclusies zijn er drie opgave te benoemen die relevant zijn om binnen MOVV verder uit te werken:



1. Knooppunten op de **Oude Lijn** waar een grootschalige ingreep speelt (Leiden, NOI, Schiedam en Dordrecht). Integraal uitwerken van deze knooppunten door de betrokken partijen van Rijk en regio.



2. Knooppunten waar grotere ingrepen aan de mobiliteitskant, verstedelijkingskant en/of ruimtelijke kwaliteitskant spelen verdere uitwerken i.r.t. de positie binnen het totale netwerk van **HOV-corridors**.



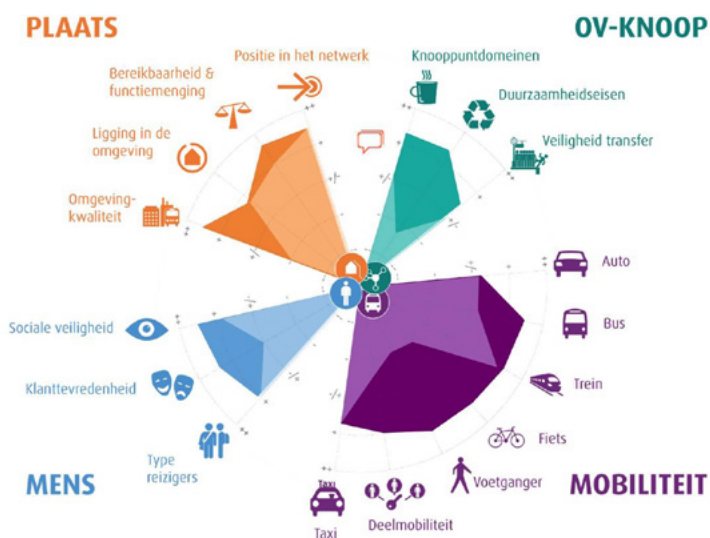
3. De inpassing en fasering van **Nieuwe stations** op de Oude Lijn uitwerken i.r.t. de schaa sprong in infrastructuur en potentiële positie van het knooppunt in het netwerk.



Leiden



3. Context en opgave Leiden



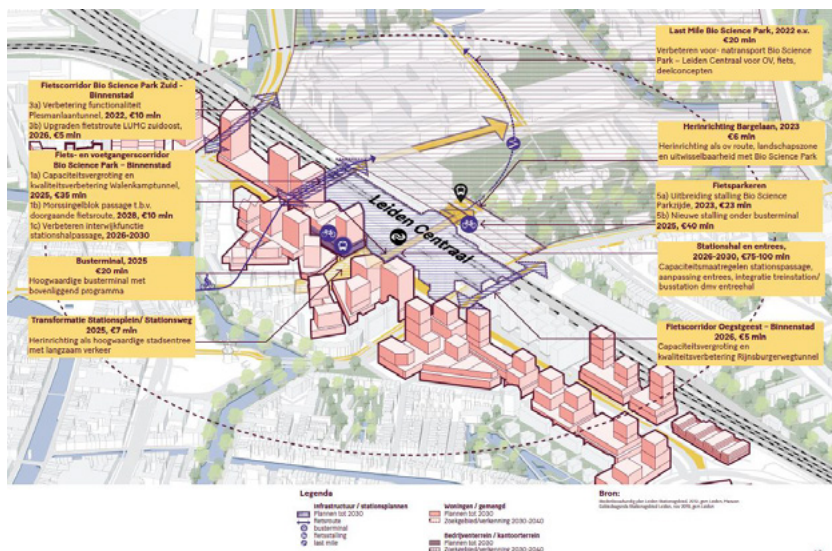
- Ontwikkeling Leidse stationsgebied en Leiden Bio Science Park: focusgebied stedelijke verdichting in adaptieve ontwikkelstrategie en het Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad
- Ambitie: doorontwikkelen van hoogstedelijke en levendige woon- en werkomgeving met intensief ruimtegebruik en hoogwaardige OV-hub met veel kwaliteit voor reizigers.
- 'Handelen' is noodzakelijk om te kunnen garanderen dat de OV knoop blijft functioneren en duurzame verstedelijking kan plaatsvinden.
- Opgaven voor Leiden Centraal zijn het meer verbinden van binnenstad, station en het LBSP, verbeteren van de kwaliteit van openbare ruimte en opvangen van de groei van het aantal fietsers en voetgangers

Bijlage:

- Handelingsperspectief OV-Knoop Leiden Centraal, september 2020

3.1 Investeringsagenda

- Realisatie van ca. 5500 woningen en 14000 arbeidsplaatsen in het stationsgebied en het LBSP.
- Toename ruimtelijk programma leidt tot extra reizigers en benodigde maatregelen in stationshal, entrees, fiets- en voetganger voorzieningen en -routes, busterminal en transformatie van het stationsplein.
- Deze maatregelen kennen een hoge mate van onderlinge samenhang en dragen gezamenlijk bij aan het functioneren van het knooppunt Leiden.
- Benodigde investeringsbedrag wordt ingeschat op ca. 250 – 280 mln. euro.



Bron: Factsheets Knooppunten MOVV, oktober 2020

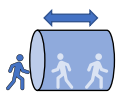
12

9

3.2 Wat doen we al?



Fietsvoorzieningen: fietsverbinding en – kruising Schuttersveld, Lorentz-stalling (5500 plaatsen) en De Geus (3300 plaatsen) en tijdelijke fietsparkeervoorzieningen in het stationsgebied.



Passages: opknappen van onderdoorgangen/tunneltjes onder het spoor



Openbare ruimte: investeringen in kwaliteit openbare ruimte stationsgebied, handhaving op fietsparkeren in stationsgebied



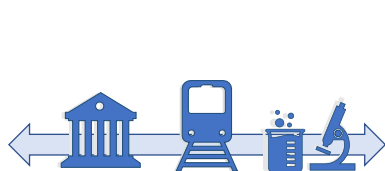
Investeringsvolume ca. 30 mln euro



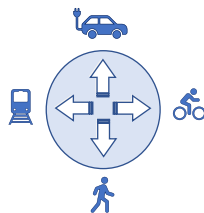
10

3.3 Wat moet er nog gebeuren?

Integrale ontwikkeling van het knooppunt Leiden Centraal rond drie centrale thema's:



1. De stad verbinden (Leiden Bio Science Park – Stationsgebied – Binnenstad): verbeteren van de interwijkfunctie van de stationshalpassage, verbeteren van fietsverbindingen en verminderen van de barrière werking van het spoor



2. De overstapmachine verbeteren (fiets – bus – trein): uitbreiding fietsenstallingen, ontwikkeling nieuwe busterminal en integratie bus/trein station met entreehal

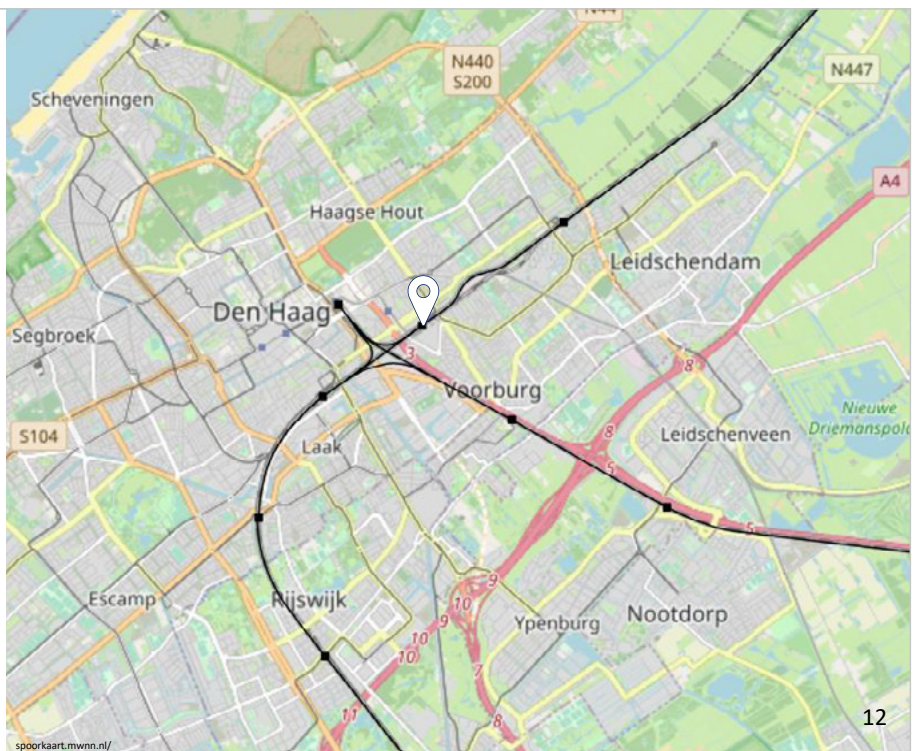


3. De stationsomgeving op niveau brengen: herinrichten Stationsplein, Stationsweg en Bargelaan

11

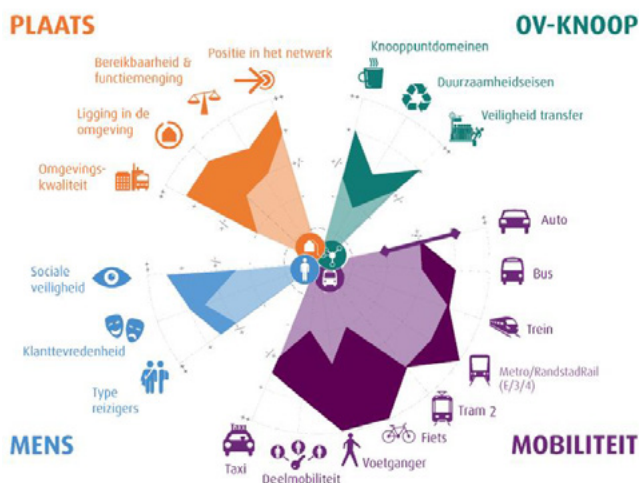


**Den Haag
Laan van NOI**



12

4. Context en opgave Den Haag NOI



- Den Haag Laan van NOI (een van de drie intercity stations in Den Haag) is een voorstadstation met knooppuntfunctie en centrale ligging in de Randstad. De ambities is om de positie - als belangrijke schakel in het regionale netwerk - in de toekomst uit te bouwen.
- Het gebied rondom Laan van NOI maakt deel uit van het Central Innovation District in Den Haag. Het CID vormt een economisch knooppunt in de stad door haar ligging tussen en rondom de drie intercity stations. Met de mobiliteitstransitie binnen het CID (prioriteit voor lopen, fietsen, OV-gebruik) en voorzieningen in de plinten wordt de kwaliteit van de openbare ruimte belangrijker en functiemenging en ontmoetingsfunctie steeds belangrijker.
- Opgaven voor knooppunt Laan van NOI zijn het verbeteren van de kwaliteit van de transfer (overstap trein – RandstadRail – tram – fiets) en de openbare ruimte, verbeteren en uitbreiden van fietsvoorzieningen en beter verbinden van de Haagse en Voorburgse zijde van het station.
- De MOVV projecten Leyenburgcorridor en Metrocapaciteit zijn relevant voor station Laan van NOI en verbeteren de netwerkpositie van station laan van NOI in de Zuidelijke Randstad.

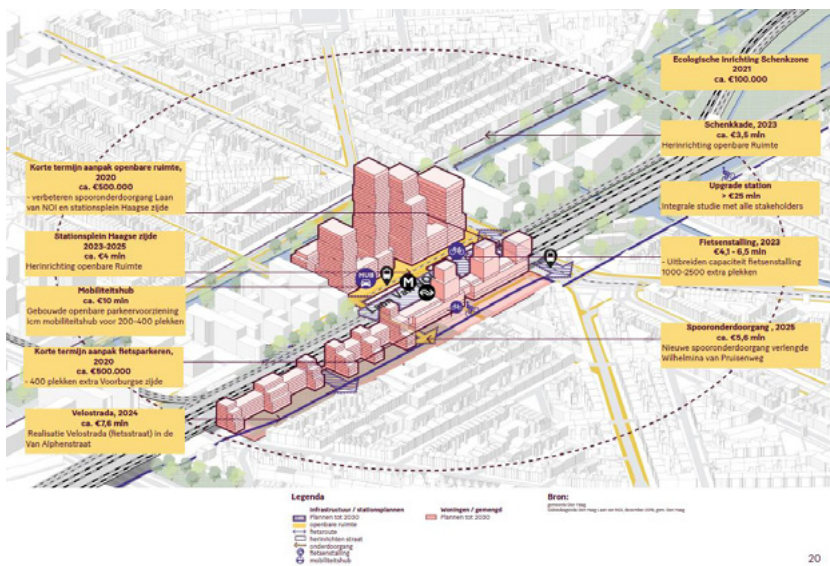
Bijlage:

- Handelingsperspectief OV-Knoop Den Haag Laan van NOI, september 2020

13

4.1 Investeringsagenda

- Realisatie van ca. 3000 woningen en 5500 arbeidsplaatsen in de directe omgeving van het station.
- Toevoegen van programma leidt tot intensiever gebruik van het station en de stationsomgeving. Met name investeringen in de transfer (trein – randstadrail – tram – bus), fietsvoorzieningen, spooronderdoorgangen en de kwaliteit van de openbare ruimte zijn nodig.
- De beschikbare openbare ruimte op en rond de knoop Laan van NOI is zeer beperkt en vraagt om een integrale aanpak van het stationsgebouw, de aansluiting van de omgeving op de stationsentrees, de spooronderdoorgangen en het verbeteren van de transfer.
- Benodigde investeringsbedrag wordt ingeschat op 60 - 80 mln. euro, afhankelijk van de uitwerking van het station en exclusief investeringen in de spoorinfrastructuur.



Bron: Factsheets Knooppunten MOVV, oktober 2020

20

14

4.2 Wat doen we al?



Fietsvoorzieningen: uitbreiding fietsenstalling Voorburgse zijde (400 plekken) en Haagse zijde (50-100 plekken), realisatie Velostrada, uitbreiding OV-fiets



Passages: verbetering spooronderdoorgang voor fietsers



Openbare ruimte: herinrichting openbare ruimte Haagse zijde, handhaving op fietsparkeren in stationsgebied



Investeringsvolume ca. 10 mln euro



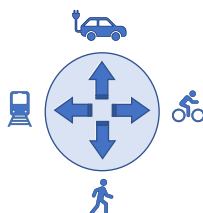
15

4.3 Wat moet er nog gebeuren?

Integrale ontwikkeling van het knooppunt Den Haag Laan van NOI rond drie centrale thema's:



1. De stad verbinden (w.o. het CID – Stationsgebied – Leidschendam-Voorburg): verbeteren van de omgeving en verminderen van de barrière werking van het spoor. Dit door nieuwe verbindingen voor langzaam verkeer aan weerszijden van de spoordijk te creëren, het verbeteren van fietsverbindingen en bestaande onderdoorgangen.



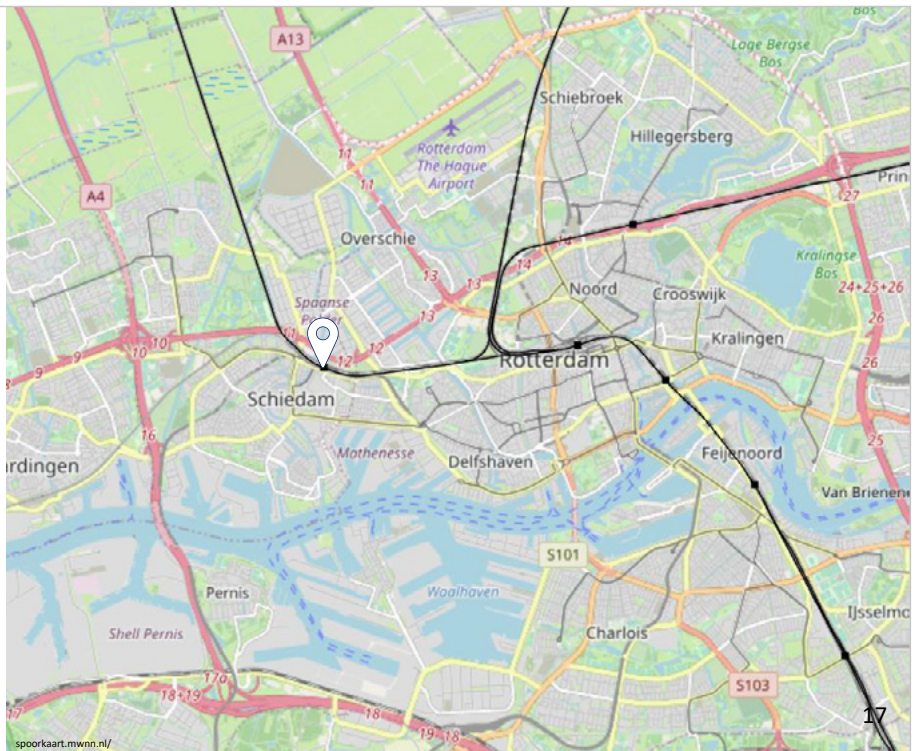
2. De transfer tussen modaliteiten verbeteren (RandstadRail – fiets – bus – tram – trein): integrale oplossing voor de capaciteitsuitbreiding met de infrastructuur en transfer met lijn 3/4 van RandstadRail en een heldere ordening van de entrees gericht op alle modaliteiten met logische en overzichtelijke transfers aansluitend op de loop- en fietsroutes en –stallingen.



3. De stationsomgeving op niveau brengen: het creëren van een volwaardige OV-knoop met een aantrekkelijk verblijfsgebied met een mix van functies en voorzieningen in en rondom de entrees, een toegangspoort voor Leidschendam-Voorburg en het CID in Den Haag met twee zichtbare voorkanten

16

Schiedam

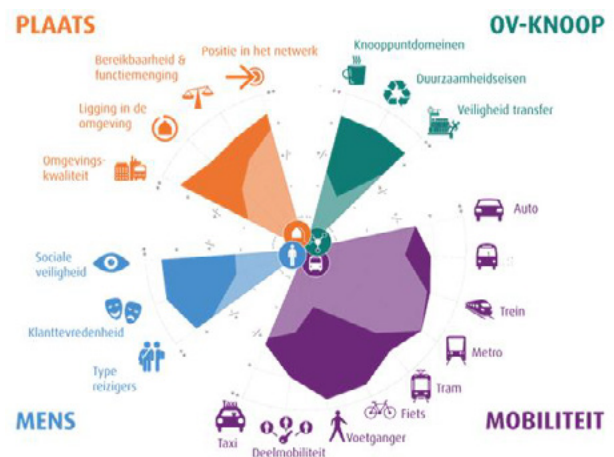


5. Context en opgave Schiedam

- Gemeente Schiedam ontwikkelt onder de naam 'Schiedistrict' de deelgebieden Schieveste, het station Schiedam Centrum, de bedrijventerreinen Spaanse Polder en 's-Gravenlandsepolder, de Kop van de Singel, het AMEC-gebouw, de Peperkliplocatie en de corridors in en naar het gebied. Hiermee worden onder meer ca. 3500 woningen en 1.500 extra banen gecreëerd.
- Het HOV-knooppunt Schiedam Centrum, is een belangrijke schakel in de regio. Doorontwikkeling is essentieel voor de (her)ontwikkeling van de ontwikkellocaties in de directe omgeving van het knooppunt zoals Merwe-Vierhavens. Het heeft met een overstap naar bus, tram, en metro tevens een netwerkfunctie van betekenis voor de hele regio.
- Opgaven voor Schiedam zijn de aanpak van het station om de ontwikkeling van Schieveste mogelijk te maken, gecombineerd met het verbeteren van de transferfunctie tussen trein en met name bus en tram, verbeteren van de kwaliteit van openbare ruimte en het opvangen van de groei van het aantal fietsers en voetgangers.

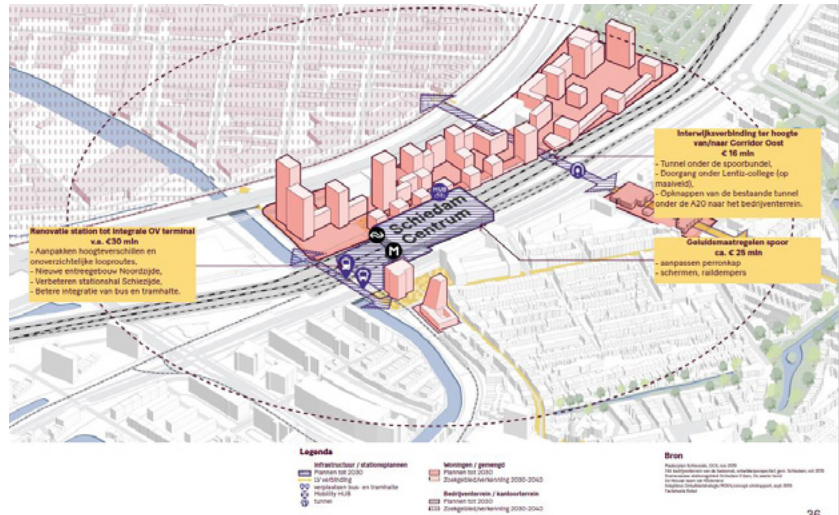
Bijlage:

- Handelingsperspectief OV-Knoop Schiedam, september 2020



5.1 Investeringsagenda

- Realisatie van ca. 3000-3500 woningen en 1500 arbeidsplaatsen in de directe omgeving van het station.
- Toevoegen van programma leidt tot intensiever gebruik van het station en de stationsomgeving, en aanpassing aan station en infrastructuur i.v.m. geluid
- Aanpassing aan het station biedt de kans de entrees van het station, de looproutes en de transfer naar bus en tram een kwaliteitsimpuls te geven
- Benodigde investeringsbedrag wordt ingeschat op 80 - 100 mln. euro, afhankelijk van de uitwerking van het station.



Bron: Factsheets Knoopunten MOVV, oktober 2020

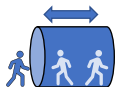
36

19

5.2 Wat doen we al?



Fietsvoorzieningen: fietsenstalling
(ca. 3000 plekken)



Passages: opknappen
spooronderdoorgangen



Openbare ruimte: investeringen in
kwaliteit en herinrichting openbare
ruimte stationsplein



P+R: ontsluiting P+R euroscoop
(ca. 500 plekken)



Investeringsvolume ca 10 mln euro



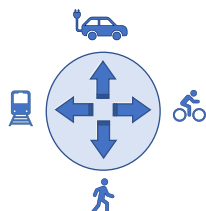
20

5.3 Wat moet er nog gebeuren?

Integrale ontwikkeling van het knooppunt Schiedam rond drie centrale thema's:



1. De stad verbinden: een prettige en logische verbinding creëren tussen station en stad en hiermee barrière spoor verminderen, bereikbaarheid en functiemenging versterken door gebiedsontwikkeling SchieDistrict, verbeteren van fietsverbindingen



2. De overstapmachine verbeteren (metro – trein – tram – bus – fiets en P&R): Schiedam ontwikkelen als de belangrijkste regionale OV-hub aan de westkant van Rotterdam door verbeteren overstap tussen trein en metro en betere integratie van bus- en tramhalte met een duidelijk positionering (fietsen)stallingen, P&R en MaaS-faciliteiten

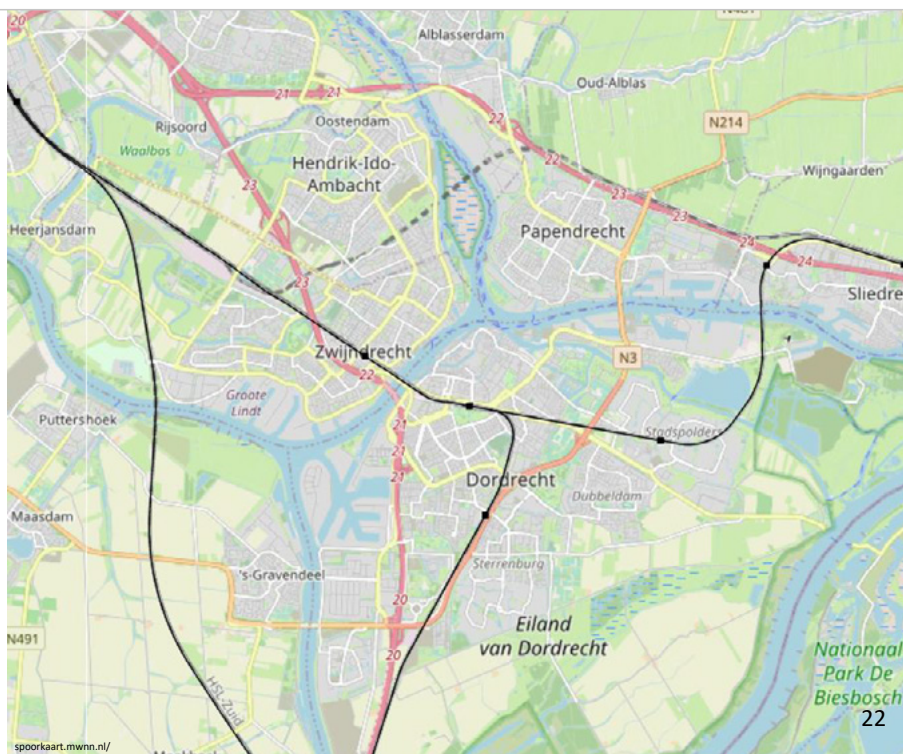


3. De stationsomgeving op niveau brengen: toegang tot het station (voor langzaam verkeer), stationstructuur en omgevingskwaliteit, veiligheidsbeleving en duurzaamheid (bijvoorbeeld vergroening) verbeteren.

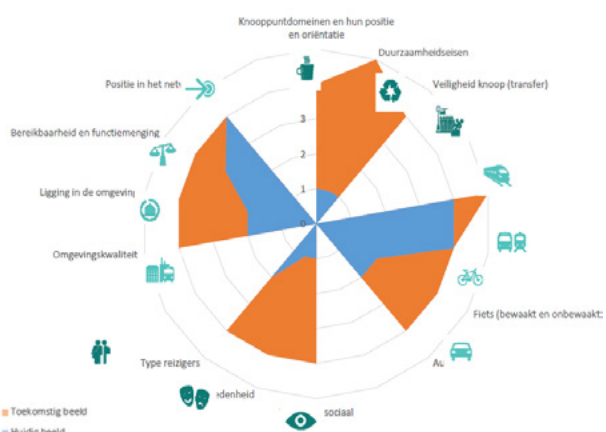
21



Dordrecht



6. Context en opgave Dordrecht



- De gemeente Dordrecht investeert de komende jaren in het gebied direct naast het station en tussen station en (historische) binnenstad. Hier worden woningbouw, commerciële functies en een nieuw stadskantoor met een parkeernorm van 0 gerealiseerd.
- Het station is een belangrijk overstapstation in de as Merwede Lingelijn – Brabant – Rotterdam/Den Haag en een potentiële halte voor het CitySprinter-concept.
- Het huidige station heeft zijn oorspronkelijke functie verloren, heeft grootschalig onderhoud nodig en kan de groeiende vervoersstromen niet meer veilig accommoderen.
- Het station Dordrecht en zijn omgeving staan aan de vooravond van een grootschalige stedelijke transformatie en kwaliteitssprong waarin het station de stadsdelen aan weerszijden met elkaar verbindt, station en stationsomgeving een fijne transfer, voldoende capaciteit voor de groeiende reizigersstromen en ruimtelijke kwaliteit bieden.

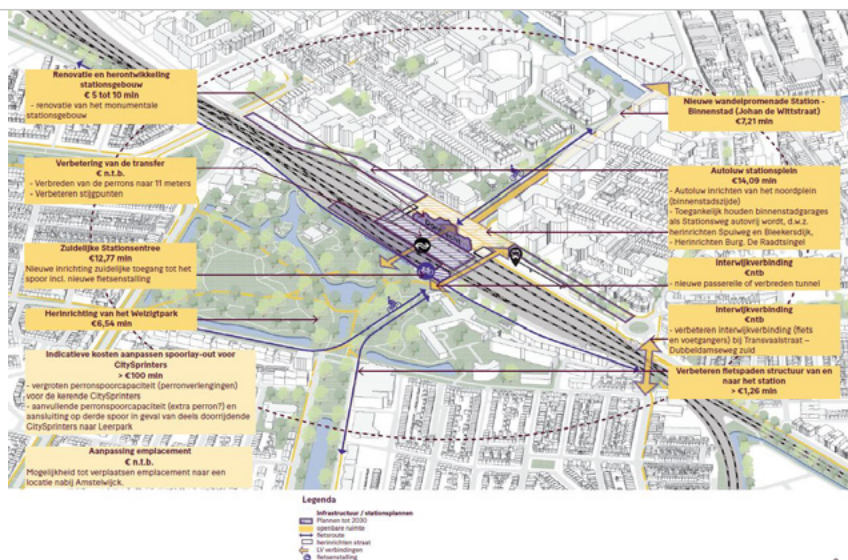
Bijlage:

- Handelingsperspectief Dordrecht, april 2020

23

6.1 Investeringsagenda

- Realisatie van ca. 6000 woningen en 2500 arbeidsplaatsen in de directe omgeving van het station.
- Toevoegen van programma leidt tot intensiever gebruik van het station en de stationsomgeving.
- De transfercapaciteit en –kwaliteit van het station en staat van onderhoud van het stationsgebouw vragen om een renovatie en herontwikkeling van het stationsgebouw.
- Benodigde investeringsbedrag wordt ingeschat op 90 - 120 mln. euro, voor transfermaatregelen en renovatie station inclusief passage
- Invoering CitySprinter-concept moet in samenhang worden uitgewerkt en uitgevoerd met de emplacementsaanpassingen in het station Dordrecht



Bron: Factsheets Knooppunten MOVV, oktober 2020

8

24

6.2 Wat doen we al?



Fietsvoorzieningen: fietsenstalling zuidzijde (2000 plekken) gekoppeld aan stationsentree



Passages: onderzoek naar onderdoorgang Spuiweg (autoluw maken, gericht op OV en langzaamverkeer) en onderdoorgang Dubbeldamseweg Zuid (kwaliteitsimpuls bestaande fietsverbinding)



Openbare ruimte: parkinrichting aan zuidzijde inclusief fietsroutes en verblijfskwaliteit, autoluw maken noord zijde inclusief wandelroutes richting historische binnenstad



P+R: toegang verleggen in verband met nieuwe fietsenstalling en zuidentree station en vernieuwen parkeermanagementsysteem



Investeringsvolume ca 40 mln euro



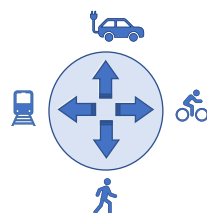
25

6.3 Wat moet er nog gebeuren?

Integrale ontwikkeling van het knooppunt Dordrecht rond drie centrale thema's:



1. De stad verbinden: transformeren van het station van barrière naar brandpunt en verblijfs- en ontmoetingsplek met een functie voor de stad. Het station is een belangrijke schakel in het verbinden van de historische binnenstad en de stad aan de zuidkant van het station.



2. De overstapmachine verbeteren: forse ingrepen in de transfer door ingrepen in de capaciteit van perrons en stijpunten, de stationspassage én heldere ordening van loopstromen. Voor de invoering van de CitySprinter is extra (perron)spoorcapaciteit nodig en een integrale oplossing voor sporenlay-out, transfermaatregelen en het verbeteren van de aansluiting van het station op de omgeving.



3. De stationsomgeving op niveau brengen: potentie stationsgebouw centraal stellen en het gebied transformeren naar een hoogwaardige knoop in de Zuidvleugel door te investeren in hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit, fietsparkeren, fietsinfrastructuur en wandelstructuren. Weizigtpark ontwikkelen tot groenste stationsplein. Ontwikkeling Maasterras inclusief transferium.

26

Propositie Knooppunten MOVV

27

Conclusies knooppunten Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam en Dordrecht

- De urgentie te handelen op de knooppunten neemt toe: zowel de mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling vragen in de stationsgebieden om afwegingen in de schaarse ruimte. Het aantal reizigers en overstappers groeien met de verstedelijking mee. Bovendien kunnen we een aanzienlijk deel van de verstedelijkingsopgave geconcentreerd kwijt in de omgeving van de OV knooppunten. Het gaat om ca. 18.000 woningen en ca. 14.000 arbeidsplaatsen in de directe stationsomgeving (binnen 500 meter) van stations Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam en Dordrecht. En vice versa draagt een aantrekkelijk en goed functionerend knooppunt bij aan een goed investeringsklimaat voor private partijen als ontwikkelaars en bedrijven.
- Betrokken organisaties werken al samen aan knooppuntontwikkeling en verbeteringen in en aan de stationsomgeving. Het gaat daarbij vooral om investeringen in fietsvoorzieningen en –infrastructuur, het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte en het verminderen van de barrièrewerking van het spoor.
- De relatief eenvoudige maatregelen die ‘no regret’ en toekomstvast kunnen worden uitgevoerd zijn dan ook al grotendeels uitgevoerd. De centrale opgave voor komende jaren is een integrale uitwerking van de knooppunten Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam en Dordrecht: vergroten van de kwaliteit en capaciteit van de transfer in en rond het stationsgebouw, de koppeling met ruimtelijk-economische ontwikkeling en vergroten kwaliteit openbare ruimte zijn opgaven die op elkaar ingrijpen én elkaar versterken.
- De druk op de ruimte en het blijvend goed functioneren van de knooppunten vragen om een schaalessprong in de ontwikkeling van het station en de stationsomgeving, mét een integrale benadering met alle betrokken organisaties

28

Propositie BO-MIRT: MIRT verkenning infrastructuur en knooppunten Oude lijn

- Op knooppunten Leiden, Den Haag Laan van NOI, Schiedam en Dordrecht komt een groot aantal ontwikkelingen samen die een samenhangend programma aan investeringen vragen, publiek en privaat. De orde van grootte van de publieke investeringen wordt ingeschat op ca. 580 mln.
- In het publieke deel van het programma zijn er veel maatregelen op gebied van ruimtelijke kwaliteit, microbereikbaarheid en ketenmobiliteit die door de gemeenten en regio zelf opgepakt kunnen worden. Voor integrale stationsontwikkeling zijn ook het Rijk en ProRail nodig. Dit maakt een integrale aanpak voor de knooppunten een gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijk en regio.
- De inhoudelijke functionele en fysieke samenhang tussen de onderdelen is zodanig dat de uitwerking gewenst is in een gezamenlijke verkenning. Om toekomstvast te kunnen beslissen over de maatregelen op de knooppunten is een integrale uitwerking van de knooppuntontwikkeling nodig door de daarvoor verantwoordelijke partijen.
- Vanwege de directe samenhang met de investeringen in infrastructuur op de Oude Lijn is het voorstel om een Verkenning infrastructuur en knooppunten Oude Lijn te starten. De eerste stap in de uitwerking is het opstellen van een startdocument als basis voor een startbesluit conform het MIRT spelregelkader. Per knooppunt worden oplossingen voor een integrale ontwikkeling van de knooppunten uitgewerkt, die de basis vormen voor een voorkeursoplossing en – beslissing.

29

Propositie BO-MIRT: programma knooppuntontwikkeling MOVV

- Op korte termijn zijn investeringen wenselijk in bijvoorbeeld fietsenvoorzieningen, kwaliteit van de openbare ruimte en ketenmobiliteit die beperkt van omvang zijn en onafhankelijk van de te nemen voorkeursbeslissing kunnen worden uitgevoerd. Dit geldt naast de vier bestaande knooppunten, waar een schaa sprong van het knooppunt noodzakelijk is, ook voor andere knooppunten waar grootschalige herontwikkelingen nu (nog) niet aan de orde zijn, maar waar wel investeringen in de kwaliteit en de capaciteit nodig zijn.
- Om te voorkomen dat deze korte termijn investeringen voor de knooppunten te zwaar gaan drukken op het KTA-budget is het voorstel om een programma knooppuntontwikkeling in te richten. De volgende stap is om hier een aanpak voor uit te werken die aansluit op het bestaande KTA-systeem, en mogelijk ook daaraan gekoppeld wordt om gebruik te kunnen maken van de structuur van een bestaand programma. De investeringsomvang van het programma wordt verder uitgewerkt, evenals de maximale financiële bijdrage per project.
- Op basis van de aanpak voor het programma knooppunten die medio 2021 gereed is, volgt een besluit over het oprichten van het programma inclusief een voorstel voor de financiële bijdragen van de verschillende partners. In het najaar van 2021 kan een bijdrage aan een 1^e tranche projecten worden toegekend.
- Op basis van de studie en het advies van de Vereniging Deltametropool is er een deelverzameling van MOVV-knooppunten die relevant zijn om in het kader van een 2^e tranche verder te onderzoeken (n.t.b., rapportage volgt in oktober 2020). Het gaat om opgave die qua schaal grootte tussen een MIRT-Verkenning en MRDH-programma Ketenmobiliteit op OV-knooppunten in zitten. De uitwerking hiervan wordt organisatorisch gekoppeld aan het vervolg dat de regionale corridors / verstedelijkingsassen binnen de Preverkenning MOVV krijgt.

30

Wederkerigheid op het gebied van verstedelijking

- Ontwikkeling van de vier knooppunten (Leiden, NOI, Schiedam, Dordrecht) hangt samen met de schaa sprong infrastructuur Oude Lijn ten behoeve van de CitySprinter, inclusief de aanpak van bestaande stations en realisatie van potentiële nieuwe stations. De Oude Lijn is de ruggengraat van een groot deel van de verstedelijkingsambities in de Zuidelijke Randstad.
- Om de verstedelijkingsambities te realiseren is bekostiging nodig van onrendable toppen op de grondexploitaties en ongedekte bovenplanse kosten. De MKBA van de Verstedelijkingsalliantie concludeert een positieve maatschappelijke kosten/baten verhouding op elf verstedelijkingslocaties, waaronder Schieveste Schiedam, Stationsgebied Leiden en Spoorzone Dordrecht.
- De woningbouwimpuls helpt de woningbouwproductie te versnellen. In Schiedam wordt met de ruim 18 mln euro uit de 1^e tranche de gebiedsontwikkeling in Schieveste mogelijk gemaakt. Een belangrijke impuls die ook bij andere knooppunten en gebiedsontwikkelingen kan bijdragen aan (versnelde) realisatie. Zo dient de gemeente Den Haag voor woningbouwontwikkeling rond Laan van NOI een aanvraag in voor de 2^e tranche van de woningbouwimpuls.
- In de stationsgebieden worden de parkeernormen voor nieuwe ontwikkelingen drastisch verlaagd. In geval van Leiden en Dordrecht zelfs naar een parkeernorm van 0.

31



Overzicht bijlagen

32

Overzicht bijlagen

- Gebundelde Factsheets Knooppunten MOVV, oktober 2020, definitief
- Handelingsperspectief Leiden Centraal, september 2020, definitief
- Handelingsperspectief Den Haag Laan van NOI, september 2020, definitief
- Handelingsperspectief Schiedam, september 2020, definitief
- Handelingsperspectief Dordrecht, april 2020, definitief
- Knooppuntanalyse VDM (volgt later)





NOTITIE UPGRADE RANDSTADRAIL

Upgrade RandstadRail (Leyenburgcorridor) in het kort

De studie Upgrade RandstadRail (Leyenburgcorridor) onderzoekt het – door het vervoersbedrijf HTM geëxploiteerde en beheerde – deel van RandstadRail in zijn geheel, dus van Zoetermeer tot aan de grens met Westland. De studie Upgrade RandstadRail heeft daarbij tot doel om een antwoord te geven op zowel de verwachte reizigersgroei in het huidige net, om de bestaande NMCA knelpunten op/rond het tramnet te mitigeren als om de geplande verstedelijking rondom het tramnet te ondersteunen, in de periode tot 2030. In dit project worden een aantal uitgangspunten meegenomen:

- Verwachte verstedelijking rondom RandstadRail
- Verwachte reizigersgroei en de huidige knelpunten
- Mogelijke oplossingen in lijnvoering & bediening
- Mogelijke oplossingen in de spoorcapaciteit.

De studie wordt uitgevoerd door de HTM, MRDH en de gemeente Den Haag gezamenlijk, onder regie van OV NEXT, met daarin de genoemde partijen als bestuurlijke opdrachtgevers. De studie Upgrade RandstadRail maakt deel uit van de Preverkenning MOVV. Vanuit de Preverkenning MOVV wordt de samenhang tussen upgrade RandstadRail de andere HOV-verbindingen, de knooppunten, de Oude lijn en de verstedelijkingsopgave bewaakt, en worden analyses op MOVV-niveau uitgevoerd zoals een MKBA, bekostigingsopties, raakvlakken met andere dossiers binnen het gebiedsprogramma MoVe etc.

Doel van dit project is RandstadRail lijn 3&4 volledig op Lightrail niveau te brengen door het uitwerken van maatregelen om de capaciteit op de corridor Samenloopdeel – Tunnel Grote Marktstraat op de korte termijn te vergroten, en deze te plaatsen in het perspectief voor de langere termijn. Deze aanpak wordt gekozen om een goede vertaling van beleid naar uitvoering en een samenhangende aanpak voor de korte – en de langere termijn te borgen. Hiervoor worden de knelpunten en oplossingen nader onderzocht en verwerkt in een voorkeurspakket.

Uit de studie blijkt een bruto investeringsomvang van 100 – 150 mln euro. De studie wordt naar verwachting medio 2021 afgerond en vertaald naar een concreet investeringsvoorstel. Dat kan in de vorm van een subsidieaanvraag richting het BO MIRT vanuit de regionale partners aan het Rijk. Daarbij heeft het project upgrade RandstadRail een afhankelijkheid met de studie Metronet vanwege het samenloopdeel, derhalve is een gelijktijdige uitwerking van deze studies in nauwe samenhang, plus gelijktijdige besluitvorming een vereiste.

Scope studie Upgrade RandstadRail

Hieronder volgt een beschrijving van de scope van de studie per onderdeel.

a. Verwachte verstedelijking rondom RandstadRail

Tot 2030 worden binnen het directe invloedsgebied van RandstadRail lijn 3 & 4 (straal 1 km vanaf stations), circa 35.000 nieuwe woningen gepland. Onderstaand beeld komt uit een achtergrondstudie van de verstedelijkingsstrategie (provincie Zuid-Holland, 2019) en geeft de verstedelijkingsopgave goed weer.

Gekoppeld Rijden is een oplossing om het aantal eenheden te verminderen bij gelijk-blijvende of zelfs iets toenemende capaciteit. Tegelijk is het een project met ruimtelijke consequenties. Zaken die moeten worden uitgevoerd zijn: het verlengen van haltes, geschikt maken van Verkeerslichtinstallaties voor koppelstellen, tractieverzwaring op de beide trajecten, alle voertuigen uitrusten met automatische koppelingen, enz. De werkzaamheden op lijn 4 zijn binnen 3-4 jaar af te ronden en de werkzaamheden op lijn 3 binnen 4-5 jaar.

Een andere mogelijke oplossing, die vanuit de bereikbaarheid gezien pas als tweede stap aan de orde is, is om één van de vier lijnen uit de tunnel te halen en een bovengrondse route door het centrum te laten rijden. De meest voorhand liggende lijn is lijn 6 vanwege een meer ontsluitend karakter van deze (stads)tramlijn. Deze maatregel heeft pas echt zin als lijn 6 pas weer intact op haar huidige route na Ternoot en dus ook niet meer over het tramplatform rijdt (waar de capaciteit ook zeer beperkt is). Hiervoor zijn twee trajecten mogelijk, via de Bezuidenhoutseweg of via het Prins Bernhardviaduct. De route via het Bernhardviaduct heeft vanuit de ruimtelijke ontwikkeling en vanuit bereikbaarheids-oogpunt de voorkeur, omdat deze via de toekomstige tweede terminal van Centraal Station komt te lopen en er mee kan worden gelift met de renovatie van het Prins Bernhardviaduct. Ook deze maatregel vergt intensieve afstemming tussen het OV-project en de ruimtelijke ontwikkelingen rond Centraal Station (Campusboulevard).

Ook over project Lijn 6 uit de TTGM zal snel besluitvorming moeten plaatsvinden. Dit project heeft op zichzelf geen hoge prioriteit) maar er moet nu wel al rekening worden gehouden met de toekomstige bovengrondse route van lijn 6, m.n. met het ruimtelijke en constructieve ontwerp van het Bernhardviaduct en directe omgeving.

d. Benodigde uitbreiding en aanpassingen van de infrastructuur:

De capaciteitsbeperkende locatie op het samenloopdeel is de gelijkvloerse kruising Beatrixlaan-Laan van NOI. HTM trams vanuit het centrum van Den Haag moeten hier wachten op in twee richtingen rijdende RET metro's. Dit maakt een verhoging van de frequentie van de RET metro naar 12 per uur, die vanaf 2026 nodig is, problematisch. Door deze kruising ongelijkvloers aan te leggen kan de capaciteit van het totale systeem worden vergroot. Het aanleggen van een ongelijkvloerse verbinding (bijvoorbeeld een fly-over) vergt intensieve afstemming tussen het OV-project en de ruimtelijke ontwikkelingen rond station Laan van NOI.

Doel van de Fly Over is om de toekomstige hoge intensiteit op de kruising Station Laan van NOI en Beatrixlaan tussen de voertuigen van de E-lijn van RET en RandstadRail van HTM ongelijkvloers af te wikkelen. Dit speelt zodra de frequentie van de RET lijn naar 12x per uur zou moeten gaan, naar verwachting op zijn vroegst in 2026. Rond station Laan van NOI wordt ook het oude ministerie van Sociale Zaken herontwikkeld en zijn er plannen voor vernieuwing van het station inclusief het stationsplein. Om deze plannen niet in de weg te zitten moet snel (voor september 2020) duidelijk zijn wat het ruimtebeslag voor de Fly Over gaat worden. Past deze binnen het huidige profiel of is er extra ruimte nodig (er ligt een reservering van 11 meter)? Om deze vraag te beantwoorden zijn er in de zomer van 2020 twee onderzoeken opgestart:

- Een simulatie door Movares van de effecten van de frequentie verhoging van de E-lijn naar 12x per uur (Dit geeft antwoord op de vraag wanneer ontstaat het knelpunt op de kruising Station Laan van NOI)
- Een second opinion door Movares van een schetsontwerp van HTM van de Fly Over binnen het huidige profiel (Dit geeft antwoord op de vraag welke ruimte is er nodig voor de Fly Over).

Indicatie kostenraming

Veel onderdelen van de studie zijn nog in onderzoek. Slechts indicatief kan een raming of een stelpost worden gegeven. Onderstaand overzicht is derhalve ongeschikt om momenteel nadere afspraken te maken over bekostiging, en dient vooral ter informatie. Niettemin geeft het overzicht een gevoel bij de verhoudingen tussen de onderdelen van het project en de mate van onzekerheid en nauwkeurigheid.

Onderdeel	Euro	Toelichting
Fly-over Laan van NOI	75 mln	Raming wordt nog verder uitgewerkt en het bedrag hangt mede af van nadere optimalisatie van varianten.
Aanpassingen haltes lijn 4 (8 stuks)	20 mln	Aanname van 3 mln per halte
Aanpassingen haltes lijn 3 (12 stuks)	30 mln	Aanname van 3 mln per halte
Subtotaaltotaal fysieke investering	125 mln	Nauwkeurigheid nu +/- 20% Daarom 100 – 150 mln
Aanpassingen voertuigen	PM mln	Volgt uit nader onderzoek

Relatie Randstadrail met Metronet en andere corridors

Metrolijn E rijdt over het zogeheten samenloopdeel, waarover ook de Randstadraillijnen 3 en 4 tussen Zoetermeer en Den Haag rijden. De over enkele jaren gewenste frequentieverhoging op de E-Lijn van 6 naar 12 x per uur, stuit op de beperking in spoorcapaciteit. De Randstadraillijnen 3 en 4 rijden in een frequentie van 18 x per uur en de huidige bewezen maximumcapaciteit op het samenloopdeel is 24 x per uur. Er zijn er drie opties mogelijk:

- De maximumcapaciteit op het samenloopdeel wordt verhoogd van 24 x per uur naar 30 x per uur, zodat de gewenste frequenties van Randstadrail en het Metronet mogelijk zijn/blijven;
- Lijnen 3 en 4 gaan in frequentie omlaag, maar niet in capaciteit, door de eenheden langer te maken (gekoppeld rijden);
- Een combinatie van beiden: (kleine) capaciteitsverhoging op het samenloopdeel naar 30 x per uur en invoeren langere voertuigen door gekoppeld te rijden op lijnen 3 en 4. Deze optie is sowieso nodig als de bezetting van lijnen 3 en 4 verder blijft groeien.⁸

Het onderzoek naar en afweging tussen deze bovengenoemde opties, wordt gedaan in de studie Upgrade RandstadRail. Nauwe afstemming tussen deze twee studies is noodzakelijk, omdat beide projecten afhankelijk van elkaar zijn via dit samenloopdeel. In de verdere projectsturing blijft deze afstemming en samenwerking nodig. Ook de besluitvorming over de investeringsvoorstellen zal derhalve gelijktijdig dienen plaats te vinden, om geen ongewenste 'points of no returns' in deze studies te veroorzaken.

De studie Upgrade RandstadRail zal ook kijken naar de samenhang met de HOV-corridor Zoetermeer-Rotterdam, de Koningscorridor in het CID en de HOV-ontsluiting richting het Westland.

Aansturing

De studie Upgrade RandstadRail wordt uitgevoerd door de HTM, MRDH en de gemeente Den Haag gezamenlijk, onder regie van OV NEXT, met daarin de genoemde partijen als bestuurlijke opdrachtgevers. De studie Upgrade RandstadRail maakt deel uit van de Preverkenning MOVV. Vanuit de Preverkenning MOVV wordt de samenhang tussen de andere HOV verbindingen, de knooppunten, de Oude lijn en de verstedelijkingsopgave bewaakt, en worden analyses op MOVV niveau uitgevoerd zoals een MKBA, bekostigingsopties, raakvlakken met andere dossiers binnen het gebiedsprogramma MoVe etc.

Ook per 2021 zal de samenhang tussen alle andere bovengenoemde studies bewaakt dienen te worden via een programmatische aanpak. De 'projectsturing' door OV NEXT volstaat alleen voor het project. Het in samenhang werken en programmeren van een schaa sprong OV en Verstedelijking, kan alleen met meerdere overheden vanuit het Rijk en de Regio op het Zuidelijk Randstadniveau.

⁸ Hier speelt de relatie met Koningscorridor en Leiden-Zoetermeer een rol al of niet verbeteren op die routes kan het samenloopdeel ontlasten.

NOTITIE METRONET

METRONET IN HET KORT

De studie Metronet onderzoekt het huidige – door het vervoersbedrijf RET geëxploiteerde en beheerd – Metronet in zijn geheel. Het Metronet ligt op het grondgebied van 10 gemeenten in de Zuidelijke Randstad en strekt zich uit van Den Haag naar Spijkenisse en van Hoek van Holland tot aan Nesselande. In het verzorgingsgebied van de metro wonen en werken ruim 1 mln mensen.

De studie Metronet heeft daarbij tot doel om:

- een antwoord te geven op zowel de verwachte reizigersgroei in het huidige Metronet;
- de bestaande NMCA knelpunten op/rond het Metronet te mitigeren;
- en om de geplande verstedelijking nabij het metronet te ondersteunen, in de periode tot 2030.

De studie bevat daarom de volgende invalshoeken:

- a. Verwachte verstedelijking rondom het metronet**
- b. Verwachte reizigersgroei en de huidige/verwachte knelpunten**
- c. Mogelijke oplossingen in metrofrequenties, lijnvoering**
- d. Aanvullende fysieke investeringen in het metronet.**

De studie wordt uitgevoerd door de RET, MRDH en de gemeente Rotterdam gezamenlijk, onder regie van het OV Ontwikkelprogramma regio Rotterdam, met daarin de genoemde partijen als bestuurlijke opdrachtgevers. De studie Metronet (ook wel 'metrocapaciteit' genoemd), maakt deel uit van de Preverkenning MOVV. Vanuit de Preverkenning MOVV wordt de samenhang tussen Metronet, de andere HOV verbindingen, de knooppunten, de Oude lijn en de verstedelijkingsopgave bewaakt, en worden analyses op MOVV niveau uitgevoerd zoals een MKBA, bekostigingsopties, raakvlakken met andere dossiers binnen het gebiedsprogramma MoVe etc.

De mogelijke oplossing die de studie Metronet nu in beeld brengt, bevat een oplossing voor de bestaande en verwachte (NMCA) knelpunten, hogere frequenties en capaciteit in de spits op het metronet. Dit leidt tot de mogelijke ingrepen: 35-45 extra metro's, een nieuwe stallingslocatie, aanpassen stroomvoorziening, optimalisatie spoorbeveiligingssysteem, capaciteitsaanpassing station Beurs, geluidsmaatregelen, saneren van een overweg. Het samenloopdeel Metro-Randstadrail bij Den Haag behoeft eveneens een investering, dit deel zit echter in de HOV-studie Randstadrail. De invoeringsperiode van deze maatregelen (vooral bepaald door het instroommoment van de nieuwe metro's) ligt in de periode 2025-2027.

Uit de studie blijkt een bruto investeringsomvang van 250 – 400 mln euro, waarbij het de inzet is de extra metro's op basis van een businesscase te verrekenen met extra reizigersinkomsten, teneinde de investeringsomvang te minimaliseren. De studie wordt naar verwachting medio 2021 afgerond naar een concreet investeringsvoorstel. Dat kan in de vorm van een subsidieaanvraag richting het BO MIRT vanuit de regionale partners aan het Rijk. Daarbij heeft het Metronet een afhankelijkheid van de studie Randstadrail vanwege het samenloopdeel, derhalve is een gelijktijdige uitwerking van deze studies in nauwe samenhang, plus gelijktijdige besluitvorming een vereiste.

Tot slot zijn de fysieke investeringen die deel zijn van deze studie Metronet (vooral de nieuwe stalling), ook te zien als voorwaardelijke investeringen indien besloten wordt het metronet op de langere termijn met extra lijnen uit te breiden. Zoals Zoetermeer Rotterdam en de Oeververbinding Zuidplein-Kralingse Zoom.

Scope studie Metronet

Hieronder volgt een beschrijving van de scope van de studie per onderdeel.

a. Verwachte verstedelijking rondom het Metronet

Tot 2030 worden binnen het directe invloedsgebied van het Metronet (straal 1 km vanaf stations), circa 50.000 nieuwe woningen gepland. Onderstaand beeld komt uit een achtergrondstudie van de verstedelijkingsstrategie (provincie Zuid-Holland, 2019) en geeft de verstedelijkingsopgave goed weer. Deze woningen zijn voor ongeveer de helft overlap met de 13 verstedelijkingslocaties van de Verstedelijkingsalliantie, maar grotendeels ook niet (Spijkenisse, Capelle Rivium, Vlaardingen, Maassluis, Pijnacker-Nootdorp, Rotterdam-Zuid, Rotterdam-Alexander e.d.). Het Metronet ontsluit, bovenop de verstedelijkingsopgave langs de Oude Lijn, naar schatting 25.000 nieuwe woningen.



In de studie is per individuele lijn van het metronetwerk onderzocht waar capaciteitsondersteuning nodig is om de vervoersvraag adequaat te accommoderen waar de groei zich manifesteert. De hoofdbepinding is dat op bijna alle metrolijnen binnen het netwerk extra spitsritten nodig zijn. Uitzondering hierop is de Hoekse Lijn, deze recent opgeleverde metrolijn lijkt voor de komende 10-15 jaar voldoende toekomstvast te zijn qua capaciteit en frequentie.

NB: kaartbeeld onvolledig, excl. 9.000 geplande woningen centrum Rotterdam, 1.000 in Maassluis, 2.000 in Spijkenisse

b. Verwachte reizigersgroei en de huidige/verwachte knelpunten

De gemiddelde toename in aantal metroreizigers was in de afgelopen jaren circa 4% (instappers), wat resulteerde in een jaarlijkse gemiddelde toename van 5% aan reizigerskilometers. Met uitschieters op de metrolijn E met een groei ruim van 6-7% jaarlijks. Voor een goede toekomstige inschatting is het regionale verkeersmodel (VMRDH) geactualiseerd, waarin de regionale verstedelijkingsopgave en het mobiliteitstransitiebeleid zijn opgenomen. De uitkomst van de modelberekening toont een hogere groeiverwachting op middellange termijn ten opzichte van de afgelopen jaren. Tot circa 2030 zet de reizigersgroei door met een verwachte gemiddelde jaarlijkse toename van variërend van gemiddeld 3% tot 4%, met mogelijke uitschieters tot boven de 5% per metrolijn. De hogere vervoersvraag vertaalt zich in een snellere stijging in de groei van aantal reizigers en reizigerskilometers, dit leidt tot een overbezetting in de spits waardoor een hoge projectinzet nodig blijkt.

Overbezetting is verwacht op een zestal trajecten:

- DE Rijnhaven – Wilhelminaplein
- ABC Oostplein – Blaak – Beurs
- DE Blijdorp – Rotterdam Centraal
- E Nootdorp – Leidschenveen
- C Parkweg – Schiedam Centrum
- ABCDE Beurs (stations-capaciteit).

De modelberekening oogt op het eerste gezicht als een overschatting, zeker met de actualiteit van het Coronavirus in ogenschouw. Derhalve rekent deze studie met een *lagere groeiprognoze dan het verkeersmodel*, die dichterbij de historische groeicurve ligt. Naar de lange termijn doorgetrokken wordt met een **gemiddelde 3% groei per jaar naar 2030** gerekend. Deze nieuwe reizigers zullen gefaseerd, met pieken en dalen, dus inclusief een groeivertraging door Corona, en inclusief versnelling of vertraging van de verstedelijkingsplannen, gebruik gaan maken van de metro. Daarbij geldt dat, in aantallen gerekend, een gemiddelde 3% groei leidt tot bijna een verdubbeling van het aantal reizigers(kilometers) in 2040 ten opzichte van 2019.

Aan de reeds bij de NMCA (2016-2017) bekende metroknelpunten, is één knelpunt toegevoegd op basis van deze lopende studie, namelijk het knelpunt op de C-lijn bij Schiedam Parkweg. Onderstaande kaart laat alle verwachte knelpunten zien:



c. Mogelijke oplossingen in metrofrequenties, lijnvoering

De onderstaande tabel geeft inzicht in hoeverre verschillende aantallen metro's en andere inzet per metrolijn een oplossing kunnen bieden voor de verwachte vervoersknelpunten en de te ondersteunen verstedelijking:

Vervoersscenario	Aantal voertuigen	Regionale verstedelijking versterkt	Toekomstvast	Capaciteitsknelpunten opgelost
0a Alleen extra CS-Slinge 0b Alleen extra RandstadRail	9	--	--	1 uit 6
1a Versterking Rotterdam (stam) 1b Noord-Zuid-regio uitbreiding	20	+/-	-	2 uit 6
2 Rotterdam (stam) + Den Haag	29	+	+	4 uit 6
3a Volledige metronetwerk	35	++	++	5 uit 6
3b Maximaal voor groei regio	45	+++	+++	6 uit 6

Deze tabel leidt tot de volgende overwegingen:

- Uitbreiding van 35 metro's (van 45 meter per stuk) is de inzet voor het minimale scenario: alleen hierdoor een antwoord op de diverse knelpunten vanwege overbezetting in het regionale metronetwerk en ondersteuning van de verstedelijking en de mobiliteits transitie. Oplossingen met minder dan 35 metro's mitigeren de knelpunten niet of onvolledig, en ondersteunen de verstedelijking te beperkt.
- Direct investeren in 45 metro's is een optie en wordt ondersteund door de nieuwe uitkomsten van het Verkeersmodel MRDH, alsmede door de verwachte bouwvolumes van de gemeenten. Dit vraagt echter een substantiële extra investering (nog nader te bepalen). Gezien de langere termijn is er momenteel nog veel onduidelijk en onzeker, er is nog tijd in het later steunen van de verstedelijking (m.n. in Rotterdam Oost/Alexander), waardoor fasering mogelijk is.
- Een logische inkoopstrategie lijkt het te starten met 35 metro's in fase 1, met een extra besteloptie voor +10 metro's in een later stadium. Hierdoor wordt er toekomstgericht gehandeld, met als voorwaarde dat de nieuwe stallings- en onderhoudslocatie gereed is voor fase 1 (2027).

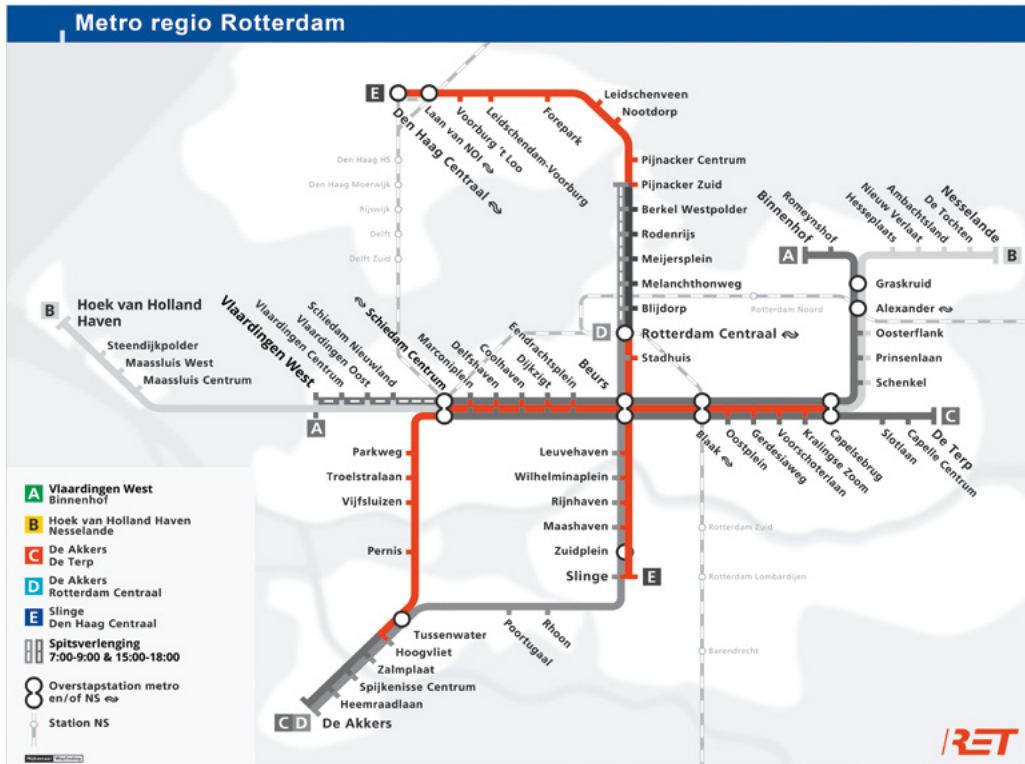
Op dit moment lijkt derhalve het meest waarschijnlijke scenario van 35 metro's tot een inzetmodel in de spitsmomenten op:

- Lijn E: Slinge – Den Haag CS elke 5 minuten (feitelijk wordt de spitslijn Slinge – Pijnacker vanaf Pijnacker doorgetrokken naar Den Haag CS).
- Lijn C: Hoogvliet – Capelsebrug elke 5 minuten (feitelijk komt er een ingekorte C-lijn Hoogvliet – Capelsebrug te rijden bovenop de bestaande C-Lijn De Akkers – De Terp).

Dit heeft de volgende **effecten voor de spitsfrequenties**:

- In centraal Rotterdam (oost-west en noord-zuid) wordt de spitsfrequentie verhoogd van 18 x per uur naar 24 x per uur.
- Op de tracés Schiedam centrum – Hoogvliet en Pijnacker centrum – Den Haag CS wordt de spitsfrequentie verhoogd van 6 x per uur naar 12 x per uur.

Zie volgende kaart:



Figuur: voorkeursscenario: verhoging spitsfrequentie van de metro door uitbreiding capaciteit met 35 metro's op de oranje gearceerde delen van metro netwerk

Niet op bovenstaande kaart verbeeld is de optie voor 10 extra metro's (bestelling van +35 naar +45). Daarmee kan extra frequentieverhoging op het traject tussen Pijnacker Zuid en Rotterdam centraal van 12 naar 18 x per uur worden ingevoerd. Tevens is met deze inzet een extra spitsversterking mogelijk tussen de metrostations Alexander en Hoogvliet via Capelsebrug en Schiedam Centrum door inzet van 6 extra spitsritten (van 12 naar 18 per uur).

d. Benodigde uitbreiding en aanpassingen van de infrastructuur:

Bij uitbreiding van 35 of meer metro's zal de druk op de huidige opstel- en onderhoudsvoorzieningen zodanig toenemen dat het kunnen stallen en onderhouden praktisch niet uitvoerbaar zal zijn op de bestaande RET locaties. Het stallen en onderhouden op de huidige locaties kan nog met 10 tot 15 metro's extra toenemen. Boven dit aantal nemen de operationele kosten voor stalling en onderhoud fors toe en is fysieke uitbreiding überhaupt nodig om de metro's te kunnen stallen.

Het risico op het niet kunnen vinden van een geschikte vestigingsplaats voor een nieuwe stallings- en onderhoudsvoorziening is aanwezig, het zal naar verwachting in toekomst steeds complexer worden om een geschikte vestigingslocatie te vinden. Als alternatief is onderzocht om alleen de bestaande locaties (fors) uit te breiden en te upgraden. Dit blijkt echter geen duurzame investering voor de lange termijn vanwege ruimtegebrek. Dit alles leidt tot de conclusie dat er een nieuwe stallingslocatie (inclusief beperkt onderhoud) gezocht en gerealiseerd dient te worden, om een uitbreiding van 35 metro's mogelijk te maken. Enkel tijdelijk kan een laag aantal extra metro's binnen de huidige voorzieningen gestald worden.

Dit jaar en 2021 wordt gebruikt om in een procesaanpak met de gemeenten, waar een locatie mogelijk beschikbaar is, te komen tot een geschikte stallingslocatie.

Aanvullende benodigde infrastructurele maatregelen, bovenop de stallingslocatie, zijn nog in onderzoek, waaronder tractie en geluidswerende maatregelen. Er is vastgesteld dat uitbreiding van de energievoorziening nodig zal zijn (verwachting is uitbreiding met 7 nieuwe gelijkrichterstations).

Bij verdere vergroting van de frequentie kan de spoorbeveiliging op RandstadRail tussen Leidschenvveen en Rotterdam Centraal een probleem gaan worden. De spoorbeveiliging op de E-Lijn, is de oudste van het metronetwerk (ingevoerd vanaf 2008). Een planstudie hiernaar loopt en in de kostenraming van het totale project wordt hiervoor een post gereserveerd.

De uitkomsten uit het geluidsonderzoek tonen dat op lange termijn geluidsmaatregelen genomen moeten worden. De middellange termijn effecten worden getoetst op de vigerende wetgeving en de toekomstige Omgevingswet. Het is zeer aannemelijk dat de geluidsprocedure na 2022 opgestart wordt en derhalve onder de nieuwe wetgeving getoetst zal worden.

Metrostation Beurs krijgt binnen het onderzoek naar uitbreiding van het Metronet speciale aandacht vanwege toenemende drukte op dit metrostation. Naast veiligheid en doorstroming wordt samen met de gemeente Rotterdam naar de kwaliteit van het gehele vervoersknooppunt gekeken. De eerste uitkomsten van de analyse van het station en de omgeving heeft aangetoond dat visievorming over dit metroknooppunt nodig is. In de winter zullen de resultaten van dit onderzoek bekend worden.

Indien er 10 extra metro's worden aangeschaft en een spitsverdichting richting Alexander wordt ingevoerd, is nog een keervoorziening nabij Station Alexander benodigd.

Overigens zijn een aantal van deze genoemde fysieke investeringen ook voorwaardelijk voor de langere termijn, indien in de toekomst besloten wordt tot uitbreiding van het metronet (nieuwe lijnen). Dat kan aan de orde zijn bij zowel de Zoetermeer – Rotterdam-corridor (doortrekken vanaf Station Rodenrijs richting Zoetermeer), als bij Rotterdam-zuid (tracé Zuidplein – Stadionpark – Kralingse Zoom. Een ruime extra stallingslocatie is dan altijd voorwaardelijk. En specifiek voor Zoetermeer – Rotterdam is dan aanpassing van de spoorbeveiliging op de E-lijn en het saneren van de overweg Kleijweg voorwaardelijk.

Indicatie kostenraming en businesscase

Veel onderdelen van de studie zijn nog in onderzoek. Slechts indicatief kan een raming of een stelpost worden gegeven. Onderstaand overzicht is derhalve ongeschikt om momenteel nadere afspraken te maken over bekostiging, en dient vooral ter informatie. Niettemin geeft het overzicht een gevoel bij de verhoudingen tussen de onderdelen van het project en de mate van onzekerheid en nauwkeurigheid.

Onderdeel	Euro	Toelichting
Stallingslocatie	65 mln	Fysieke investering. Gerekend wordt op een 'brownfield' ontwikkeling, inclusief grondverwerving, sanering, ruimte tot +45 metro's incl. beperkte onderhoudsvoorzieningen en rails naar/op de locatie. Nauwkeurigheid nu +/- 40%
Tractie	10 mln	Fysieke investering. Zeven gelijkrichterstations. Nauwkeurigheid nu +/- 10%.
Spoorbeveiliging en overweg	30 mln	Fysieke investering. Betreft systeem op de E-Lijn en mogelijke sanering van 1 overweg. Stelpost lopende het onderzoek.
Station Beurs	40 mln	Fysieke investering, gericht op de capaciteit (o.a. loopstromen en veiligheid) van het station. Nauwkeurigheid nu +/- 40%
Geluid, overig	10 mln	Stelpost lopende het onderzoek
Onvoorzien en VAT	45 mln	+10% onvoorzien en +16% VAT
Subtotaaltotaal fysieke investering (excl. BTW)	200 mln	Nauwkeurigheid nu +/- 20%
Optie bij 10 extra metro's: keerspoor Alexander	12 mln	Stelpost lopende het onderzoek
Aanschaf 35 metro's (excl. VAT)	210 mln	De aanschafprijs van de metro's wordt zoveel als mogelijk terugverdiend door extra reizigersopbrengsten. De opbrengsten worden nog in beeld gebracht en van dit aanschafbedrag afgetrokken. Dit wordt onderbouwd in een businesscase. Voorjaar 2021 volgt een concept. Nauwkeurigheid nu +/-10%.
Toekomstige exploitatiekosten/baten	PM p.j.	Hiervoor wordt een businesscase opgesteld, die inclusief de bovengenoemde aanschaf voertuigen is. Een jaarlijks positief of negatief saldo kan dan leiden tot een concessieprijsbijstelling in relatie tot de railconcessie tussen MRDH en RET.
Toekomstige beheer Onderhoud en Vervanging infrastructuur	3,4 mln p.j.	Betreft 2% per jaar van de totale fysieke investering als rekenregel. Wordt nader uitgewerkt. Bij het uiteindelijke investeringsbesluit dienen hier bekostigingsafspraken over gemaakt te worden. NB: toekomstige BOV kosten kunnen ook naar een investering (afkoopsom) worden omgerekend, wat eerder in projecten door Pro Rail is toegepast op het hoofdspoor.

Relatie Metronet en Randstadrail

Metrolijn E rijdt over het zogeheten samenloopdeel, waarover ook de Randstadraillijnen 3 en 4 tussen Zoetermeer en Den Haag rijden. Bij de gewenste frequentieverhoging op de E-Lijn van 6 naar 12 x per uur, ontstaat een fysieke beperking. De Randstadraillijnen 3 en 4 rijden in een frequentie van 18 x per uur en de huidige bewezen maximumcapaciteit op het samenloopdeel is 24 x per uur. Er zijn er drie opties mogelijk:

- De maximumcapaciteit op het samenloopdeel wordt verhoogd van 24 x per uur naar 30 x per uur, zodat de gewenste frequenties van Randstadrail en het Metronet mogelijk zijn/ blijven;
- Lijnen 3 en 4 gaan in frequentie omlaag, maar niet in capaciteit, door de voertuigen langer te maken (gekoppeld rijden);
- Een combinatie van beide: (kleine) capaciteitsverhoging op het samenloopdeel en invoeren langere voertuigen door gekoppeld te rijden op lijnen 3 en 4.

Het onderzoek naar en afweging tussen deze bovengenoemde opties, wordt gedaan in de studie Randstadrail. Nauwe afstemming tussen deze twee studies is noodzakelijk, omdat beide projecten afhankelijk van elkaar zijn via dit samenloopdeel. In de verdere projectsturing blijft deze afstemming en samenwerking nodig. Ook de besluitvorming over de investeringsvoorstellen zal derhalve gelijktijdig dienen plaats te vinden, om geen ongewenste 'points of no returns' in deze studies te veroorzaken.

Relatie Metronet en overige HOV-corridors

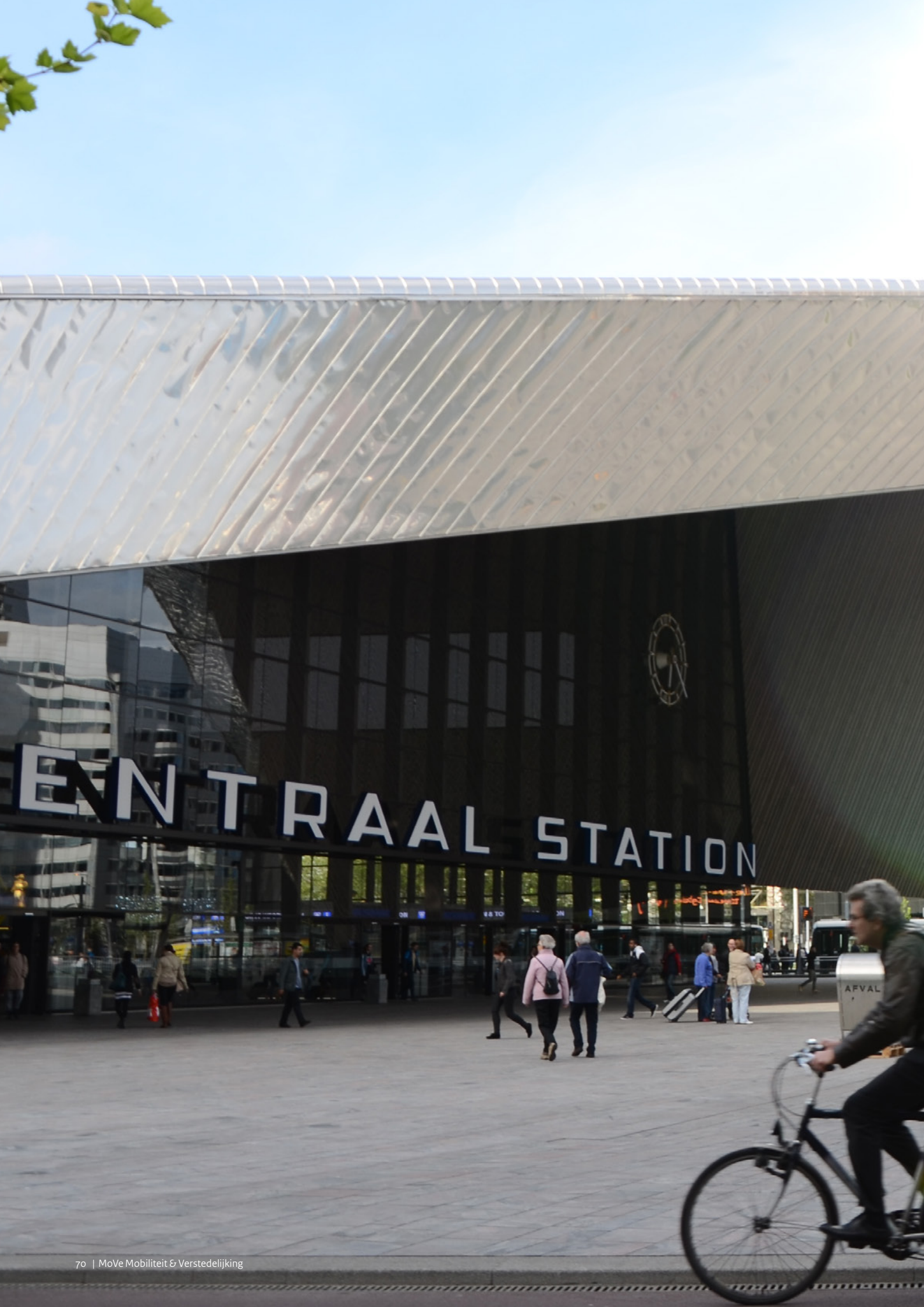
Daarnaast is er samenhang tussen het Metronet en de HOV-corridor Zoetermeer – Rotterdam. Bij station Rodenrijs start momenteel de Zoetermeer – Rotterdam-verbinding als een vrijliggende busbaan OV-verbinding richting station Lansingerland – Zoetermeer. In de toekomst blijft ook na realisatie van alle maatregelen van dossier Metronet, een upgrade naar rail/metro technisch mogelijk. Onderdelen van dit dossier Metronet, zijn bovendien aan te merken als voorwaardelijke voorinvesteringen, indien voor gekozen wordt voor een upgrade van de Zoetermeer – Rotterdam-verbinding naar metro voor 2040. Dat geldt voor zowel de extra stallingslocatie, het spoorbeveiligingssysteem op het tracé Rotterdam CS – Leidschenveen, als het saneren van de overweg bij de Kleijweg.

Ook bij een eventuele keuze voor een nieuwe metroverbinding vanaf Rotterdam Zuidplein – Stadionpark – Kralingse Zoom (momenteel als variant in onderzoek in de MIRT-verkenning Oeververbindingen), is de hier beschreven stallingslocatie een voorwaardelijke voorinvestering.

Aansturing

De studie Metronet wordt uitgevoerd door de RET, MRDH en de gemeente Rotterdam gezamenlijk, onder regie van het OV Ontwikkelprogramma regio Rotterdam, met daarin de genoemde partijen als bestuurlijke opdrachtgevers. De studie Metronet (ook wel 'metrocapaciteit' genoemd), maakt deel uit van de Preverkenning MOVV. Vanuit de Preverkenning MOVV wordt de samenhang tussen Metronet, de andere HOV verbindingen, de knooppunten, de Oude lijn en de verstedelijkingsopgave bewaakt, en worden analyses op MOVV niveau uitgevoerd zoals een MKBA, bekostigingsopties, raakvlakken met andere dossiers binnen het gebiedsprogramma MoVe etc.

Ook per 2021 zal de samenhang tussen alle andere bovengenoemde studies bewaakt dienen te worden via een programmatische aanpak. De 'projectsturing' door MRDH, RET en gemeente Rotterdam volstaat enkel voor het project. Het in samenhang werken en programmeren van een schaa sprong OV en Verstedelijking, kan alleen met meerdere overheden vanuit het Rijk en de Regio op het Zuidelijk Randstadniveau.





NOTITIE

INVESTERINGSPROPOSITIE

INLEIDING

Organisatie

De Preverkenning schaa sprong Metropoli taan Openbaar Vervoer en Verstedelijking (MOVV) is onderdeel van het programma MoVe en draagt bij aan de maatschappelijke doelen van MoVe, te weten: versterken van de economie, gezonde leefomgeving en kansen voor mensen, door versterking van de agglomeratiekracht en het vergroten van de bereikbaarheid.

De Preverkenning zelf heeft tot doel de Adaptieve Ontwikkelstrategie MOVV uit te werken in een pakket maatregelen en (MIRT-) verkenningen voor de Oude Lijn en de gerelateerde stations, stationsomgevingen en regionale HOV-verbindingen, inclusief een voorstel voor fasering en bekostiging. Dit in nauwe samenhang met uitwerking van de verstedelijkings-opgaven nabij de Oude Lijn.

De Preverkenning bestaat uit vier deelprojecten, die door verschillende teams worden uitgevoerd:

1. deelproject Metropolitane Oude Lijn
2. deelproject Knooppuntenontwikkeling
3. deelproject Regionale HOV-verbindingen
 - a. Rotterdamse regio
 - b. Haagse regio
 - c. Zoetermeer-Rotterdam en Leiden-Zoetermeer
4. deelproject Meerjaren Investeringspropositie.

In dit Eindrapport wordt verslag gedaan van het deelproject Meerjaren Investeringspropositie. Hierin wordt met de input van de hierboven genoemde deelprojecten en de resultaten van de studiegroep Alternatieve Bekostiging, een Meerjaren Investeringspropositie voor het gedeelde eindbeeld van MOVV opgewerkt. Dit gebeurt in samenhang met het Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad, waarbij de effecten van de bouw van woningen, voorzieningen en bedrijfsruimten worden meegenomen. Tevens worden relaties gelegd met de lopende MIRT-verkenningen CID-Binckhorst en Oeververbinding Rotterdam.

Opdracht

Het deelproject Investeringspropositie kent de navolgende opdracht:

- Uitwerken en nader invullen van een brede Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA), op basis van input deelprojecten en locatie-specifieke informatie vanuit de Verstedelijkingsalliantie (VA).
- Ontwikkelen van een Meerjaren Investeringspropositie voor MOVV, op basis van inzicht in MKBA's en de onderliggende elementen en hun synergie.
- Doen van een voorstel voor het organiseren van de benodigde investeringsmiddelen (en BOV middelen) vanuit de deelnemende partners - en mogelijke andere bronnen - voor een investeringspropositie, inclusief kansen voor alternatieve bekostiging. Het maken van een investeringspropositie voor het Nationaal Groeifonds maakt hier deel van uit.

De resultaten vormen input voor de benodigde beslisinformatie voor het BO MIRT op 26 november 2020.

Aandachtspunt Woningbouw

Zoals gezegd is er een grote samenhang tussen de investeringen in de OV-infrastructuur en de opgave om 170.000 woningen te realiseren. De inmiddels bekende kreet “Geen rails, geen woningen” kan aangevuld worden met “Geen woningen, geen rails”. Beide zijn waar. In dit eindrapport is een investeringspropositie opgenomen voor de OV-infrastructuur. Het doen van een (bekostigings)voorstel voor de woningbouwopgave maken geen deel uit van de scope van dit deelproject.

Desalniettemin is het van belang op te merken, dat voor de bouw van 87.000 woningen op de 13 locaties van de Verstedelijkingsalliantie - en realisatie van 70.000 arbeidsplaatsen - een bedrag van 1,7 miljard euro (in contante waarde, ex. BTW) nodig is. Dit bedrag is opgebouwd uit tekorten op de grondexploitaties (GREX) en ongedekte bovenplanse kosten en hoeft niet in een keer opgebracht te worden. Gelet op de bouwplanning zou een jaarlijks bedrag van 100 tot 125 miljoen euro gedurende 15 jaar toereikend moeten zijn. Zonder deze investeringen wordt er ook gebouwd, maar in veel mindere mate, te weten 14.000 woningen en 30.000 arbeidsplaatsen. Het regionale doel van geconcentreerde op HOV-georiënteerde Verstedelijking wordt dan niet gerealiseerd. Positief nieuws is dat recent de minister van BZK vanuit de woningbouwimpuls de regio een bedrag van 165 miljoen euro heeft toegezegd.

Aandachtspunt Goederenroute Oost Nederland (GON)

Gebleken is dat blijvend gebruik maken van de Willemsspoortunnel door goederentreinen de beoogde systeemsporg en schaalessporg belemmert. Anders gezegd: het beoogde eindbeeld van MOVV is dan niet haalbaar. Realisatie van Goederenroute Oost Nederland neemt dit knelpunt weg en maakt het mogelijk om de gewenste capaciteit en kwaliteit van het OV in de Zuidelijke Randstad te realiseren. Overigens is realisatie van GON voor meer trajecten randvoorwaardelijk om knelpunten weg te nemen. Bijvoorbeeld op de huidige route via Gouda en Amersfoort. Binnen het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer (TBOV) wordt gekeken naar een drietal varianten van GON.

De kosten hiervan liggen tussen de 350 en 2000 miljoen euro, ex. BTW. GON zal primair vanuit het belang van goederenvervoer op netwerkniveau beoordeeld moeten worden.

SAMENHANGEND PROGRAMMA

Binnen het projectteam MOVV is intensief samengewerkt aan het voorbereiden van voorstellen ten behoeve van het BO MIRT in november 2020. Het organiseren van de benodigde investeringsmiddelen (en BOV middelen) vanuit de deelnemende partners - en mogelijke andere bronnen - maakt hier deel van uit. In de afgelopen periode is onder andere gewerkt aan het creëren van een breed draagvlak voor een evenwichtige en eenduidige kostenverdeling tussen partners, gedurende de looptijd (2020-2040) van het gehele MOVV programma. Hierover zijn onder andere gesprekken gevoerd in het MIRT-coördinatorenoverleg, het Directeurenoverleg MoVe en de Programmaraad. De uitkomst hiervan vormt mede de basis voor de investeringspropositie en is bedoeld om het gesprek over kostenverdeling in het BO MIRT te faciliteren en bestuurlijke uitspraken te krijgen voor het vervolgtraject.

MKBA

MOVV werkt aan een samenhangend pakket van maatregelen en (MIRT-) verkenningen voor de Oude Lijn en de gerelateerde stations, stationsomgevingen en regionale HOV-verbindingen, inclusief een voorstel voor fasering en bekostiging. Dit in nauwe samenhang met de uitwerking van de verstedelijkingsopgaven nabij de Oude Lijn. Uit de in november 2019 opgeleverde Quick Scan Maatschappelijke Business Case Zuidelijke Randstad blijkt dat – op basis van de toen bekende informatie - de verhouding tussen de baten en kosten van het investeringspakket ligt tussen de 1,1 (WLO laag) en 2,1 (WLO

hoog). Van voornaam belang in dit positieve saldo is, dat het programma als geheel integraal is geanalyseerd en dat in de effectberekeningen rekening is gehouden met zowel investeringen in mobiliteit en bereikbaarheid, als met investeringen in diverse gebiedsontwikkelingsprojecten.

Inmiddels is een MKBA gemaakt van het gehele programma MOVV en de deelprojecten afzonderlijk (zie bijlage A). De resultaten van de in het voorjaar opgeleverde maatschappelijke business case voor 11 locaties van de Verstedelijkingsalliantie zijn hierin meegenomen. Het realiseren van de verstedelijkingsopgave binnen bestaand stedelijk gebied, met het bijpassende pakket aan mobiliteitsmaatregelen zorgt per saldo voor een positieve bijdrage aan de maatschappelijke welvaart van Nederland. MOVV draagt voor maximaal 20% bij aan de groeidoelstelling van OESO. Het jaarlijkse economische groeicijfer van de Zuidelijke Randstad versnelt van 2% naar 3% per jaar. Daardoor zorgt MOVV voor een structurele versterking van de economische groei in de Zuidelijke Randstad met 0,2% BRP per jaar

De MKBA kent een positief saldo van 1,85 miljard euro. De verhouding tussen de baten en kosten van het totale MOVV investeringspakket ligt tussen de 0,72 (WLO laag) en 1,33 (WLO hoog). De MKBA toont aan dat synergie ontstaat wanneer verstedelijking en ingrepen in het mobiliteitssysteem gelijktijdig en in afstemming gerealiseerd worden. Alleen investeren in verstedelijkingsprojecten levert een uitkomst op van 0,87. Alleen investeren in mobiliteitsprojecten geeft 0,97 als uitkomst. Gezamenlijk, gelijktijdig en in samenhang leidt dus tot de uitkomst van 1,33.

Deze 1,33 is wel lager dan de uitkomst van november 2019. Uit nader onderzoek is gebleken dat:

- Hogere kosten mobiliteitsingrepen op basis van meer informatie uit het onderzoek
- Onrendabele toppen woningbouw leiden tot hogere kosten
- Bijgestelde post 'vermeden investeringen' conform werkwijzers MKBA.

Hierbij dient te worden opgemerkt dat een deel van de baten van MOVV niet gemonetariseerd kon worden, evenals een deel van de kosten van het nulalternatief. Kortom: de 1,33 is een conservatieve schatting.

Alles of niets?

De uitkomst van de MKBA bevestigt nogmaals dat het omarmen van het gehele, samenhangende MOVV programma rendeert. Voor alle duidelijkheid: MOVV kiest niet voor de insteek alles of niets. Anders gezegd: niet nu ja zeggen tegen het totaalpakket en in 2040 het laatste lintje doorknippen. Weliswaar kiezen wij vanwege samenhang, synergie en het bieden van perspectief voor realisatie van het totaalpakket, maar wij brengen hier een nader te maken fasering en prioritering in aan tot 2040. Het BO MIRT wordt gevraagd de intentie uit te spreken om uiteindelijk het gehele pakket te realiseren, conform de voorgestelde fasering en prioritering.

Op basis van de nog te ontwikkelen jaarlijkse monitor Adaptieve Ontwikkelstrategie wordt bestuurders inzicht gegeven in de voortgang van de verkenningen en projecten. Tevens worden diverse relevante (maatschappelijke) ontwikkelingen geduid en wordt aangegeven welke invloed die (kunnen) hebben op de voortgang van MOVV-projecten. Bijvoorbeeld ontwikkelingen in reizigersgroei in het post-coronatijdperk, maar ook de voortgang van de geplande woningbouw. Op dat moment kunnen bestuurders ervoor kiezen om de voorgenomen projecten te versnellen, te temporiseren of inhoudelijk aan te passen, als de omstandigheden daar om vragen. Ook het alsnog schrappen van de voorgenomen investering behoort tot de mogelijkheden. Het uitgangspunt is een adaptieve manier en niet "tegen beter weten in" MoVe-MOVV, zoals dat in 2020 besloten is, uitrollen.

Het uitspreken van de intentie om het MOVV-totaalpakket tot 2040 te gaan realiseren, gekoppeld aan de jaarlijkse monitor met mogelijkheden om bij te sturen, biedt wenkende perspectieven:

- **Bestuurlijk perspectief:** landelijke, regionale en lokale bestuurders weten in principe tot 2040 waar zij aan toe zijn en waar de prioriteiten liggen. Dat geeft overzicht, rust en ruimte in vergelijking met het jaarlijks uitonderhandelen van individuele projecten aan de BO MIRT tafel, waarbij ook nee verkocht moet worden. Straks zien bestuurders wellicht dat "hun" project niet als eerste wordt uitgevoerd, maar het zit wel in het totaalpakket en er blijft zicht op realisatie. Een prettiger boodschap voor een gemeenteraad of Provinciale Staten dan een kille nee.
- **Financieel perspectief:** er is zicht op de kosten tot 2040 en regeren is vooruitzien! Betrokken partijen kunnen aan de slag om hun aandeel (waarover later meer) in de bekostiging van de investeringsprojecten en de daaruit voortvloeiende BOV-kosten te organiseren. Door een vroegtijdig zicht op het eindbeeld, de weg daarnaartoe en de benodigde cash flow kan met overtuiging effectief en daadkrachtig geopereerd worden.
- **Reizigers perspectief:** ook (toekomstige) reizigers en hun werkgevers zien wanneer op welke plekken geïnvesteerd gaat worden. Dat beïnvloedt hun keuze voor een nieuwe woonplek of het al dan niet aanschaffen van een auto. Werkgevers kiezen voor een vestiging in de nabijheid van het OV. Vervoerders kunnen anticiperen op de komst van nieuwe infrastructuur en het in gebruik nemen van nieuw materieel.
- **Woningmarkt perspectief:** tussen de eerste schetsen op papier en het uitreiken van de sleutel aan de nieuwe bewoner zit niet zelden 10 jaar. Het helpt aanzienlijk als marktpartijen vroegtijdig weten wat de plannen van de overheid zijn m.b.t. de OV-bereikbaarheid van toekomstige woongebieden. Om de breed gedragen bouwurgentie om te zetten in daden, geldt wat die OV-plannen betreft: hoe concreter, hoe beter! Het geven van meer zekerheid tot 2040 dan tot nu toe, kan woningbouwplannen vlottrekken, op stoom te brengen en op stoom houden.

Kortom: bij de discussie over de kostenverdeling tussen de partners gaan wij uit van het gehele, samenhangende MOVV-pakket met een doorlooptijd tot 2040.

EENDUIDIGE BEKOSTIGING

Bij het maken van een voorstel voor de verdeling van de kosten van MOVV, is het verstandig eerst te kijken naar de huidige spelregels en de wijze van het verdelen van kosten tussen partners tot nu toe. De eerste constatering is, dat met de schaa sprong MOVV een investeringspakket wordt neergelegd dat in omvang (9,5 miljard euro inclusief BTW⁹) en doorlooptijd (2020-2040) uniek is. Ervaring met bekostiging en verdeling van een dergelijk programma vanuit het verleden is er dan ook niet.

Als gekeken wordt naar de kostenverdeling van kleinere projecten, dan kan gesteld worden dat er geen vast patroon of rode draad te herkennen is in de verdeling van kosten tussen Rijk, regio en gemeenten. Elk project kent zijn eigen onderhandelingstraject, waarbij partijen in feite bij nul beginnen. De uitkomst hangt onder andere af van onderhandelingskracht, politiek-bestuurlijke belangen, beschikbare middelen, wederkerigheid en wisselgeld.

Een scheiding aanbrengen tussen Rijksinfrastructuur en regionale of gemeentelijke infrastructuur helpt niet, want projecten zijn meer en meer verweven met elkaar. Denk aan lokale gebiedsontwikkeling rondom een Rijkstunnel en de aanleg van fiets- en voetpaden naar een nieuw station. Volgens de vigerende MIRT-spelregels is, bij regionale en lokale projecten, in de MRDH de regio verantwoordelijk voor de bekostiging van de eerste 225 miljoen euro. Voor de rest van Provincie Zuid-Holland geldt een limiet van 112,5 miljoen euro. Voor het bedrag daarboven kan men subsidie aanvragen bij het ministerie van I&W. Het project moet dan wel voldoen aan de criteria sober & doelmatig.¹⁰ Het mag voor zich spreken, dat de klassieke aanpak van het verdelen van kosten per project tussen de betrokken partners, in het geval van het programma MOVV niet gaat werken. Ook omdat een deel van de projecten die drempel nooit zal halen. Vandaar dat gekeken wordt naar een eenduidige, rechtvaardige en uitlegbare kostenverdeling voor het gehele pakket gedurende de gehele looptijd.

⁹ Er wordt conform NGF-spelregel gerekend met gemiddeld 20% BTW

¹⁰ De MIRT-spelregels worden op dit moment bekeken in het licht van de komst van het Mobiliteitsfonds.

Investeringspakket

In *bijlage B* zijn de diverse MOVV-investeringen gecompriemd weergegeven. In totaal praten wij over een bedrag van ruim 9,5 miljard euro inclusief BTW. De grafiek met een verdeling van dit bedrag over de periode 2020-2040 is opgenomen in *bijlage C*. Van de 9,5 miljard euro is 0,165 miljard euro incl BTW daadwerkelijk bekostigd, zijnde het no-regret pakket CID-Binckhorst. De genoemde bedragen zijn gebaseerd op informatie van de projectleiders van de diverse projecten en de aldaar opgewerkte ramingen. Ten opzichte van de genoemde bedragen in de maatschappelijke business case (MBC) van november 2019, is meer informatie beschikbaar en zijn de ramingen robuuster, maar nog niet uitgehard. Het totale investeringsbedrag is circa 3,4 miljard hoger dan in november. Dat verschil is als volgt te verklaren:

1) Opgenomen bedragen in MBC uit 11-2019 inclusief BTW

- Oude Lijn (incl. 7 nieuwe stations) 1,36 miljard euro
- Regionale HOV-lijnen 4,74 miljard euro
- **Totaal: 6,1 miljard euro inclusief BTW**

2) Huidige ramingen oktober 2020 inclusief BTW:

- Oude Lijn 2,65 miljard euro
- Bestaande en nieuwe stations 1,04 miljard euro
- Regio Den Haag 2,46 miljard euro
- Regio Rotterdam 2,81 miljard euro
- ZoRo en Leizo 0,56 miljard euro
- **Totaal: 9,52 miljard euro inclusief BTW**

3) Verschil bedraagt 3,42 miljard euro inclusief BTW, veroorzaakt door:

- Oude Lijn 1,29 miljard euro (meer kennis van wat nodig is)
- Nieuwe en bestaande stations 1,04 miljard euro (was alleen voor 7 OL-stations 210 miljoen euro opgenomen in OL raming van 112019)
- Regionaal HOV 1,09 miljard euro (o.a. MIRT-Oeververbinding nu wel meegenomen)

NB: het betreft nominale bedragen / prijspeil 2019-2020

Fifty-fifty

Mede vanwege de eerder genoemde verwevenheid van projecten, wordt meer en meer gepleit voor een eenvoudige kostenverdeling tussen Rijk en Regio. Bijvoorbeeld ieder 50% van het totaalbedrag. Het percentage tussen de partijen kan, afhankelijk van de opgave, per deelproject wel afwijken, maar overall dragen Rijk en Regio evenveel bij. Met het Rijk wordt dan het ministerie van I&W bedoeld en met Regio de MRDH, de Provincie Zuid-Holland (PZH) en de gemeenten Rotterdam en Den Haag gezamenlijk. In het geval van MOVV, waar het gaat om een pakket van circa 9,5 miljard inclusief BTW, betekent dit dat Rijk en Regio voor 4,75 miljard euro aan de lat staan. Gedurende 20 jaar betekent dit een bedrag van 237,50 miljoen euro inclusief BTW per partij per jaar.¹¹

Uiteraard zijn er varianten te bedenken met andere percentages en dito kostenverdelingen, zoals $\frac{1}{3}$ - $\frac{1}{3}$ - $\frac{1}{3}$, of Oude Lijn en Knooppunten onder Nationaal Groeifonds en de rest 50%-50%. Kern van de discussie is echter: willen de betrokken partners op programmaniveau een eenduidige afspraak maken over een vaste kostenverdeling? Op basis van de gevoerde overleggen is de indruk dat die wil bestaat, maar dit zal bekrachtigd moeten worden in het komende BO MIRT.

¹¹ Er wordt gerekend met gemiddeld 20% BTW

FINANCIËLE BRONNEN

Nu de financiële opgave bekend is, kan gekeken worden uit welke bronnen deze bekostigd kan worden. In dit hoofdstuk kijken wij naar bekostiging vanuit bestaande “MIRT-bronnen” zoals het Infrastructuurfonds (vanaf 2030: Mobiliteitsfonds) en de Brede Doeluitkering (BDU). Ook passeren het Nationaal Groeifonds, Alternatieve Bekostiging en EU-bijdragen de revue.

MIRT-BRONNEN

Vanwege onder andere de druk op de Rijksmiddelen, de sterke toename van de kosten voor beheer en onderhoud en de omvorming van het Infrastructuurfonds naar het Mobiliteitsfonds is het onzeker over welke middelen beschikt kan worden. Op het moment van schrijven van dit eindrapport heeft het ministerie van I&W nog geen indicatie afgegeven over mogelijk beschikbare bedragen voor bekostiging van MOVV-projecten, waarover tijdens het BO MIRT van november besloten moet worden. Ook de regio houdt de kaarten nog even tegen de borst. Wel is duidelijk dat de BDU-uitkering steeds minder vrije ruimte laat zien voor het doen van investeringen, waardoor het als regio kunnen bijdragen aan de totaalopgave steeds moeilijker wordt. Voor gemeenten (met name Rotterdam en Den Haag) zijn de financiële mogelijkheden vergelijkbaar en dus beperkt. Partijen voeren over bekostiging nog steeds gesprekken. Wat daarbij helpt is het maken van een principe-bekostigingsafpraak voor het gehele programma, gedurende de gehele looptijd. Partijen weten in dat geval welke middelen zij in de komende 20 jaar moeten vrij maken en kunnen zeer gericht op zoek naar financiële bronnen. Daarbij is het heel wel denkbaar dat andere (private) investeerders een bijdrage overwegen, als hen duidelijk wordt waar en in welke omvang de overheid tot 2040 in het OV investeert.

Bij het maken van die principe-bekostigingsafpraak spelen de komende Tweede Kamerverkiezingen een rol. De vraag is of de huidige bewindslieden afspraken willen en kunnen maken over bekostiging van MOVV op programmaniveau. Zoals het er nu naar uitziet wordt een dergelijke afspraak overgelaten aan het nieuwe kabinet. Het vergroot de kans op succes als betrokken partijen tijdens het BO MIRT zich uitspreken voor programmabekostiging met een daarbij behorende eenduidige kostenverdeling. De bewindslieden kan gevraagd worden om hun opvolgers hierover positief te adviseren.

Een andere kans bieden de Brede Maatschappelijke Heroverwegingen (BMH), die in april 2020 aan de Tweede Kamer zijn aangeboden. Ambtelijke werkgroepen hebben gekeken naar mogelijke beleidskeuzes op zestien verschillende maatschappelijke terreinen, waaronder toekomstbestendige mobiliteit. Daarbij is in kaart gebracht welke mogelijkheden er zijn voor investeringen, besparen en het stopzetten van beleid en welke effecten dat heeft. De BMH passen in een breder palet aan voorbereidingen voor een volgende kabinetsperiode. De bij MOVV betrokken partijen kunnen daarop anticiperen en de ambities van de Zuidelijke Randstad - met de daarbij behorende middelen- krachtig en eensgezind onder de aandacht brengen van parlement en kabinet. Doel is om bij die heroverwegingen en de vorming van een nieuw kabinet meer middelen vrij te krijgen voor OV-infrastructuur in de Zuidelijke Randstad.

Nationaal groeifonds

Zoals bekend is het programma MOVV nagenoeg volledig ingediend bij het Nationaal Groeifonds (NGF). Alleen het *no-regret* pakket CID-Binckhorst en de lopende MIRT-verkenning Oeververbinding Rotterdam (basis) zijn vanwege (zicht op) bekostiging er uit gelaten. Naar verwachting wordt in het eerste kwartaal van 2021 bekend welke projecten een dotatie uit het NGF tegemoet mogen zien. Dat betekent dat tijdens het BO MIRT in november nog niet duidelijk is of MOVV een bijdrage ontvangt. Wel is duidelijk dat de reguliere beschikbare middelen in het MIRT-traject volstrekt ontoereikend zijn om de MOVV-opgave te realiseren. Een en ander compliceert het maken van afspraken over kostenverdeling.

Een mogelijke oplossing is het uitgaan van een bijdrage uit het groeifonds voor tenminste het project Oude Lijn, inclusief Knooppunten (circa 3,7 miljard euro inclusief BTW) en het resterende investeringsbedrag (circa 5,8 miljard euro inclusief BTW) als uitgangspunt te nemen voor de kostenverdeling tussen partners. In casu betekent dit dat – uitgaande van een fifty-fifty afspraak - Rijk en Regio gedurende een looptijd 20 jaar elk circa 145 miljoen euro inclusief BTW per jaar moeten investeren. Langs deze lijn kunnen partners, onder voorbehoud van het NGF-besluit, in het BO MIRT van november reeds afspraken maken over de verdeling van kosten van voorliggende projecten. Als het NGF besluit een hoger bedrag toe te kennen dan 3,7 miljard euro, dan worden de te verdelen kosten lager. Mocht onverhoopt een lagere bijdrage uit de NGF-bus rollen, dan worden de te verdelen kosten hoger en zullen de partners de gemaakte afspraken moeten heroverwegen. Rijk en regio zitten dan in hetzelfde schuitje.

Alternatieve bekostiging

De vraag in hoeverre Alternatieve Bekostiging (AB) kan bijdragen aan het verdelen en dekken van de kosten van MOVV moet ook beantwoord worden. Over AB zijn al veel rapporten verschenen.

Bij behandeling van deze rapporten is vaak de conclusie, dat nader onderzoek nodig is om tot besluiten te kunnen komen. Tot echte besluiten is het nog niet gekomen, mede vanwege het feit dat opties met veel opbrengstpotentieel politiek gevoelig zijn.

Eind maart 2020 heeft de interdepartementale studiegroep AB o.l.v. de SG van I&W rapport uitgebracht. In het advies van de studiegroep worden kansrijke AB-instrumenten benoemd en wordt geadviseerd deze via pilots verder uit te werken. Op G4 niveau hebben de steden zelf invulling gegeven aan deze pilots. Rotterdam, Den Haag, MRDH en PZH hebben ambtelijk afgesproken voor MOVV enkele instrumenten te verdiepen en hebben het bureau Rebel hiertoe opdracht gegeven.

Doel is om inzicht te krijgen in de werking, opbrengstpotentie, haalbaarheid en toepasbaarheid van deze instrumenten. Gekeken is naar Vaste Afdracht Nieuwbouw, Ingezetenenheffing, Onroerende Zaakbelasting, Cordonheffing en Tariefdifferentiatie OV. Op 15 juli 2020 is het rapport Alternatieve Bekostiging Zuidelijke Randstad uitgebracht.

De belangrijkste uitkomsten zijn:

- De opbrengstpotentie van de vijf instrumenten is significant.
- Combineren van instrumenten kan, maar let op stapeling van lasten.
- Bij ieder instrument zijn er issues met haalbaarheid en toepasbaarheid, veelal op het gebied van verruiming van de wet- en regelgeving en met betrekking tot profijtbeginsel, doelmatigheid en draagvlak.
- Inning door gemeenten en regionale publieke partijen ligt voor deze instrumenten het meest voor de hand. Beheer en allocatie van de extra inkomsten kan via een Regio Fonds, dat als subsidievehikel of als algehele bekostiging kan dienen.
- Meerjarencommitment en afspraken tussen Rijk en Regio zijn noodzakelijk voor zekerheid bijdrage aan de OV-programma's
- Alternatieve Bekostiging kan, zoals eerder bij andere studies (o.a. CID/Binckhorst, Metropolaan OV, IJmeerverbinding) ook is aangetoond, nooit 100% van de bekostiging dragen. Afspraken over Alternatieve Bekostiging en een Regio Fonds hebben daarom altijd relatie met of zijn aanvullend op afspraken over reguliere bekostiging.

Belangrijke conclusie is dat, met uitzondering van het instrument Tariefdifferentiatie OV, het gebruik van de overige instrumenten vraagt om aanpassing van wetgeving (Omgevingswet, Gemeentewet) of totstandkoming van nieuwe wetgeving. Dat zijn complexe trajecten die veel tijd kosten en waarvan de uitkomst onzeker is. Er zullen jaren overheen gaan voordat AB op programmaniveau substantieel kan bijdragen aan de bekostiging van MOVV. Het is realistisch er vanuit te gaan dat voor het voeren van de politieke discussies, het maken van wetgeving en het doorlopen van het besluitvormingsproces twee kabinetsperiodes nodig zijn. Dat betekent dat AB pas vanaf 2030 op programmaniveau kan bijdragen aan MOVV. Met uitzondering van beperkte bijdragen van baathebbers, bijvoorbeeld bij het vernieuwen of realiseren van stations. Tot die tijd zal bekostiging via bestaand instrumentarium gevonden moeten worden. Hierbij is het wel mogelijk dat partners bestaande opbrengsten labelen t.b.v.

MOVV. Bijvoorbeeld uit de OZB en parkeerheffingen. Dit om het eigen aandeel in de kostenverdeling bijeen te brengen.

EU-resilient and recovery fund

Het zijn niet altijd de makkelijkste trajecten, maar ook de EU kent subsidieregelingen waar MOVV een beroep op zou kunnen doen. Wellicht dat het Recovery and Resilience Fund (RRF) kansen biedt.

Dit Fonds is een van de elementen van Next Generation EU, het herstellepakket van de Europese Commissie. Vanuit het RRF kunnen lidstaten subsidies en leningen aanvragen gekoppeld aan herstel en hervormingen van de economie. Voor Nederland komt hiervoor een bedrag aan subsidies van vermoedelijk ruim €5 miljard beschikbaar. De middelen moeten in de jaren 2021 en 2022 volledig zijn gecommitteerd. Voor hervormingen geldt dat deze binnen 4 jaar geïmplementeerd moeten zijn, investeringen binnen 7 jaar. Om in aanmerking te komen voor de middelen zal de lidstaat een Reform and Resilience Plan op moeten stellen. Het definitieve plan moet voor 30 april 2021 worden ingediend. Vanaf 15 oktober kan een concept plan worden ingediend.

Investeringsprojecten zullen met name moeten aansluiten op: publieke investeringsprojecten vervoegen en private investeringen aanmoedigen om het economisch herstel te bevorderen. De investeringen toespitsen op de groene en digitale transitie, met name op de ontwikkeling van digitale vaardigheden, duurzame infrastructuur, het schoon en efficiënt opwekken en gebruiken van energie, en missiegedreven onderzoek en innovatie.

MOVV-partner provincie Zuid-Holland heeft regie genomen en namens meerdere partners in de Zuidelijke Randstad een voorstel ingediend bij het ministerie van EZK. Vanuit MOVV zijn de projecten Leyenburgcorridor en Verhoging Metrocapaciteit opgevoerd voor een bedrag van 600 miljoen euro. Gelet op de gestelde eisen lijken deze twee onderdelen van het programma het meest kansrijk. Meer informatie volgt later.

CONCLUSIES EN ADVIES

- MOVV is uniek in ambitie, omvang, doorlooptijd en samenhang. Om het eindbeeld te realiseren moet af en toe "out of the box" gedacht en gehandeld worden. Juist nu, ten tijde van de coronapandemie.
- De beschikbare middelen zijn beperkt, maar er liggen kansen voor het verkrijgen van extra middelen bij het (nieuwe) kabinet, het Nationaal Groeifonds en wellicht de EU.
- Het realiseren van de verstedelijkingsopgave binnen bestaand stedelijk gebied, met het bijpassende pakket aan mobiliteitsmaatregelen, zorgt per saldo voor een positieve bijdrage aan de maatschappelijke welvaart van Nederland.
- De MKBA kent een positief saldo van 1,85 miljard euro en een baten-kostenverhouding van 1,33. Anders gezegd: investeren in MOVV levert 33% maatschappelijk rendement op!
- De MKBA toont aan dat synergie ontstaat wanneer verstedelijking en ingrepen in het mobiliteitssysteem gelijktijdig en in afstemming gerealiseerd worden. Alleen investeren in verstedelijkingsprojecten levert een uitkomst op van 0,87. Alleen investeren in mobiliteitsprojecten geeft 0,97 als uitkomst.
- MOVV draagt voor maximaal 20% bij aan de groeidoelstelling van OESO. Het jaarlijkse economische groeicijfer van de Zuidelijke Randstad versnelt van 2% naar 3% per jaar. Daardoor zorgt MOVV voor een structurele versterking van de economische groei in de Zuidelijke Randstad met 0,2% BRP per jaar.
- Het maken van een eenduidige afspraak tussen Rijk en regio over kostenverdeling voor het gehele programma, gedurende de gehele looptijd helpt bij het tijdig verkrijgen van de benodigde middelen en enthousiasmeert andere (private) investeerders.
- Gelet op de benodigde (wijziging van) wetgeving dragen alternatieve bekostigingsinstrumenten tot 2030 niet significant bij aan de financiële MOVV-opgave.

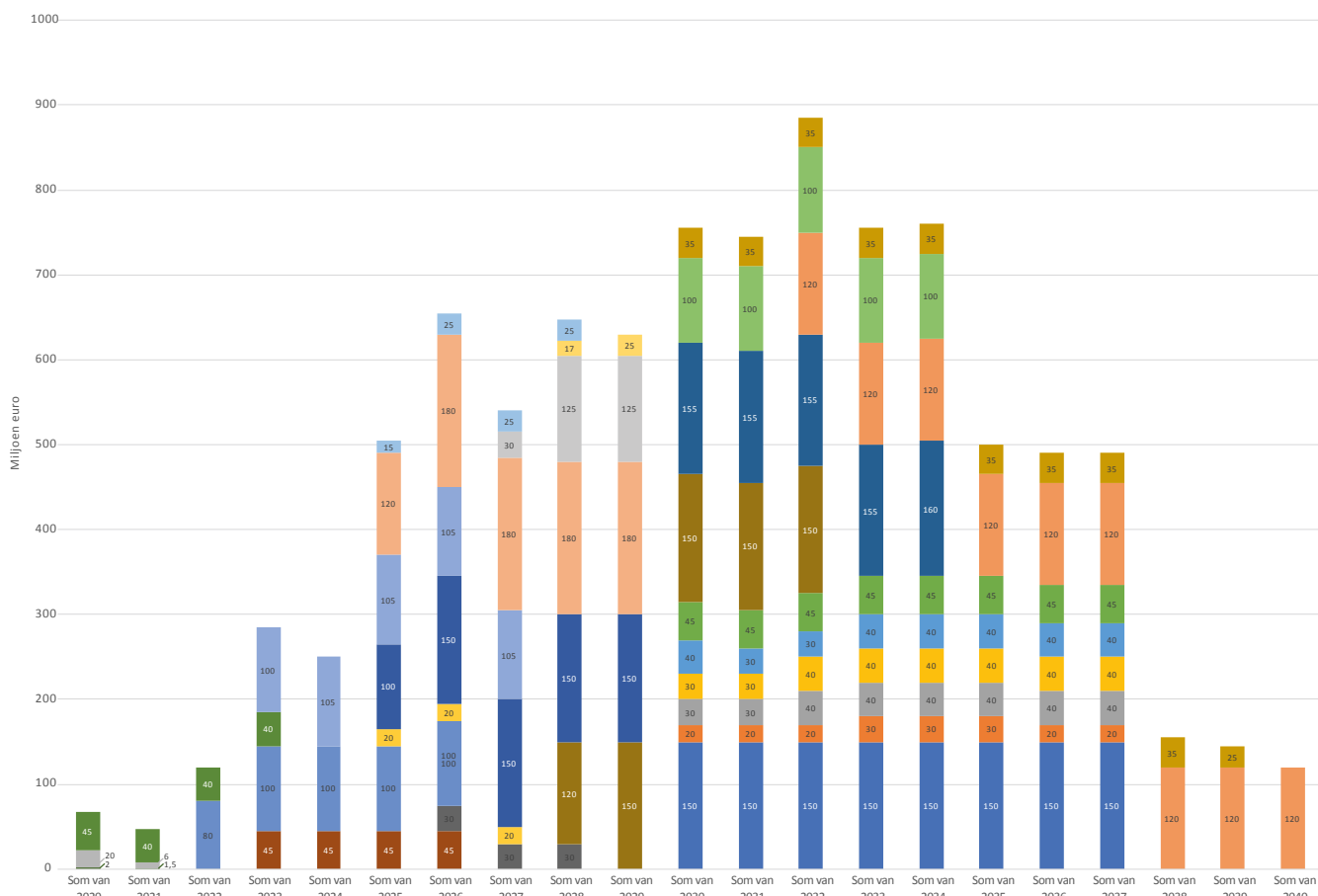
A - INVESTERINGSPROPOSITIE

Gecomprimeerd overzicht MOVV-investeringen

HOV-corridor	Maatregelen	Nominale kosten inclusief 20% BTW	Begrotingsjaar
Oude Lijn: infra voor zeer hoog-frequente CitySprinter + groei (inter) nationale treinen	- Realisatie viersporigheid Delft Campus – Schiedam Centrum	- €1,2 miljard	- 2030-2037
	- Aanpassingen Rotterdam Centraal	- 0,19 miljard	- 2030-2037
	- Vrije kruising Rotterdam IJsselmonde	- €0,3 miljard	- 2030-2037
	- Aanpassingen verbinding Den Haag HS en CS	- €0,3 miljard	- 2030-2037
	- Keervoorziening CitySprinter	- €0,3 miljard	- 2030-2037
	- Traject Dordrecht – Leerpark/Amstelwijk	- €0,36 miljard	- 2030-2037
Oude Lijn: knooppunt-ontwikkeling	- Station Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centraal, Dordrecht	- € 0,70 miljard	- 2025-2029
	- Station Rotterdam Stadionpark	- Zie MIRT-verk.	- 2025-2028
	- Nieuwe CitySprinter stations	- €0,34 miljard	- 2030-2039
Regio Rotterdam	- HOV-verbinding Kralingse Zoom – Zuidplein	- €0,28 miljard	- 2025-2029
	- CitySprinter/IC Station Stadionpark	- €0,042 miljard	- 2025-2029
	- HOV verbinding Maastunnel	- €0,09 miljard	- 2025-2028
	- Frequentieverhoging metro / Metrocapaciteit	- €0,48 miljard	- 2022-2026
	- Automatische Metro	- €1,08 miljard	- 2032-2040
	- Oeververbinding Kralingen-Feijenoord	- €0,84 miljard	- 2025-2029
Regio Den Haag	- Leyenburgcorridor	- €0,18 miljard	- 2023-2026
	- Koningscorridor Den Haag CS – Voorburg (CID/Binckhorst)	- €0,52 miljard	- 2023-2027
	- No regret pakket CID/Binckhorst	- 0,165 miljard	- 2020-2023
	- Koningscorridor Madurodam – Internationale Zone	- €0,09 miljard	- 2026-2028
	- Koningscorridor Den Haag CS – Madurodam	- €0,72 miljard	- 2028-2032
	- Koningscorridor Voorburg – LansingerlandZoetermeer	- €0,78 miljard	- 2030-2034
Zoetermeer – Leiden & Zoetermeer – Rotterdam	- HOV Zoetermeer – Leiden	- €0,06 miljard	- 2025-2027
	- HOV Zoetermeer Rotterdam	- €0,50 miljard	- 2030-2034
Totaal afgerond		= 9,52 miljard	

B - INVESTERINGSPROPOSITIE

Grafiek Investerings MOVV 2020 – 2040



7.4 HOV verbinding Maastunnel lange termijn

7.3 Station Stadionpark

7.2 HOV-verbinding

7.1 MIRT verkenning Oeververbindingen

6.2 Koningscorridor

6.1 Koningscorridor No regret pakket

5.5 Station Rotterdam Blaak

5.4 Fase 3: Nieuwe CitySprinter stations

5.3 Fase 2: Overige bestaande stations

5.2 Station Rotterdam Stadionpark

5.1 Fase 1: Station Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centraal (en Dordrecht)

4.4 Integrale ontwikkelstrategie HOV-verbinding Zoetermeer-Rotterdam

4.3 Lange termijn perspectief HOV Zoetermeer - Leiden met doorkoppeling naar kust

4.2 Verbetering doorstroming Leiden-Zoetermeer Vervolg

4.1 Verbetering doorstroming bus Leiden-Zoetermeer

3.3 Automatische Metro

3.2 Metrocapaciteit

3.1 HOV verbinding Maastunnel KTA

2.4 Koningscorridor Voorburg - Lansingerland Zoetermeer

2.3 Koningscorridor Den Haag CS - Madurodam

2.2 Koningscorridor Madurodam - Internationale Zone

2.1 Leyenburgcorridor

1.7 Opstelruimte materieel en voorzieningen

1.6 Traject Dordrecht - Leerpark/Amstelwijck

1.5 Keervoorziening CitySprinter

1.4 Aanpassingen verbinding Den Haag HS en CS

1.3 Vrije kruising Rotterdam IJsselmonde (in samenhang met 1 en 2)

1.2 Aanpassingen Rotterdam Centraal (in samenhang met 1 en 3)

1.1 Realisatie viersporigheid Delft Campus - Schiedam Centrum (in samenhang met 2 en 3)

C - INVESTERINGSPROPOSITIE

GERAADPLEEGDE BRONNEN

- Alternatieve Bekostiging Zuidelijke Randstad, Rebel, juli 2020
- Bekostiging Schaalsprong Regionale Mobiliteit CID-Binckhorst, Rebel, augustus 2018
- Toekomstbestendig Mobiliteitssysteem Amsterdam-Schiphol, BCG, juni 2019
- Transit investments in an age of uncertainty, McKinsey & Company, maart 2020
- G4 Nabijheid en Mobiliteitstransitie, MRDH, VRA, Provincie Utrecht, maart 2020
- Rapport studiegroep Alternatieve Bekostiging ruimtelijke gebiedsontwikkeling, Bestuurskern, directie Bestuursondersteuning, februari 2020
- Verkenning innovatieve vormen van bekostiging en financiering Oeververbinding Rotterdam, Ministerie van I&W en Gemeente Rotterdam, 2017
- Alternatieve bekostiging en financiering Toekomstbeeld OV, Rebel, oktober 2018
- Private investeringen in OV-infra, Tom Daamen en Co Verdaas, Gebiedsontwikkeling.nu, mei 2019
- Rapporten Brede Maatschappelijke Heroverwegingen, ministerie van Financiën, april 2020
- Geen verstedelijking zonder openbaar vervoer, Tom Daamen en Simon van Zoest, Gebiedsontwikkeling.nu, juli 2019
- Bekostiging Schaalsprong OV Den Haag, APPM en Rebel, december 2018
- Gemeenten steeds afhankelijker van het Rijk, Hans Bekkers, Binnenlands Bestuur, juni 2019
- Bouwstenen voor een beter belastingstelsel, Kamerbrief Tweede Kamer, april 2019
- Private financiering van verstedelijkingsopgaven hoeft niet duur te zijn, Frank ten Have, Gebiedsontwikkeling.nu, juni 2019
- BCG, Review van propositie "Metropolitaan Openbaar Vervoer en Verstedelijking". Doorlichting van onderbouwing en feitenbasis van OV-schaalsprong, 6 april 2020.
- Nederland heeft één overheid nodig, rapport studiegroep Interbestuurlijke en Financiële Verhoudingen, april 2020
- Gemeentelijke strategieën voor private bijdragen aan publieke voorzieningen, Fred Hobma, Gebiedsontwikkeling.nu, juli 2020
- Woningbouwmonitor 2018, Verstedelijkingsalliantie
- Integraal Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad, november 2019
- Reality Check Verstedelijkingsalliantie, Brink, mei 2019
- Maatschappelijke Business Case Verstedelijking Oude Lijn, Decisio, november 2019
- Maatschappelijke Business Case Verstedelijkingsalliantie, Decisio, juni 2020
- Opgaven rond verstedelijking en mobiliteit, werkdocument Rijkswaterstaat, februari 2020
- Rotterdamse Mobiliteitsaanpak, gemeente Rotterdam, december 2019
- Bestuurlijk Informatiedocument TBOV, ministerie van I&W e.a., juli 2020
- Contouren TBOV, ministerie van I&W e.a., februari 2019
- Manifest Toplocaties, 10 campussen en science parks, maart 2020
- Programma Duurzame Mobiliteit, MRDH, april 2020
- Ruimtelijke- en Mobiliteitsprojecten in de stad, CPB, mei 2018
- Quick Scan Maatschappelijke Business Case Zuidelijke Randstad, Decisio, november 2019
- Ontwikkeling Mobiliteit, PBL/CPB notitie t.b.v. Brede Maatschappelijke Heroverwegingen, mei 2018
- Innovatieve financiering en bekostiging van gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's, APPM en Rebel, mei 2018
- Manshanden Walter J.J., Frank van Oort en Olaf Koops, Agglomeratie, bereikbaarheid en innovatie in de Zuidelijke Randstad, maart 2020
- Nieuwe Aanvullingswet Grondeigendom: dit zijn de consequenties, Frits Dinkla, Gebiedsontwikkeling.nu, maart 2020
- Planbatenheffing: tussen droom en baat staan wetten in de weg en praktische bezwaren..., Frank ten Have, Gebiedsontwikkeling.nu, juli 2020
- Hoe houden wij Nederland in beweging?: Lange termijnimpact van COVID-19 op mobiliteit, Mobiliteitsalliantie en Roland Berger, mei 2020
- Samen investeren in duurzaam verdienvermogen en werkgelegenheid – Groeiagenda Zuid-Holland light (2020)
- Crossrail 2 Funding and financing study, PWC, november 2014
- Decisio, Werkplan MKBA MOVV, 13 juli 2020
- Decisio, Eindrapportage MKBA MOVV, 15 oktober 2020



BIJ- LAGE

BESLUITEN BO MIRT ZWN

GEBIEDSGERICHT BEREIKBAARHEIDSPROGRAMMA MOVE

Meerjarenprogrammering gebiedsgericht bereikbaarheidsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)

In het kort:

- Het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe) is een samenwerkingsprogramma van Rijk, MRDH, PZH, gemeenten Rotterdam en Den Haag. Bij het programma zijn ook regionaal vervoerders, NS, Prorail en de verstedelijkingsalliantie (8 gemeenten) betrokken.
- In MoVe wordt gewerkt aan integrale ontwikkeling van mobiliteit en verstedelijking. Het programma bevat de gebiedsuitwerkingen Voorne Putten en Haven, Westland, de (MIRT)verkenningen Oeververbindingen Rotterdam, CID Binckhorst en Preverkenning Schaa sprong Metropoli taan OV en Verstedelijking.
- De verschillende programmaonderdelen bevinden zich in verschillende fases tussen agendavorming, onderzoek, Preverkenning en MIRT-verkenning en werken toe naar het gedeeld eindbeeld 2040 zoals vastgesteld in het verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad.

Voorgestelde besluiten:

- Rijk en regio stellen de geactualiseerde meerjarenprogrammering MoVe vast en spreken af deze in het BO MIRT 2021 te actualiseren op basis van voortschrijdend inzicht uit de projecten.
- Rijk en regio spreken de intentie uit voor de komende 20 jaar bekostiging te zoeken voor dit MoVe-programma tot 2040, en tot een eenduidige kostenverdeling tussen Rijk en Regio te komen.
- Rijk en regio bespreken de mogelijkheden voor meerjaren-budgettering op het BO MIRT 2021.

Onder bovenstaande punten worden de voorgestelde besluiten van de verschillende programmaonderdelen benoemd. Deze zijn op basis van zorgvuldige besluitvorming tussen Rijk en Regio tot stand gekomen.

Preverkenning schaa sprong metropoli taan OV en verstedelijking

In het kort:

- Vaststellen resultaten Preverkenning;
- Afspraken maken over vervolgt trajecten:
 - voorbereiden startbesluit MIRT-verkenning Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn,
 - analyses uit te voeren voor 2e tranche knopen,
 - vervolgonderzoek bestaande Regionale Rail Corridors, voorbereiding investeringsbeslissing BO M 2021,
 - vervolgu itwerking ontwikkelperspectief Regionale HOV Corridors,
 - uitwerken van een KTA-programma Knooppunten.

a. Preverkenning Schaa sprong MOVV + bekostiging

Voorgestelde besluiten; rijk en regio:

- nemen kennis van de resultaten van de Preverkenning Schaa sprong Metropoli taan OV en Verstedelijking en de onderliggende rapporten over Bekostiging, de MKBA en de deelonderzoeken Metropoli tane Oude Lijn, Knooppuntenontwikkeling, HOV-verbindingen Rotterdamse regio, Haagse regio en Zoetermeer;
- bevestigen de in het Verstedelij kingsakkoord Zuidelijke Randstad en de Adaptieve Ontwikkelstrategie MOVV vastgelegde afspraak om de bereikbaarheidsopgave in samenhang te ontwikkelen met de verstedelij kinsopgave met als basis de Verstedelij kingsalliantie vastgestelde programmering en fasering van de verstedelij kinsopgave;
- besluiten dat parallel aan het MIRT-proces wordt gewerkt aan een zo spoedig mogelijke binnenstedelijke realisatie van 170.000 woningen en 85.000 arbeidsplaatsen in zone Oude Lijn met minimaal 70.000 woningen en 70.000 arbeidsplaatsen bij de 13 stations-gerelateerde ontwikkellocaties;
- spreken de intentie uit om het gehele MOVV-programma voor 2040 te realiseren, en jaarlijks aan de hand van de monitor Adaptieve Ontwikkelstrategie vast te stellen of bijsturing nodig is, met als doelen bij te dragen aan 1) de grote verstedelij kinsopgave in de Zuidelijke Randstad, 2) de versterking van de agglomeratiekracht in de Zuidelijke Randstad en 3) het oplossen van huidige en voorziene NMCA knelpunten op de Oude Lijn en regionale rail- en HOV-corridors;
- besluiten in 2021 via onderstaande verkenningen en vervolgonderzoeken de Schaa sprong MOVV verder uit te werken in een concreet maatregelenpakket, gefaseerd in de tijd, onder regie van de MoVe Programmalijn MOVV;
- constateren dat substantiële inzet van alternatieve bekostiging op programmaniveau alleen te realiseren is na wetwijzigingen, en derhalve de mogelijkheden van alternatieve bekostiging vooralsnog alleen op projectniveau te zullen onderzoeken.

b. Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn

Voorgestelde besluiten; 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 systeemsprong van de infrastructuur en integrale knooppuntontwikkeling in nauwe relatie met de verstedelij kinsstrategie voor de Zuidelijke Randstad maar dat er op dit moment onvoldoende zicht is op financiering om een verkenning te starten;
- bestaande uit een deelverkenning Infrastructuur die richt zich 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:
 - westzijde variant,
 - oostzijde variant,
 - mogelijke tussenoplossing in geval GON (nog) niet wordt gerealiseerd,
 - realisatie van zes nieuwe City-Sprinter stations,
 - consequenties van frequentieverhoging en reizigersgroei voor opstel- en stallingscapaciteit, geluid en trilling, energievoorziening e.d.,
 - fasering en kosten, inclusief besparingsmogelijkheden door waar mogelijk slim af te wijken van het bestaande ontwerp- en normenkader,
- en bestaande uit een deelverkenning 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 om een startbeslissing MIRT-verkenning voor te bereiden (voorjaar van 2021). De geraamde kosten voor Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn bedragen circa €3,6 miljard (incl. BTW);

- 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;
- constateren dat een besluit over welke knooppunten aanvullend binnen MOVV worden uitgewerkt zal worden genomen in het eerstvolgende bestuurlijk overleg in 2021;
- besluiten een voorstel te ontwikkelen voor een korte termijn aanpak Knooppuntontwikkeling MoVe gericht op noodzakelijke no-regret investeringen, als onderdeel van korte termijn aanpak MoVe. Op basis van de uitgewerkte aanpak wordt besloten over het vullen met middelen vanuit Rijk en regio teneinde in het najaar van 2021 de eerste projecten hieruit te kunnen bekostigen.

c. Regionale HOV-corridors

Voorgestelde besluiten; rijk en regio:

- nemen kennis van de resultaten van de studies naar de HOV-corridors in de regio's Den Haag, Rotterdam en Zoetermeer, en besluiten deze studies in 2021 verder uit te werken;
- constateren dat de bestaande railcorridors RandstadRail (Leyenburgcorridor) en Metro vragen om upgrades op kortere termijn, die in samenhang moeten worden gezien, en dat de HOV-corridors Leiden – Zoetermeer, Zoetermeer – Rotterdam en Den Haag – Zoetermeer/Delft (Koningscorridor), naast enkele korte termijn maatregelen, meer een langetermijnperspectief hebben, en ook in onderlinge samenhang moeten worden gezien.

d. Bestaande Regionale Rail Corridors

Voorgestelde besluiten; rijk en regio:

- besluiten tot het starten van een vervolgonderzoek naar de upgrade van twee bestaande regionale railcorridors in de Zuidelijke Randstad (Metronet en RandstadRail), gericht op het voorbereiden van een investeringsbeslissing in het BO MIRT 2021;
- het betreft upgrades in capaciteit, reissnelheid en het oplossen van de (NMCA) knelpunten van RandstadRail en het Metronet rond 2026. De upgrades betreffen extra en langere railvoertuigen (door koppeling) en specifieke investeringen aan de railinfrastructuur, haltes en kruisingen/overwegen;
- besluiten deze onderzoeken in nauwe samenhang uit te laten uitvoeren door MRDH, HTM, gemeente Den Haag respectievelijk MRDH, RET, Rotterdam, en daarbij de relevante gemeenten, PZH, BZK en IenW te betrekken.

e. Regionale HOV-corridors

Voorgestelde besluiten; rijk en regio:

- besluiten een vervolg te geven aan de studies van de drie regionale HOV-verbindingen (Zoetermeer – Rotterdam, Leiden – Zoetermeer en Den Haag – Zoetermeer/Delft), met dezelfde betrokkenheid van organisaties als in 2020;
- besluiten op basis van deze studies een samenhangend lange termijn ontwikkelperspectief regionale HOV-verbindingen op te stellen als onderdeel van het Metropoolitaan OV systeem van de Oude Lijn, Metro Rotterdam en RandstadRail; dit afgestemd met de verstedelijkingsopgaven en in samenhang met het Toekomstbeeld OV;
- besluiten dit ontwikkelperspectief te laten aansturen door de MoVe Programmalijn MOVV, met vertegenwoordiging van MRDH, PZH en betrokken gemeentes.

Dit is een uitgave van
MoVe Mobiliteit & Verstedelijking

www.move-rdh.nl

Januari 2021



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties



provincie **ZUID HOLLAND**



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG



Gemeente
Rotterdam



Den Haag