



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Oude Lijn project 'City-Sprinter en Nieuwe Stations'



Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Oude Lijn project 'City-Sprinter en Nieuwe Stations'

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Wat staat er in dit document?	3
1.2	Inleiding op de MIRT-Verkenning Oude Lijn	3
1.3	Project 'City-Sprinter en Nieuwe Stations (CS/NS)' en overige projecten	4
1.4	Wettelijke procedures	7
1.5	Betrokken instanties en te nemen besluiten	8
2	Achtergrond MIRT-Verkenning Oude Lijn (de verstedelijkings- en mobiliteitsopgave)	10
2.1	Nationale Omgevingsvisies NOVI (2019) en NOVEX (2022)	10
2.2	Ontwikkelstrategie voor de Zuidelijke Randstad (2019)	11
2.3	Integraal Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad (2019)	12
2.4	Preverkenning Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijkijng Zuidelijke Randstad (2019)	13
2.5	Nationaal Groeifonds (2020) en BO MIRT (2022)	14
2.6	Opgaven en doel van de MIRT-Verkenning Oude Lijn (2022)	14
3	Analytische fase: met een gefaseerde aanpak naar meer City-Sprinters en nieuwe stations	16
3.1	Wat zijn de ambities voor de schaalsprong op de Oude Lijn?	16
3.2	Onderzoeksscope Analytische fase project 'City-Sprinter en Nieuwe Stations'	17
3.3	Gefaseerde aanpak: stapsgewijs en werken met 'bouwstenen'	18
3.4	Resultaten impactanalyse 'externe effecten' (Analytische fase)	22
4	De Beoordelingsfase: de kansrijke bouwstenen	26
5	Te onderzoeken milieueffecten in het plan-MER	32
5.1	Plangebied en studiegebied	32
5.2	Wet- en regelgeving en beleid	33
5.3	Referentiesituatie 2040	33
5.4	Reikwijdte en detailniveau te onderzoeken thema's en aspecten	34
6	Participatie en verdere besluitvorming	38
6.1	U kunt reageren op deze Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau	38
6.2	Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau definitief maken	40
6.3	Resultaten plan-MER als input voor Voorkeursbeslissing	40
6.4	Wat bevat de Voorkeursbeslissing voor CS/NS wel? En wat niet?	41
	Eindnoten	42
	Bijlagen	
1	Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen CS/NS - MIRT-Verkenning Oude Lijn, 12 december 2024	
2	Rapport Externe effecten - Impactanalyse, 12 juni 2024	
3	Publicatie Staatscourant 'Kennisgeving voornemen en kennisgeving participatie voor het project OudeLijn, deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations (CS/NS)', 21 mei 2024	

1

Inleiding

1.1

Wat staat er in dit document?

Voorliggend document is een ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) en vormt de eerste stap voor het maken van een milieueffectrapport (MER) bij de MIRT-Verkenning Oude Lijn - project 'City-Sprinter en Nieuwe Stations' (CS/NS). In Zuid-Holland kiezen de overheden voor concentratie van nieuwe verstedelijking in de buurt van de OV-spoorlijn 'Oude Lijn'. Sinds de MIRT Startbeslissing (2022) wordt voor dit project verkend welke maatregelen er op en rondom het spoor nodig zijn om dit mogelijk te maken, zoals bijvoorbeeld de bouw van (4) nieuwe stations en het rijden met meer sprinters per uur.

In deze NRD komt achtereenvolgens aan de orde: de inleiding op deze Verkenning voor project 'CS/NS', de wettelijke procedures en betrokkenen bij de besluitvorming (H1), de voorgeschiedenis van de Verkenning en de beleidsuitgangspunten en ambities in relatie tot de integrale verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgave voor de Zuidelijke Randstad (H2), de aanpak van de Verkenning: de gefaseerde aanpak en werken met bouwstenen (H3), de gemaakte bestuurlijke keuzes in de Analytische fase (H4), de aanpak van het (milieu)onderzoek voor de Beoordelingsfase (H5) en de mogelijkheden tot participatie (H6).

1.2

Inleiding op de MIRT-Verkenning Oude Lijn

Integrale verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgave Zuidelijke Randstad

De Zuidelijke Randstad is één van de drukste regio's van Nederland. Gekenmerkt door een veelzijdige economie, met motoren als de Rotterdamse haven, de Greenport West-Holland en een groeiende kennis- en diensteneconomie in en rond de steden en de campussen in Leiden, Den Haag, Delft en Rotterdam. De regio groeit de komende decennia verder met veel extra woningen. Het Rijk en de provincie Zuid-Holland, de metropoolregio Rotterdam-Den Haag en acht gemeenten in de Zuidelijke Randstad hebben in het Integraal Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad (IVZR, 2019, zie eindnoot 1) afgesproken om twee-derde van de totale verstedelijkingsopgave van Zuid-Holland te realiseren in de steden Dordrecht, Rotterdam, Schiedam, Delft, Rijswijk, Den Haag, Zoetermeer en Leiden. Dit zijn acht steden in de nabijheid van de OV-spoorlijn Oude Lijn. Deze partijen werken samen aan de bouw van 170.000 woningen en de realisatie van 85.000 arbeidsplaatsen. In het IVZR is over de relatie tussen de verstedelijking en de Oude Lijn het volgende opgenomen: *"Verstedelijking in de zuidelijke Randstad vindt met voorrang plaats binnen bestaand stedelijk gebied in nabijheid van hoogwaardig OV (geconcentreerde verstedelijkingsstrategie). Vanuit deze gezamenlijke verstedelijkingsstrategie en de Adaptieve Ontwikkelstrategie is het vertrekpunt om in te zetten op concentratie van de toekomstige verstedelijkingsopgave in de verstedelijkingszone langs de Oude Lijn"*.

Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

Het project Oude Lijn heeft de status van een MIRT-Verkenning. Dat betekent dat het project onderdeel is van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van de Rijksoverheid. In november 2022 is de (bestuurlijke) Startbeslissing genomen voor de MIRT-Verkenning Oude Lijn (zie eindnoot 2).

Met het meerjarenprogramma wil het Rijk de bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke inrichting van Nederland verbeteren. In het MIRT zijn projecten opgenomen waarin het Rijk een belang heeft en daarom bereid is financieel bij te dragen aan het realiseren van een oplossing voor de problemen en/of ambities. Ook de regiopartijen hechten groot belang aan het oplossen van de problemen en het bieden van ontwikkelperspectief en dragen financieel bij. Rijk en regio hebben daarom besloten om deze MIRT-Verkenning samen uit te voeren.

1.3 Project 'City-Sprinter en Nieuwe Stations (CS/NS)' en overige projecten

Om de maatregelen op en rond het spoor van de geconcentreerde verstedelijkingsstrategie te onderzoeken, zijn het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, de provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, ProRail en de gemeenten Leiden, Den Haag, Rotterdam, Schiedam en Dordrecht een MIRT-Verkenning gestart. Als gevolg van de voorziene groei van de bevolking en arbeidsplaatsen neemt ook de druk op de bereikbaarheid en de beschikbare ruimte toe. De spoorinfrastructuur op de Oude Lijn is zonder aanpassingen onvoldoende geschikt om de beoogde verstedelijkingsopgave te kunnen faciliteren.

Rijk en regio hebben in het Integraal Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad afgesproken om tweederde van de totale woningbouwopgave van Zuid-Holland te realiseren in de steden van de Verstedelijkingsalliantie in de nabijheid van de Oude Lijn. Het gaat hierbij om 170.000 woningen en 85.000 arbeidsplaatsen. Rijk en regio hebben afgesproken dat door gezamenlijk optrekken van Rijk, regio en gemeenten het mogelijk is het bouwtempo de komende jaren te versnellen. Dat stelt de betrokken partijen in deze regio voor grote uitdagingen die onder voorwaarden van de inzet van extra middelen voor gebiedsontwikkeling en schaa sprong in het OV en het wegnemen van belemmeringen te realiseren zijn:

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

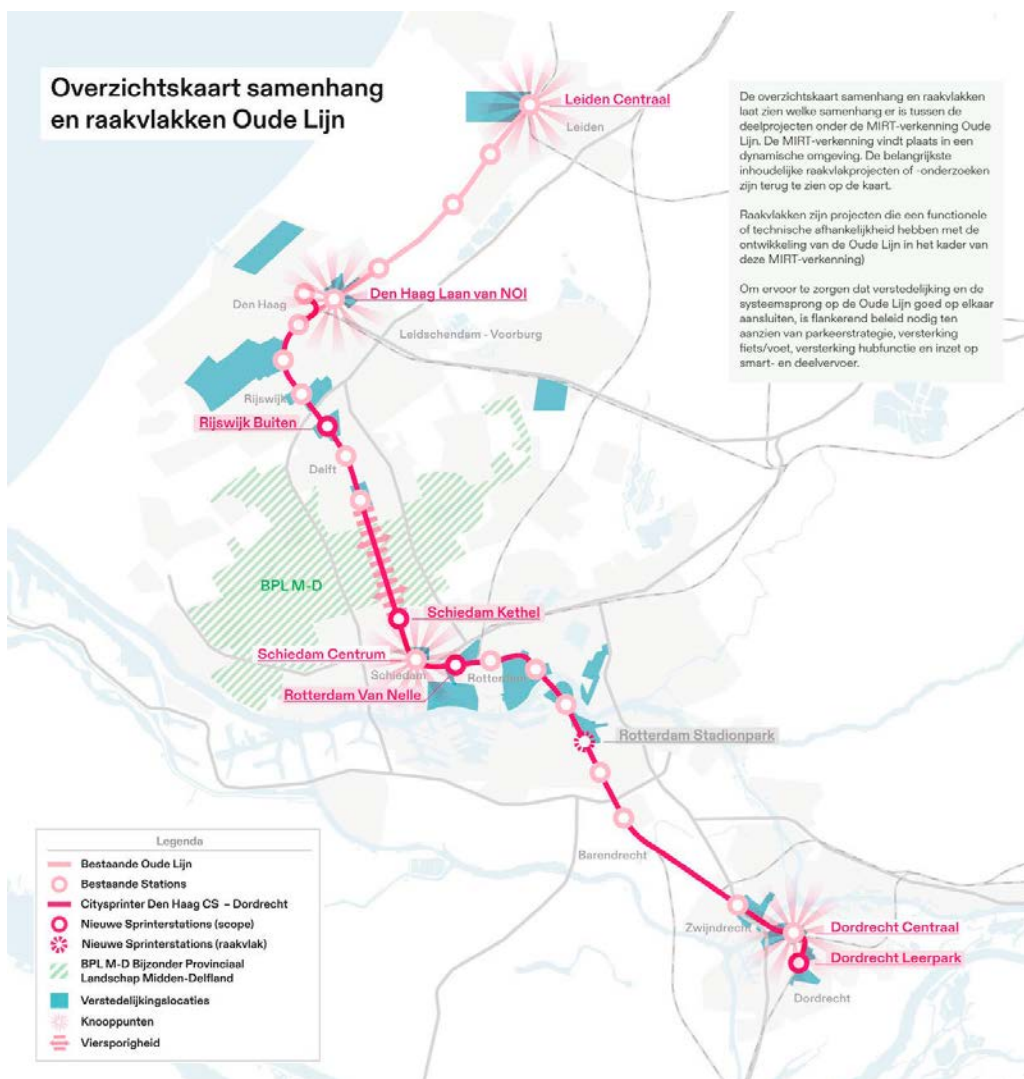
Om deze doelen te kunnen behalen, is het nodig om te komen tot integrale afspraken over een schaa sprong in het OV op de Oude Lijn in relatie tot de grote verstedelijkingsopgave.

Projecten binnen de MIRT-Verkenning Oude Lijn

De MIRT-Verkenning Oude Lijn bestaat uit 6 projecten. De knooppunten Leiden Centraal (1), Den Haag Laan van NOI (2), Schiedam Centrum (3) en Dordrecht (4) hebben allemaal hun eigen project. Daarbinnen wordt gekeken hoe de ruimte in en om de stations kan meegroeien met de groei van de steden in de toekomst. Het vijfde project betreft de toevoeging van extra sprinters en nieuwe stations (5). Dit project heet 'City-Sprinters en Nieuwe Stations', afgekort CS/NS. Voorliggend document gaat nader in op de reikwijdte en detailniveau van het milieuonderzoek dat ten behoeve van het milieueffectrapport (plan-MER) voor het project 'CS/NS' wordt uitgevoerd. Het laatste project is een gezamenlijk project over de afstemming tussen de ruimtelijke ontwikkelingen en de mobiliteitsontwikkelingen (6). Afbeelding 1 geeft een overzicht van de verschillende projecten en de raakvlakken met de Oude Lijn.

1. **Knooppunt Leiden Centraal:** Leiden Centraal wordt getransformeerd tot een hoogwaardig knooppunt met een mix van wonen, werken, voorzieningen en verblijfplekken op loopafstand van het openbaar vervoer. Dit stationsgebied zal veranderen in een levendige stadsbuurt die aansluit op de behoeften van reizigers. Het vernieuwde knooppunt zal verbonden zijn met het treinstation, busstation en de fietsparkeervoorzieningen, waardoor het een belangrijk overstappunt wordt voor bijna 400.000 inwoners.

2. **Knooppunt Den Haag Laan van NOI:** Den Haag Laan van NOI wordt ontwikkeld tot een aantrekkelijk woon-werkgebied met nieuwe woningen, kantoren en voorzieningen. Het stationsgebied zal zich ontwikkelen tot een Campus en het voorstadstation zal een volwaardig intercitystation worden. De verbeteringen omvatten betere voorzieningen voor reizigers, zoals extra kiosken, een aantrekkelijk stationsplein en meer fietsenstallingen, waardoor het gebied een fijne plek wordt waar wonen, werken en reizen op een prettige manier samenkomen.
3. **Knooppunt Schiedam Centrum:** Het stationsgebied van Schiedam Centrum wordt doorontwikkeld tot een multifunctioneel gebied met een goede mix van wonen en bedrijvigheid. Het vernieuwde station zal klaar zijn voor de verwachte toename van reizigers en veranderende loopstromen. Ook zullen hinderlijke hoogteverschillen en onoverzichtelijke looproutes worden aangepakt om een prettige reiservaring te garanderen.
4. **Knooppunt Dordrecht:** In Dordrecht speelt het station een cruciale rol in de verbinding met Rotterdam. Met het oog op de groei van de regio Drechtsteden en de stad Dordrecht, wordt het station verbeterd en geoptimaliseerd voor beter, prettiger en veiliger vervoer. Meer ruimte voor voetgangers en fietsers zorgt ervoor dat reizigers soepel kunnen in-, uit- en overstappen.



Afbeelding 1. Overzichtskartaar samenschap en raakvlakken Oude Lijn

5. *City-Sprinter en Nieuwe Stations*; de initiatiefnemers van de MIRT-Verkenning Oude Lijn onderzoeken of en hoe nieuwe stations geopend kunnen worden in de (nieuwe) woon-/werkbuurten: Rijswijk Buiten, Schiedam Kethel, Rotterdam Van Nelle en Dordrecht Leerpark. Het plan voor een nieuw station en de aansluiting ervan op de omgeving, worden samen met de betreffende gemeente gemaakt. Ook wordt onderzocht of én hoe er (eventueel stapsgewijs) meer City-Sprinters kunnen rijden tussen Den Haag en Dordrecht. Om deze intensivering van het aantal City-Sprinters en nieuwe stations mogelijk te maken, moet het spoor (mogelijk) aangepast worden. Daarom wordt onderzocht waar technisch gezien het spoor het beste uitgebreid kan worden en hoe dit goed in te passen is in de steden en het groene landschap.
6. In het *6e Werkspoor* wordt onderzocht hoe de spoorplannen kunnen worden afgestemd op de woningbouwopgave en ontwikkeling van nieuwe banen. Hierbij is het cruciaal dat nieuwe stations en woningen zoveel mogelijk gelijktijdig worden gerealiseerd, en dat zoveel mogelijk nieuwe bewoners en werknemers gebruik maken van het spoor. Dit betekent aantrekkelijke OV-verbindingen van en naar de stations en gemeentelijk beleid dat lopen en fietsen stimuleert.

Samenhang en (on)afhankelijkheden tussen de deelstudies

Er is in meer of mindere mate sprake van bestuurlijke, financiële, inhoudelijke en juridisch planologische samenhang en afhankelijkheid tussen de zes projecten:

- Bestuurlijk samenhang en (on)afhankelijkheden: er worden naar verwachting in samenhang en in één besluit afspraken over de hoofdlijnen van het MIRT Voorkeursalternatief gemaakt voor de MIRT-Verkenning Oude Lijn tijdens het (jaarlijkse) Bestuurlijk Overleg over MIRT projecten in Q4 2025.
- Financiële samenhang: de initiatiefnemers van de Oude Lijn nemen een financieel besluit over reserveringen voor CS/NS en de vier knooppunten. Er is budget gereserveerd voor het totale project; de onderverdeling van dit budget tussen de verschillende projecten wordt door de initiatiefnemers besloten. De gewenste schaa sprong zal een stapsgewijze ontwikkeling zijn, gezien de grote ambities in relatie tot de beperkte financiële middelen.
- Inhoudelijke samenhang en (on)afhankelijkheden: De deelstudies dragen gezamenlijk bij aan de doelen van de MIRT-Verkenning. De vier Knooppuntprojecten hebben voor wat betreft hun ontwikkelingsperspectief geen directe relatie met en invloed op het project 'City-Sprinter en Nieuwe Stations'. Omgekeerd heeft de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations effect op de dienstregeling en samenhangende vervoerintensiteiten van de Knooppunt-projecten.
- Zo is er samenhang in de dimensionering in Knooppunt Schiedam Centrum en het wel of niet openen van de nieuwe stations Kethel en Van Nelle (reizigersaantallen); dimensionering knooppunt Dordrecht hangt samen met de bediening van nieuw station Dordrecht Leerpark en de dimensionering van station Leiden is afhankelijk van bouwsteen 6 waarin het tijdschema van de IC's is aangepast naar een 7,5 minuteninterval (zie H3 voor een toelichting op de bouwstenen).
- Juridisch/planologische samenhang en (on)afhankelijkheden: De vier genoemde knooppunten en het project 'City-Sprinter en Nieuwe Stations' volgen voor wat betreft het juridisch - planologisch spoor allen hun eigen procedures. Voor het project 'CS/NS' wordt medio 2026 de planologische ontwerpvoorkeursbeslissing voorzien.

1.4

Wettelijke procedures

Projectprocedure conform afdeling 5.2 van de Omgevingswet

Het project 'City-Sprinter en Nieuwe Stations' doorloopt, vanwege de mogelijke spooruitbreiding tussen Delft Campus en Schiedam Centrum én de realisatie en gebruik van nieuwe stations, de projectprocedure zoals aangegeven in afdeling 5.2 van de Omgevingswet. Artikel 5.46, lid 1 van de Omgevingswet schrijft voor dat het nemen van een Projectbesluit Omgevingswet verplicht is voor *"een wijziging van een spoorweg die bestaat uit een uitbreiding van die spoorweg met 1 of meer sporen, als het uit te breiden spoorweggedeelte 2 aansluitingen met elkaar verbindt"*.

De projectprocedure bestaat uit vijf stappen. De eerste drie stappen (kennisgeving voornemen en kennisgeving participatie (zie eindnoot 3) en (start) verkenning) zijn al gezet. Met de verkenning wil het bevoegd gezag (zie paragraaf 1.5) inzicht krijgen in wat de opgave precies is en of er relevante ontwikkelingen zijn voor de fysieke leefomgeving. Ook geeft de verkenning inzicht in de mogelijke oplossingen voor die opgave. Naar verwachting wordt de verkenning eind 2026 afgerond met het vaststellen van een Voorkeursbeslissing voor het project 'City-Sprinter en Nieuwe Stations'. In deze Voorkeursbeslissing wordt vastgelegd naar welke oplossing, of combinatie van mogelijke oplossingen, de voorkeur uitgaat. Voor het project 'CS/NS' gaat de Voorkeursbeslissing over: *"Welke nieuwe stations en welke ligging van de spoorverdubbeling hebben de voorkeur en worden verder uitgewerkt in de planning en studiefase"*.

De Voorkeursbeslissing wordt in de volgende projectfase gevolgd door het vaststellen van een Projectbesluit. Voor de nieuwe stations bestaat ook de mogelijkheid om later alsnog te kiezen voor een procedure via een gemeentelijk Omgevingsplan.

Mer-procedure volgens afdeling 16.4 Omgevingswet

Volgens artikel 16.34 en artikel 16.36 van de Omgevingswet is het nemen van een Voorkeursbeslissing plan-mer-plichtig indien er sprake is van wijzigingen aan het hoofdspoornet. Bijlage V van het Omgevingsbesluit geeft aan wanneer er sprake is van een mer-plicht. Het project voldoet aan de omschrijving zoals aangegeven in categorie J2 *"Spoorwegen en faciliteiten voor de overlading tussen vervoerswijken en van overladingsstations"* en is minimaal plan-mer-beoordelingsplichtig. Daarnaast hebben de maatregelen mogelijk effect op de instandhoudingsdoelstellingen van de Europees beschermde Natura2000-gebieden en is er wellicht een zogenaamde passende beoordeling nodig, waardoor er een plan-mer-plicht zou gelden. Initiatiefnemers hebben in de kennisgeving van het voornemen het volgende aangegeven: *"om de effecten op het milieu zichtbaar te maken, zal een milieueffectrapport (plan-MER) worden opgesteld"*. Doel van het doorlopen van een milieueffectrapportage (mer-procedure) en het opstellen van een milieueffectrapport (MER) is het milieubelang volwaardig te laten meewegen bij de voorbereiding en vaststelling van plannen en besluiten.

Voorliggende Notitie Reikwijdte en detailniveau (NRD) als start van de mer-procedure

Het bevoegd gezag moet volgens artikel 16.38 van de Omgevingswet bestuursorganen en instanties (wettelijke adviseurs) raadplegen over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER. Deze stap is vormvrij: het bevoegd gezag kan zelf bepalen op welke wijze hieraan invulling wordt gegeven. Het is gebruikelijk dat door het bevoegd gezag een document wordt opgesteld over de reikwijdte en het detailniveau van het plan: de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). De NRD wordt dan ter advisering voorgelegd aan de wettelijke adviseurs en wordt ter inzage gelegd, zodat derden zienswijzen kunnen inbrengen. De NRD kan ook ter advisering worden voorgelegd aan de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie-mer). In het kader van zorgvuldigheid en transparantie is besloten deze NRD wel voor te leggen aan de Commissie-mer en daarover een advies te vragen.

Deze NRD hoort bij de start van de mer-procedure en bevat een beschrijving van het project, de alternatieven die in beschouwing zullen worden genomen en een beschrijving van de thema's en aspecten die onderzocht zullen worden. Hiermee geeft dit document een inhoudelijke afbakening voor de uit te voeren milieuonderzoeken in het plan-MER. Voor het onderzoek naar de milieueffecten van de (kansrijke) alternatieven en varianten vormt de aanpak conform de (vastgestelde) reikwijdte en detailniveau het uitgangspunt.

Analytische fase (zeef 1) en Beoordelingsfase (zeef 2)

In 2022 is de MIRT-verkenning project 'CS/NS' gestart met de analytische fase. In deze fase hebben de initiatiefnemers samen met bewoners, reizigers, gemeenten en andere belanghebbenden allerlei mogelijke oplossingsrichtingen (bouwstenen) onderzocht. Mede op basis van deze inbreng hebben bestuurders in het Bestuurlijk Overleg van 12 december 2024 en het Bestuurlijk Overleg van 10 april 2025 een keuze gemaakt welke bouwstenen kansrijk zijn en in de Beoordelingsfase verder onderzocht worden, en welke bouwstenen niet. In de Beoordelingsfase worden de kansrijke bouwstenen verder onderzocht op hun omgevingseffecten en wordt toegewerkt naar de vaststelling van het Voorkeursalternatief.

1.5 Betrokken instanties en te nemen besluiten

Initiatiefnemers

Voor het project 'City-Sprinter en Nieuwe Stations' is een eigen projectorganisatie opgericht, bestaande uit vertegenwoordigers van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de gemeenten Leiden, Den Haag, Schiedam, Rotterdam, Dordrecht en ProRail en NS (hierna: initiatiefnemers). De projectgroep verzorgt de dagelijkse aansturing van het project 'City-Sprinter en Nieuwe Stations', en werken gezamenlijk toe naar de vaststelling van een voorkeursalternatief.

Bevoegd gezag

Op het niveau van de Oude Lijn vindt besluitvorming plaats in het Bestuurlijk overleg, dat wordt voorbereid in het Directeurenoverleg. In deze overleggen zijn Rijk, provincie, Metropoolregio en de gemeenten Dordrecht, Rotterdam, Schiedam, Den Haag en Leiden vertegenwoordigd. Tevens is er een Bestuurlijke Advies Groep (BAG), waarin gemeenten betrokken zijn die niet aan het Bestuurlijk Overleg Oude Lijn deelnemen. Onder 'bevoegd gezag' wordt het bestuursorgaan verstaan dat bevoegd is tot het voorbereiden of het vaststellen van het 'plan', in dit geval de Voorkeursbeslissing en daarmee de plan-MER. Het uiteindelijke besluit over de Voorkeursbeslissing wordt genomen door de Staatssecretaris van Openbaar Vervoer en Milieu als het bevoegd gezag (artikel 5.4 Omgevingsbesluit), in afstemming met het ministerie van VRO. Voor de bijbehorende m.e.r.-procedure is het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het bevoegd gezag.

Overige bestuursorganen en wettelijke adviseurs

Naast de initiatiefnemers en het bevoegd gezag zijn er adviseurs en overige bestuursorganen nodig bij de voorbereiding van de Voorkeursbeslissing en het plan-MER. Voor het project 'CS/NS' zijn dit de genoemde gemeenten en waterschap(pen) waar het project fysiek het grondgebied raakt, evenals de provincie Zuid-Holland.

De wettelijke adviseurs zijn de minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (LVVN) en de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW). De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed vervult deze rol voor het ministerie van OCW. Ook de onafhankelijke Commissie m.e.r. is een wettelijke adviseur.

Te nemen besluiten

Op de volgende momenten is betrokkenheid van het bevoegd gezag nodig:

- Terinzageleggingen NRD en MER (incl. voornemen verkenning ex artikel 5.47 Ow).
- Raadpleging wettelijke adviseurs (artikel 16.38 lid 1 Ow).
- Inwinnen adviezen Commissie-mer (vrijwillig: advies reikwijdte & detailniveau, verplicht: toetsingsadvies MER (artikel 16.39 Ow)).
- Beslissing over in beschouwing nemen zienswijzen en adviezen (artikel 5.48 lid 3 Ow).
- Vaststelling van de Voorkeursbeslissing (artikel 5.4 Ob)

Afhankelijk van wat de Voorkeursbeslissing wordt, zal in de plannings- en studiefase een Projectbesluit of een besluit tot een Gemeentelijk Project van Publiek Belang (GPPB) worden genomen en zullen daartoe de wettelijke procedures worden doorlopen. De Voorkeursbeslissing zal na de plannings- en studiefase ook planologisch/juridisch worden vastgelegd in (een wijziging van) de Omgevingsvisies en/of Omgevingsplannen van de desbetreffende gemeenten en/of de provincie Zuid-Holland. Die ruimtelijke plannen (en herzieningen daarvan) kennen in ieder geval hun eigen besluitvormingsprocedures met inspraakmomenten.

2

Achtergrond MIRT-Verkenning Oude Lijn

(de verstedelijkings- en mobiliteitsopgave)

Voor de Zuidelijke Randstad geldt een verstedelijkings- en mobiliteitsopgave. In dit hoofdstuk worden in chronologische volgorde de nationale (par 2.1) en regionale (par 2.2 t/m 2.4) ambities en gemaakte afspraken over deze opgaven uiteengezet en geeft daarmee inzicht in de aard, omvang en urgentie van de benodigde schaa sprong op de Oude Lijn.

2.1

Nationale Omgevingsvisies NOVI (2019) en NOVEX (2022)

Voor zeven regio's met de hoogste verstedelijkingsdruk hebben Rijk en regio vanaf 2016 samen verstedelijkingsstrategieën opgesteld en vertaald in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en de Nationale Omgevingsvisie Extra (NOVEX). In deze strategische beleidsdocumenten met lange termijnvisies werd niet alleen naar woningbouw gekeken, maar ook naar mobiliteit, economie, natuur, energie en water. Het grootste deel van de woningbouwopgave tot 2040 wordt gerealiseerd in zeven regio's (600.000 woningen tot 2030, 900.000 woningen tot 2040). In de regio's liggen ook de 17 grootschalige woningbouwlocaties. Tezamen vormen de zeven regio's het Stedelijk netwerk Nederland. Daarbij wordt zoveel mogelijk binnen bestaand stedelijk gebied gebouwd, maar ook klimaatbestendig, goed bereikbaar, met voldoende werklocaties nabij en met behoud van open ruimtes en groen tussen steden. Het bieden van een leefomgeving van hoge kwaliteit staat voorop.

2.2

Ontwikkelstrategie voor de Zuidelijke Randstad (2019)

Aanleiding en urgentie

De opgaven waar de Zuidelijke Randstad de komende jaren voor staat zijn groot: een betere verkeersdoorstroming, de regionale woningbouwopgave, verbeteren van de agglomeratiekracht en het verduurzamen en verbeteren van de mobiliteit. Er is urgentie om door te pakken: de woningbouw moet versnellen op de goede plekken, en knelpunten in OV en weg komen eerder dan verwacht, de klimaatopgave vraagt om snelle acties. De inzet van een passend ruimtelijk ordeningsinstrumentarium is essentieel om de juiste keuzes te maken voor een leefbare stad en regio van morgen.

MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag

In het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag (2019) hebben Rijk en regio onderzocht hoe bovenstaande het beste kan worden aangepakt. Eén van de hoofdconclusies was dat stedelijke verdichting langs hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) - de Oude Lijn en RandstadRail in het bijzonder - het meest bijdraagt aan het versterken van de agglomeratiekracht in de Zuidelijke Randstad. Dit leidde tot de aanbeveling om op netwerkniveau een integrale adaptieve lange termijnstrategie te ontwikkelen voor de Schaa sprong OV in combinatie met verstedelijking (wonen en werken). Om de verstedelijkingsopgave te faciliteren en de agglomeratiekracht te versterken, is de regio aan de slag met het verbeteren van de bereikbaarheid. Met maatregelen als het verbeteren van robuustheid, snellere verbindingen, frequentieverhogingen, verdere koppeling tussen stedelijk en regionaal OV, verbeteren van de 'first en last mile' vooral door verbeteren van fietsvoorzieningen en een andere aansturing en exploitatie.

Ontwikkelpad voor Oude Lijn

In 2019 werd geconstateerd dat voor circa de helft van de 195.000 geplande woningen langs de Oude Lijn afspraken over een verdere doorontwikkeling/schaalsprong op de Oude Lijn eerder nodig (kunnen) zijn. Zo maakt een schaa sprong (meer OV-capaciteit, betere robuustheid en extra stations) bestaand stedelijk gebied beter bereikbaar (met bijbehorende verdichtingsmogelijkheden) en nieuwe verstedelijkingslocaties mogelijk (o.a. rond nieuwe stations Rijswijk Buiten en Dordrecht Leerpark). De schaa sprong van de Oude Lijn draagt door het goed verbinden van de verstedelijkingslocaties én het bestaand (hoog)stedelijk gebied bij aan een duurzamere modal split en minder toename van autoverkeer op het wegennet.

Op basis van toenmalige inzichten is het geschetste eindbeeld van een hoogfrequente verbinding op de Oude Lijn vanuit de vervoersvraag omstreeks 2040 nodig. Omwille van de toen geschetste voordelen voor de robuustheid (ontvlochten vervoerssystemen), modal shift en bijdrage aan bereikbaarheid en economische groei -en daarmee agglomeratiekracht en investeringsklimaat-, kan ervoor worden gekozen dit eerder aan te pakken. Het gaat dan om realisatie in de periode 2030-2035. Daarmee wordt de schaa sprong Oude Lijn primair een vraagstuk van timing (als het moet of als het kan).

De ervaring met de doorlooptijd van projecten op basis van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer leert dat de tijd tussen besluit en realisatie ook langer dan 10 jaar kan duren. Een schaa sprong vraagt daarnaast een haalbare business case voor de exploitatie, en flankerend beleid vanuit de regio en gemeenten ten aanzien van parkeernormering, ketenmobiliteit en kwaliteit op haltes en knooppunten.

Strategische keuze

In 2019 betrof de strategische keuze voor de Schaa sprong Oude Lijn het vraagstuk van 'timing': zijn stakeholders bereid nu alvast de studie naar de Schaa sprong Oude Lijn te starten en de Schaa sprong Oude Lijn mogelijk eerder uit te voeren dan vanuit capaciteit(knelpunt) noodzakelijk is, om daarmee de mogelijkheid te creëren de gewenste verstedelijking te faciliteren en agglomeratiekracht te versterken?

2.3

Integraal Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad (2019)

Op bestuurlijk niveau zijn tussen de minister van Milieu en Wonen, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, Minister van Economische Zaken en Klimaat, de provincie Zuid-Holland en de acht gemeenten die samen met de provincie en de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag deel uitmaken van de Verstedelijkingsalliantie afspraken gemaakt over de verstedelijking- en mobiliteitsopgave, waarbij onderstaande overwegingen een belangrijke rol hebben gespeeld:

- De Zuidelijke Randstad is een van de drukste regio's van Nederland. De regio kenmerkt zich door een veelzijdige economie, waaronder de Rotterdamse Haven, de Greenport West-Holland en een groeiende kennis- en diensteneconomie in en rond de steden en de campussen.
- De regio groeit de komende decennia verder en staat voor grote uitdagingen. Er ligt een grote woningbouwopgave, met een evidente trek naar de grote steden en een opgave om deze steden bereikbaar te houden met het openbaar vervoer, met de fiets en lopend. Daarnaast is een groei te voorzien in de logistieke sector en een opgave om de leefomgevingskwaliteit te versterken.
- Het Verstedelijkingsakkoord (december 2019) maakt aanvullende afspraken ten opzichte van de eerdere afspraken tussen Rijk en regio in het kader van de Woondeal Zuidelijke Randstad (juni 2019). In deze Woondeal zijn onder meer de volgende uitgangspunten voor het Verstedelijkingsakkoord vastgelegd: Verstedelijking in de Zuidelijke Randstad vindt met voorrang plaats binnen bestaand stedelijk gebied in nabijheid van hoogwaardig Openbaar Vervoer (geconcentreerde verstedelijkingsstrategie). Vanuit deze gezamenlijke verstedelijkingsstrategie en de Adaptieve Ontwikkelstrategie is het vertrekpunt om in te zetten op concentratie van de toekomstige verstedelijkingsopgave in de verstedelijkingszone langs de Oude Lijn.
- Het OESO constateert dat de economische groei in de metropoolregio Rotterdam-Den Haag achterblijft ten opzichte van vergelijkbare regio's en dat er onvoldoende sprake is van vergevorderde samenhang die nodig is voor de agglomeratiekracht. Het advies is om de ontwikkelingen van woning- en arbeidsmarkten en verkeer- en vervoerssystemen beter op elkaar af te stemmen.
- De urgente (woning-)bouwopgave in de Zuidelijke Randstad kan worden benut als katalysator om agglomeratiekracht te vergroten. Er is behoefte aan 210.000 woningen (uitgangspunt Strategisch Bestuurlijk Overleg (SBO) MIRT 2018) tot 2040. Dit zijn vooral woningen in (hoog)stedelijke woonmilieus. Er is met name behoefte aan betaalbare woningen en woningen voor één- tot tweepersoonshuishoudens.
- Om deze opgave op te pakken hebben de acht gemeenten, de MRDH en de provincie de krachten gebundeld en de Verstedelijkingsalliantie opgericht. Deze alliantie heeft de ambitie om totaal 170.000 woningen te realiseren, waarbij het grootste deel zal worden gerealiseerd op 13 binnenstedelijke locaties nabij knooppunten van openbaar vervoer, voornamelijk langs de Oude Lijn Leiden – Dordrecht.
- Toename van mobiliteit in het stedelijk gebied van Zuid-Holland (autonome groei en toename door woningbouw, werken en voorzieningen) vergroot de noodzaak om OV, fiets, lopen en nieuwe vormen van (deel) mobiliteit te versterken. Met het oog op de verduurzamingsopgaven en efficiënt ruimtegebruik door mobiliteit is het van belang om te investeren in duurzame mobiliteitspatronen. Het versterken van OV- gebruik, fiets en lopen en nieuwe vormen van (deel) mobiliteit staat daarbij voorop.

Afgesproken is om een Preverkenning uit te voeren naar een 'Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking Zuidelijke Randstad' met deelonderzoeken ten einde in het BO MIRT 2020 de prioritering integraal af te wegen en hierover mogelijke investeringsbeslissingen te kunnen nemen.

2.4

Preverkenning Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking Zuidelijke Randstad (2019)

Op 29 oktober 2020 is de Preverkenning Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking Zuidelijke Randstad (MOVV) (zie eindnoot 4) opgeleverd, waarin is bepaald welke vervolgtrajecten nodig geacht werden (verkenning, onderzoeken, maatregelenpakketten). Geconcludeerd is dat meerdere infrastructurele maatregelen nodig zijn om de schaalsprong te bereiken. Onderstaand zijn de belangrijkste hoofdconclusies opgenomen:

- **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.
- **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.
- **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 Mobiliteit en Verstedelijking in de Zuidelijke Randstad (MoVe), de bestaande knooppunten op de Oude Lijn en de bestaande regionale railcorridors nodig zijn om de woningbouw opgave tot 2030 en de bijgaande reizigersstromen te faciliteren. De overige regionale HOV-corridors leveren vooral een bijdrage aan de grotere woningbouw opgaven na 2030.
- **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 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 Adaptieve Ontwikkelstrategie.

Aangewezen verstedelijkingszones

Vanuit de préverkenning 'Schaalsprong Metropolitaan OV en verstedelijking Zuidelijke Randstad' zijn meerdere gebieden aangewezen als verstedelijkingszones, waarbij nieuwe stations mogelijk onderdeel moeten zijn van de ontwikkelopgave. Vanuit de preverkenning is geadviseerd om de potentie van de volgende vier nieuwe stations te onderzoeken: (a) Rijswijk Buiten, (b) Schiedam Kethel, (c) Rotterdam Van Nelle en (d) Dordrecht Leerpark. Door het hanteren van een lage parkeernorm en het opwaarderen van de openbaarvervoersverbinding tussen deze gebieden en Den Haag / Rotterdam / Dordrecht, wordt voor wat de mobiliteitsaanpak betreft een dichtstedelijk hoogwaardig woon- en leefmilieu mogelijk gemaakt die bijdraagt aan de verstedelijkingsopgave.

2.5

Nationaal Groeifonds (2020) en BO MIRT (2022)

In 2020 hebben de Ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties een voorstel ingediend bij het Nationaal Groeifonds (NGF) voor de schaa sprong Metropoli taan OV en Verstedelijking in de Zuidelijke Randstad (MOVV). Dit initiatief was gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid in de Zuidelijke Randstad door te investeren in het openbaar vervoer, met als doel duurzame economische groei te stimuleren en verdere verstedelijking te faciliteren. De aanvraag bij het NGF was bedoeld om (een deel van) de financiering voor de benodigde infrastructurele en bereikbaarheidsmaatregelen via het fonds te realiseren.

De adviescommissie van het NGF beoordeelde de aanvraag positief wat betreft de integrale aanpak, de koppeling met de verstedelijkingsambities en het gezamenlijke proces van rijk en regio. De adviescommissie vond de propositie echter niet goed genoeg, onder andere doordat de omvang van het totale pakket aan maatregelen te groot was. Vanuit het Groeifonds is een bedrag toegekend waar de regiopartijen via cofinanciering een aanvulling op hebben gedaan. Uiteindelijk is tijdens het BO MIRT van 2022 besloten om de propositie op te delen in meerdere projecten, waaronder de Oude Lijn. Hierin werd het project Oude Lijn als volgt omschreven: *“hogere sprinterfrequentie op traject tussen Den Haag en Dordrecht, vier nieuwe stations nabij nieuwe verstedelijkingslocaties: Rijswijk-Buiten, Schiedam Kethel, Rotterdam Van Nelle en Dordrecht Leerpark en capaciteitsmaatregelen op de stations Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centrum en Dordrecht”*.

2.6

Opgaven en doel van de MIRT-Verkenning Oude Lijn (2022)

Opgave: stedelijke verdichting in samenhang met schaa sprong openbaar vervoer

De Zuidelijke Randstad groeit de komende decennia verder, door onder andere geconcentreerde verstedelijking nabij hoogwaardig openbaar vervoer. Het rijk en de regiopartijen hebben in het Integraal Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad afgesproken om twee-derde van de totale woningbouwopgave van Zuid-Holland te realiseren in de steden van de Verstedelijkings-alliantie in de nabijheid van de Oude Lijn. Het gaat hierbij om 170.000 woningen en 85.000 arbeidsplaatsen. In de vastgestelde Samenwerkingsafspraken Woningbouw (oktober 2022) is afgesproken dat de provincie Zuid-Holland zich inspannt voor het bouwen van in totaal bruto 235.460 woningen in de periode 2022 tot en met 2030. De gemaakte woningbouwafspraken worden opgenomen in de regionale woondeals, en zijn input in de nadere uitwerking van de verstedelijkingsstrategie van Zuid-Holland, waar de binnenstedelijke strategie langs de Oude Lijn belangrijk onderdeel van is gelet op de grote woningbouwopgave alhier.

In deze MIRT-Verkenning wordt verondersteld dat de eerdergenoemde woningbouw aantallen in 2040 gebouwd zijn op de locaties zoals aangegeven in de Verstedelijkingsstrategie Zuid-Holland en de woningbouwmonitor van de Verstedelijkingsalliantie. De afspraken die daarvoor gemaakt moeten worden behoren niet tot de scope van de Verkenning Oude Lijn.

Als gevolg van de voorziene groei (als gevolg van verstedelijking en autonome groei OV-gebruik) neemt ook de druk op bereikbaarheid en beschikbare ruimte toe. Zowel de (spoor)infrastructuur van de Oude Lijn, zoals deze aanwezig is na uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), als een viertal bestaande stations hebben onvoldoende kwaliteit voor de beoogde verstedelijkingsopgave en de benodigde schaa sprong in het openbaar vervoer.

Bovengenoemde afspraken stellen de betrokken partijen voor de opgave om de verdichting op zo'n manier te realiseren, dat bewoners en werkenden op een prettige manier van en naar hun woning en werk kunnen reizen. Dat kan alleen wanneer er in samenhang met de verdichtingsopgave wordt geïnvesteerd om bereikbaarheid en leefomgevingskwaliteit te verbeteren. Het MIRT-Onderzoek bereikbaarheid Rotterdam Den Haag en de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) laten bovendien zien dat de economische groei toeneemt als verstedelijking en bereikbaarheid in samenhang worden opgepakt.

In de MIRT-Verkenning Oude Lijn onderzoeken initiatiefnemers oplossingen om reizigers prettig van A naar B te laten reizen over de Oude Lijn, op zo'n manier dat de regio zich economisch ontwikkelt en mensen meer kansen krijgen. De vier grote opgaven die daarin te onderscheiden zijn, zijn de volgende:

1. **Realiseren van een grote verstedelijkingsopgave**, aangezien er een grote, urgente woningbouwopgave is en er grote behoefte aan werklocaties en bijbehorende voorzieningen die per hoogwaardig Openbaar Vervoer ontsloten zijn.
2. **Verbeteren bereikbaarheid**, omdat een grote verstedelijkingsopgave in de Zuidelijke Randstad en de groei van de logistiek bij ongewijzigd beleid zal leiden tot grote en hardnekkige bereikbaarheidsknelpunten op de weg en in het openbaar vervoer.
3. **Verbeteren leefomgevingskwaliteit**, aangezien deze in de Zuidelijke Randstad onder druk staat.
4. **Versterken economische groei**, aangezien de regio een onbenut economisch potentieel door achterblijvende agglomeratiekracht kent.

Doel: komen tot een schaa sprong in het metropolitaan openbaar vervoer en verstedelijking

Het doel van deze MIRT-Verkenning is te komen tot integrale afspraken over een schaa sprong in het metropolitaan OV langs de Oude Lijn in samenhang met de grote verstedelijkingsopgave in deze regio (zie eindnoot 5). Deze integrale aanpak versterkt de agglomeratiekracht van de Zuidelijke Randstad, zorgt ervoor dat de steden met haar toplocaties (woon-werk) in de toekomst duurzaam bereikbaar blijven, vergroot de kanselijkheid/kansen voor mensen (nabijheid woonwerklocaties), leidt tot verbetering van de leefomgevingskwaliteit in de steden, voorkomt extra toename van het autoverkeer op het al drukke wegennet en ontziet het groene landschap. Gezien het doel van deze MIRT-Verkenning worden de infrastructurele investeringen op de Oude Lijn en gebiedsontwikkeling op de vier knooppunten in samenhang opgepakt. Daartoe wordt in deze MIRT-Verkenning gekeken naar zowel de 'Infrastructuur Oude Lijn' als naar 'Knooppunten Oude Lijn' die in het proces naar een voorkeursalternatief gezamenlijk en in samenhang worden uitgewerkt.

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

De spoorinfrastructuur op de Oude Lijn is zonder aanpassingen onvoldoende geschikt om de beoogde verstedelijkingsopgave te kunnen faciliteren. Specifiek voor het project 'CS/NS' geldt de doelstelling "het in stappen toevoegen van meer sprinters en 4 nieuwe stations aan het tracé van de Oude Lijn (op het traject van Den Haag tot Dordrecht)".

3

Analytische fase: met een gefaseerde aanpak naar meer City-Sprinters en nieuwe stations

Op bestuurlijk niveau is bij de start van de MIRT-Verkenning de ambitie uitgesproken om tussen Den Haag Centraal en Dordrecht iedere vijf minuten een City-Sprinter te laten rijden en vier nieuwe stations te bouwen. Dit hoofdstuk beschrijft de inzichten die zijn opgedaan in de eerste fase (Analytische fase) tussen de Startbeslissing najaar 2022 en de Bestuurlijke overleggen van december 2024 en april 2025. In dit hoofdstuk is aangegeven welke infrastructurele maatregelen er nodig zouden zijn om een dergelijke '5 minuten regeling (12x/uur)' mogelijk te maken (par 3.1). De gewenste schaalessprong in het openbaar vervoer en de verstedelijking kan waarschijnlijk niet in één keer bereikt worden. Daarom wordt een gefaseerde, stapsgewijze aanpak naar meer sprinters en nieuwe stations op de Oude Lijn onderzocht (par 3.3). Het hoofdstuk sluit af met een samenvatting van de impactanalyse naar de externe (milieu)effecten van de zeven beoordeelde bouwstenen (par 3.4), welke als input hebben gediend voor het bepalen van kansrijke bouwstenen (zie H4).

3.1

Wat zijn de ambities voor de schaalessprong op de Oude Lijn?

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) als basis trein bedieningsmodel

Op dit moment werkt ProRail in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Met dit programma wordt het spoor geschikt gemaakt voor toekomstige reizigers aantallen. De kern van het programma is om meer personentreinen te laten rijden op drukke trajecten met voldoende ruimte voor het goederenvervoer. Met PHS is het sinds 7 april 2025 mogelijk geworden om acht Intercity's en zes Sprinters te rijden (ter hoogte van Delft, per uur, per richting). Met de realisatie hiervan wordt de capaciteit op de huidige Oude Lijn maximaal benut. Vanwege de vervlechting van regionaal, nationaal en internationaal spoorvervoer (inclusief goederenvervoer) en het daarmee samenhangende verschillende spoorgebruik op de diverse deeltrajecten is het niet mogelijk om met meer treinen per uur per rijrichting op de bestaande sporen op de Oude Lijn te rijden binnen de 10-minutenstructuur van PHS.

Ambitie voor traject Den Haag – Dordrecht: ‘12 City-Sprinters en 4 nieuwe stations’

Op bestuurlijk niveau is in de Startnotitie van de MIRT-Verkenning de ambitie uitgesproken om tussen Den Haag Centraal en Dordrecht iedere vijf minuten een City-Sprinter te laten rijden. Dit betekent dat er, passend binnen de dienstregeling op basis van PHS met 8 intercity's, tussen Den Haag Centraal en Dordrecht 12 keer per uur een City-Sprinter deze (en tussenliggende) bestaande stations én de vier nieuwe stations Rijswijk Buiten, Schiedam Kethel, Rotterdam Van Nelle aandoet. Deze dienstregeling wordt idealiter doorgetrokken naar het nieuwe station Dordrecht Leerpark en het bestaande station Stadspolders. Een robuuste 12x/uur City-Sprinter dienstregeling, in combinatie met 8 Intercity's, 2 Hogesnelheidstreinen én goederenvervoer, is met de huidige spoorinfrastructuur niet mogelijk. Met 2 City-Sprinter-sporen in de Willemsspoortunnel is het maximum aantal HogeSnelheidstreinen, Intercity's en Goederentreinen over de overige 2 sporen bereikt en hebben de Intercity's geen ruimte meer om op Rotterdam Blaak te halteren.

Om de bestuurlijke ambities voor het bereiken van deze schaa sprong in het sprintervervoer (12 keer per uur) en het realiseren van de verstedelijkingsopgave langs deze zone van de Oude Lijn te bereiken, zijn aanpassingen en toevoegingen van infrastructurele maatregelen nodig. Dit betreft onder andere de volgende maatregelen:

- Eigen sporen voor de City-Sprinter op het hele traject tussen Den Haag en Dordrecht (Leerpark);
- 1 à 2 vrije kruisingen;
- 3^e spoor tussen Den Haag Centraal – Den Haag Holland Spoor;
- 2 extra sporen tussen Delft Campus en Schiedam Centrum, om te komen tot 4 sporen;
- Goederenbufferspoor ter hoogte van station Rotterdam Centraal;
- Aanpassingen aan het spoor aan de zuidzijde station Den Haag Holland Spoor;
- 3^e spoor tussen station Dordrecht en station Dordrecht Leerpark;
- Ombouw van het emplacement station Dordrecht;
- Goederenkeerspoor ten zuiden van Dordrecht;
- Aanpassingen station Dordrecht Stadspolders.

Daarnaast is onderdeel van de bestuurlijke ambitie voor een schaa sprong om 4 nieuwe stations te realiseren op de locaties Rijswijk Buiten, Schiedam Kethel, Rotterdam Van Nelle en Dordrecht Leerpark.

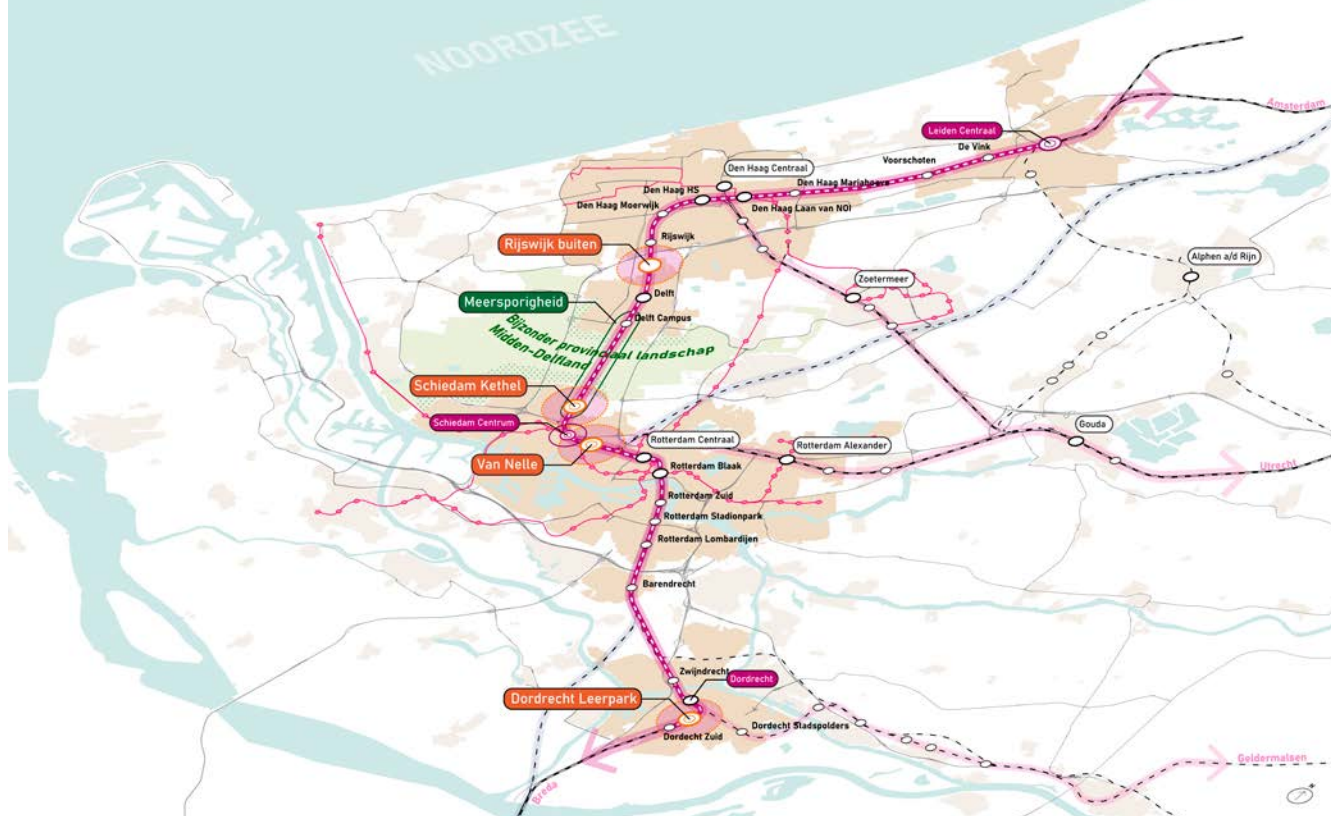
3.2

Onderzoeksscope Analytische fase project ‘City-Sprinter en Nieuwe Stations’

Het project ‘CS/NS’ kijkt naar oplossingen voor de schaa sprong op de Oude Lijn vanaf Den Haag Centraal, via Delft en Rotterdam naar Dordrecht en richt zich specifiek

1. alleen op oplossingen in de modaliteit ‘**spoor**’.
 - a. huidige spoorconfiguratie
 - b. van 2 naar 4 sporen tussen Delft Campus en Schiedam Centrum (nodig voor bediening nieuwe stations Schiedam Kethel en Rotterdam Van Nelle en 12x/uur een City-Sprinter)
 - c. meer dan 6 sprintertreinen per uur per rijrichting (8x/uur of 12x/uur)
2. op de **mogelijkheid** en **fasering** om **nieuwe stations** te realiseren
 - d. Rijswijk Buiten, Schiedam Kethel, Rotterdam Van Nelle en Dordrecht Leerpark, in overeenstemming met de conclusies uit de préverkenning MOVV.
 - e. spoorse raakvlakken (aantal reizigers, inpassing in de dienstregeling, opstellen, inpassing in de ‘dwangpunten’ van de infrastructuur en de locatie).

TOEKOMSTBEELD OV City Sprinter Oude lijn



Afbeelding 2. Onderzoeksscope City-Sprinter en Nieuwe Stations, met de vier beoogde nieuwe station in oranje en de beoogde viersporigheid tussen Delft Campus (noord) en Schiedam Centrum (zuid)

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

3.3 Gefaseerde aanpak: stapsgewijs en werken met 'bouwstenen'

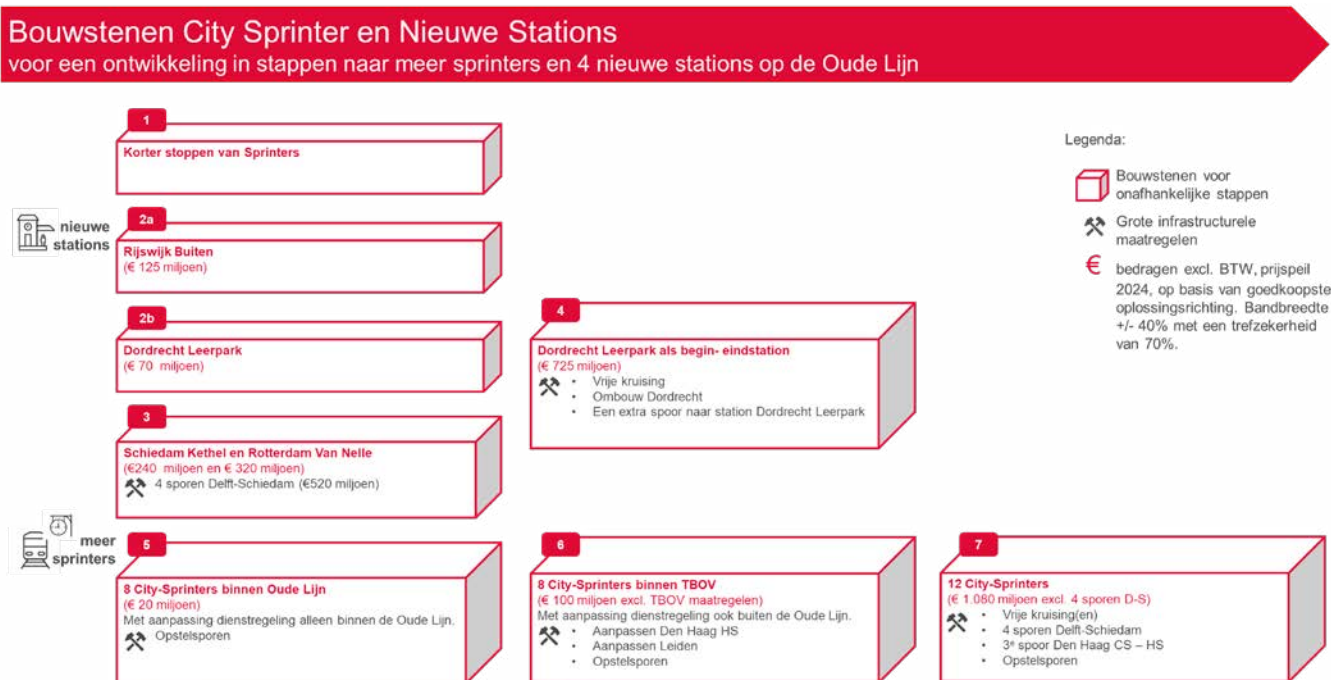
In de MIRT-Verkenning willen de initiatiefnemers onderzoeken of, hoe en wanneer nieuwe stations kunnen worden geopend in de (nieuwe) woonwijken. Het plan voor een nieuw station en de aansluiting ervan op de omgeving wordt samen met de betreffende gemeente gemaakt. Ook wordt onderzocht of en hoe er stapsgewijs meer City Sprinters kunnen rijden tussen Den Haag en Dordrecht. Hiervoor moet het spoor op enkele locaties aangepast worden. Bijvoorbeeld is voor de bediening van het nieuwe station Schiedam Kethel en Rotterdam van Nelle een aanpassing van twee naar vier sporen tussen Delft Campus en Schiedam Centrum noodzakelijk alsook voor een frequentieverhoging naar 12x per uur een sprinter, waar ook de bouw van spoorviaducten ('vrije kruisingen') nodig is.

Bouwstenen

Het is aannemelijk dat de gewenste schaalessprong in het openbaar vervoer en de verstedelijking niet in één keer bereikt kan worden. Daarom is binnen de Verkenning Oude Lijn – Analytische fase, project 'City-Sprinter en Nieuwe Stations' (CS/NS), een ontwikkeling in stappen naar meer sprinters en nieuwe stations op de Oude Lijn onderzocht en is er gewerkt met zogenaamde 'bouwstenen'. Een bouwsteen wordt hierbij gezien als "maatregel die, onafhankelijk van andere maatregelen, getroffen kan worden om daarmee dichterbij het gewenste eindbeeld te komen". Het project 'CS/NS' kende in de Analytische fase zeven hoofdbouwstenen. Deze bouwstenen zijn allen vanuit de gewenste functionaliteit gedefinieerd en opgezet vanuit de wens om te komen tot een faseerbaar eindbeeld. In de meeste gevallen bestaat een bouwsteen uit één onderdeel die los te kiezen is, zoals station Rijswijk Buiten en Dordrecht Leerpark. En in enkele gevallen bestaat een bouwsteen uit meerdere onderdelen die alleen samen gekozen kunnen worden, omdat het anders logistiek of technisch niet haalbaar is, zoals Dordrecht Leerpark als begin- en eindstation van de City-Sprinter en 12x een City-Sprinter per uur per rijrichting. Ook wordt gekeken naar mogelijke varianten binnen de uit te werken bouwstenen. Hierbij valt te denken aan variatie in de ligging van de City-Sprintersporen (oostelijk, middenligging of westelijk) en de exacte locatie van het nieuwe station. De bouwstenen zijn gepresenteerd in afbeelding 3.

Stapsgewijs werken naar het gewenste eindbeeld

Indien aan het einde van de MIRT-Verkenning niet wordt gekozen om direct de City-Sprinter-ambitie van 12 sprinters per uur per richting te realiseren op infrastructuur die exclusief voor deze City-Sprinter bedoeld is, maar eerst een tussenstap te zetten, is ook bekeken of die tussenstap past in de ambitie en/of in de voorziene volgende stap. Daarom zijn in bouwstenen 2a tot en met 4 onderzocht wat de wenselijkheid, haalbaarheid en maakbaarheid van het toevoegen van nieuwe stations is, en met bouwstenen 5 tot en met 7 gekeken wat daarbovenop een verhoging van de sprinterfrequentie naar 8x per uur of zelfs 12x per uur per richting betekent. De afbeeldingen van de stationslocaties geven nog geen definitieve weergave van hoe de situatie eruit komt te zien. Het zijn schetsen om zaken als de maakbaarheid, kosten en effecten te kunnen bepalen. Na de Verkenning volgt de Planning- en Studiefase waarin detailontwerpen zullen worden gemaakt.



Afbeelding 3. Bouwstenen in de Analytische fase (Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen): nieuwe stations, viersporigheid en intensivering City-Sprinter

Bouwsteen 1 ‘Korter stoppen van Sprinters’

In deze bouwsteen halteren de sprinters korter. De sprinterbediening blijft de huidige 6x per uur per rijrichting. Ten opzichte van de PHS-referentie is sprake van kortere halteertijd (0,5 in plaats van 0,7 minuut) en daardoor minder rijtijdspeeling (5% in plaats van 7%), passend bij bediening volgens ‘verkort vertrekproces’. Voor korter stoppen van Sprinters is geen bestuurlijk besluit nodig. Dit vraagt niet om aanpassing aan de spoorinfrastructuur of inpassing in de omgeving. Dit is een maatregel die de vervoerder zelf kan nemen, in afstemming met de concessieverlener, net zoals bij de Airport-Sprinter Amsterdam – Schiphol die in 2025 gaat rijden.

Bouwsteen 2a ‘Rijswijk Buiten’

Deze bouwsteen omvat het voornemen om in Rijswijk Buiten, in de bestaande 4-sporige lijn tussen Rijswijk en Delft, ter hoogte van de wijken ‘Parkrijk’ en ‘Pasgeld’, een nieuw station te bouwen. Er is sprake van twee mogelijke locaties, zie hoofdstuk 4.

Bouwsteen 2b ‘Dordrecht Leerpark’

Deze bouwsteen omvat het voornemen om in Dordrecht Leerpark, in de bestaande 2-sporige lijn tussen Dordrecht en Lage Zwaluwe, ter hoogte van de wijken ‘Nieuw-Krispijn’ en ‘Leerpark’ een nieuw station te bouwen. In de Analytische fase zijn drie mogelijke locaties voor een station onderzocht. Uit de analyses blijken alle locaties inpasbaar en technisch maakbaar. Er zijn geen noemenswaardige effecten op de thema’s leefomgevingskwaliteit, duurzaamheid en externe effecten. Eén locatie is afgefallen omdat die nadelen heeft op het gebied van sociale veiligheid en logische looproutes.

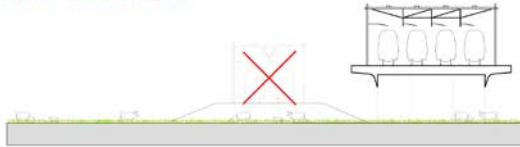
Bouwsteen 3 ‘station Schiedam Kethel’, ‘station Rotterdam Van Nelle’ en ‘viersporigheid Delft – Schiedam’

Deze bouwsteen omvat het voornemen om tussen de rondom gelegen Schiedamse wijken ‘Kethel’, ‘Spaland/Sveaparken’ en ‘s-Graveland’ en tussen de rondom gelegen vijf Rotterdamse deelgebieden ‘Spaanse Polder’, ‘Blijdorp’, ‘Spangen’, ‘Sportpark Vreelust’ en ‘Oud Mathenesse’ een nieuw station te bouwen. Om beide stations te kunnen bedienen, is het nodig om het aantal sporen tussen Delft en Schiedam van twee naar vier te vergroten. Dit geldt ook indien alleen station Schiedam Kethel of alleen station Rotterdam Van Nelle wordt gerealiseerd. Deze extra sporen zijn ook noodzakelijk voor bouwsteen 7, met 12 City-Sprinters per uur. Er is één mogelijke locatie voor Schiedam Kethel.

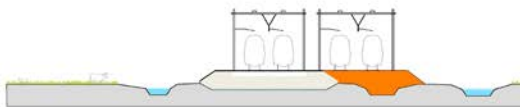
In de Analytische fase van de Verkenning is gestart met vijf mogelijke locaties voor station Rotterdam Van Nelle. Bij alle locaties is ongeveer hetzelfde verstedelijkingsprogramma mogelijk. De technische complexiteit van de locaties is verschillend. Bij de locaties Spangesekeade, Schie en Oost is sloop en nieuwbouw van de Delfshavense Schiebruggen nodig. Bij de locaties West en Sparta is dit niet nodig. De twee westelijk gelegen locaties West en Sparta zijn daarmee kansrijk geacht.

Ook voor de twee extra sporen zijn verschillende variatie in liggingen mogelijk. In de Analytische fase zijn onderzocht de liggingen Verhoogd (A), Maaiveld (B), Verdiept (C), Tunnel (D), Boortunnel (E), Combi maaiveld en verhoogde spoordijk (F) en Combi maaiveld en open tunnelbak met her en der een dek (G). Bij de trechtering in de Analytische fase bij de NKO is gebleken dat een volledige (boor)tunnel (D en E) vanuit economisch perspectief niet mogelijk zijn. De ‘verhoogde ligging’ (A) heeft grote negatieve impact op het landschap. De ‘tunnel’ heeft weinig voordelen ten opzichte van de ‘verdiepte ligging’. De ‘boortunnel’ is technisch complex, heeft een grote impact op het landschap tijdens de bouw, en vraagt veel ruimte voor de toeritten waarbij het nieuwe station Schiedam Kethel op grote diepte zou komen te liggen.

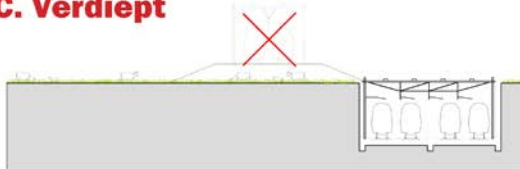
A. Verhoogd



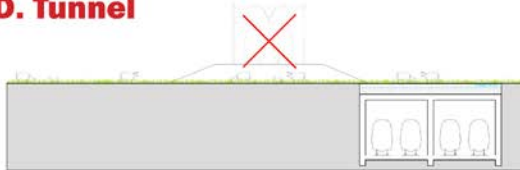
B. Maaiveld



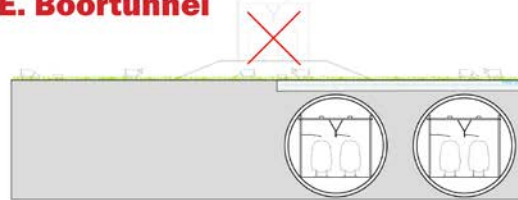
C. Verdiept



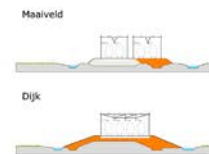
D. Tunnel



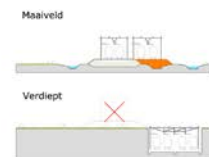
E. Boortunnel



F. Combi maaiveld en verhoogde spoordijk



G. Combi maaiveld en open tunnelbak met her en der een dek



Afbeelding 4. Mogelijke verticale liggingen

Bij de bepaling met welke kansrijke oplossingen verder te gaan, is naast de maaiveldligging (B) gekeken naar wat kansrijke combinatieliggingen zouden kunnen zijn:

- Met een verdiepte ligging verdwijnt het spoor uit het zicht in de stad en het open landschap. Een verdiepte ligging biedt kansen voor een betere inpassing van bestaande en nieuw gewenste oost-west verbindingen, bijvoorbeeld voor recreatie en landbouwdoeleinden. Er is bovendien minder geluid te verwachten t.o.v. de maaiveldligging.
- In Midden-Delfland wordt bij een verdiepte ligging in het open polderlandschap, het kwalitatief metropolitaan groen en recreatief landschap versterkt. De hoge realisatiekosten van een volledig verdiepte ligging tussen Delft en Schiedam (factor 8 t.o.v. maaiveld (520 mln.)) in overweging nemend, biedt een verdiepte ligging de meeste toegevoegde waarde in het open polderlandschap. Bovendien is de verdiepte ligging vanuit de omgeving gewenst en sluit deze beter aan bij de gebiedsuitwerking Bijzonder Provinciaal Landschap (verder BPL) dan de maaiveldligging. Derhalve is een verdiepte ligging alleen in het open polderlandschap kansrijk geacht.
- In Delft en Schiedam kan meerwaarde worden gecreëerd door bij bestaande en nieuw gewenste oost-west verbindingen het spoor iets verhoogd te leggen. Bestaande en nieuw gewenste dwarsverbindingen zijn (beter) inpasbaar en hebben minder impact in de omgeving t.o.v. de maaiveldligging. Daarom is kansrijk geacht om in Delft en Schiedam ter hoogte van de bestaande oost-west verbindingen (Hoofboschtunnel en Huigenhofpad) een iets verhoogde ligging verder te onderzoeken.

Bouwsteen 4 ‘station Dordrecht Leerpark als begin- en eindstation’

Dordrecht Leerpark als begin- en eindpunt van de City-Sprinter vergt grote investeringen: een vrije kruising en grootschalige aanpak van station Dordrecht en een derde spoor naar Leerpark. Het betreft een factor 10 (circa €70 vs. €725 mln. excl. btw) ten opzichte van bouwsteen 2b. Vooral de inpassing van de vrije kruising Rotterdam Vreewijk (in stedelijk gebied) is een moeilijke opgave. Deze bouwsteen is in de trechtering aan het eind van de Analytische fase in de NKO afgefallen.

Bouwsteen 5 ‘8 City-Sprinters binnen Oude-Lijn’ én Bouwsteen 6 ‘8 City-Sprinters binnen Toekomstbeeld Openbaar Vervoer (TBOV)’

De stap naar 8 sprinters leidt tot een kwaliteitsverhoging die bijdraagt aan de doelstellingen van de MIRT-Verkenning: agglomeratiekracht, het creëren van extra kansen voor mensen, en het verbeteren van de bereikbaarheid.

Het verhogen van het aantal sprinters naar 8 per uur is alleen mogelijk als de reeds rijdende 8 Intercity's (IC's) ook in een 7,5 minuten patroon gaan rijden, omdat anders de sprinters en IC's elkaar in de weg zitten. De variant om enkel 8 IC's per uur te rijden binnen de Oude Lijn (bouwsteen 5) is minder aantrekkelijk dan de variant om de 8 IC's door te rijden op de corridors Leiden – Arnhem en Amsterdam – Den Bosch (conform eerste stap Toekomstbeeld OV, bouwsteen 6) vanwege de extra reistijd van 2,5 tot 5 minuten wat leidt tot een verlies van 12.000 IC-reizigers per dag, waardoor het OV-gebruik per spoor per saldo verslechtert. Bij het invoeren van de 8x/uur structuur op de hele TBOV-corridors zal het genoemde verlies van 12.000 IC-reizigers niet optreden. Om verder te gaan met de variant waarin de 8 IC's doorrijden over de gehele corridors Leiden – Arnhem en Amsterdam – Den Bosch, zijn buiten de MIRT-Verkenning Oude Lijn afspraken nodig over de infrastructurele aanpassingen die daarvoor nodig zijn op de gehele corridors.

Bouwsteen 7 ‘12 City-Sprinters per uur’

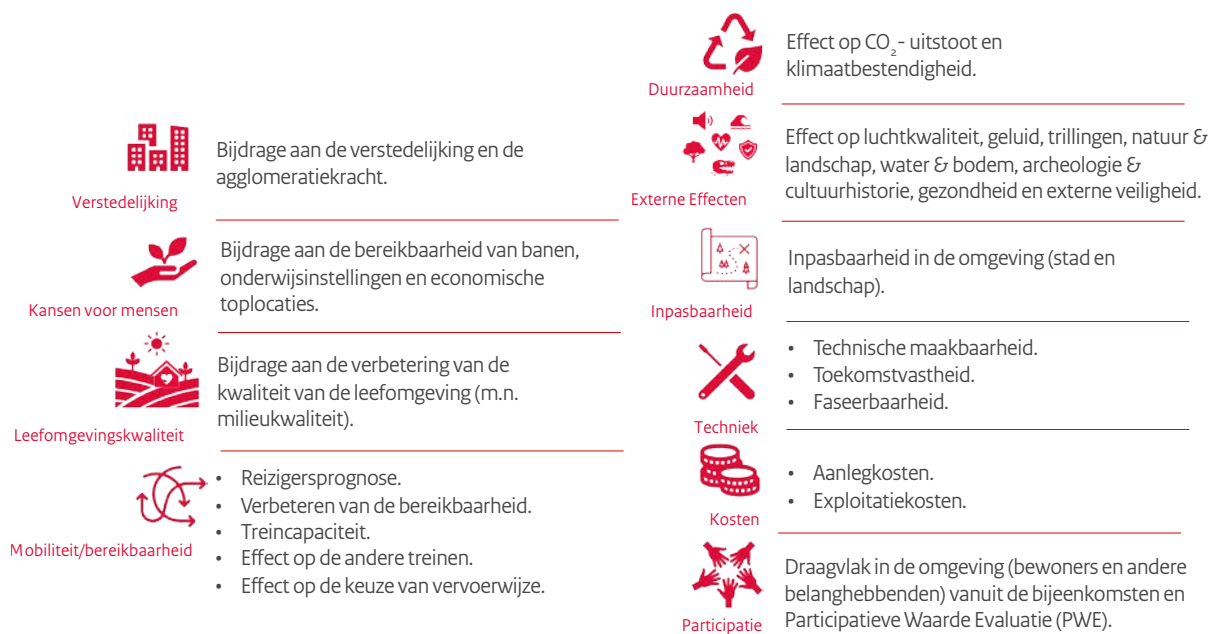
Deze bouwsteen levert een metro-achtig, metropolitaan vervoerconcept op: elke 5 minuten een City-Sprinter, dat echter maar beperkt bijdraagt aan de versnelling van verstedelijking, of het creëren van kansen voor mensen en daarmee bereikbaarheid. Het levert 8.000 meer reizigers per dag tussen Den Haag - Dordrecht. Dat is ca. 5% meer reizigers dan bij 6x per uur. Bij dit bedieningsmodel past een verdergaande verdichting én zwaardere inzet van flankerend beleid rond alle stations. Om dit concept mogelijk te maken, zijn eigen sporen voor de City-Sprinter op het hele traject tussen Den Haag en Dordrecht Leerpark nodig met onder andere enkele extra vrije kruisingen, één extra spoor tussen Den Haag Centraal en Den Haag Holland Spoor en vier sporen tussen Delft en Schiedam. Deze bouwsteen is in de trechtering aan het eind van de Analytische fase in de NKO afgefallen.

3.4

Resultaten impactanalyse ‘externe effecten’ (Analytische fase)

De effecten van de verschillende bouwstenen op luchtkwaliteit, geluid, trillingen, natuur & landschap, water & bodem, archeologie & cultuurhistorie, gezondheid en externe veiligheid hebben als één van de 10 thema's van het beoordelingskader uit de MIRT Startbeslissing Oude Lijn een volwaardige rol gehad in de afweging om te komen tot kansrijke bouwstenen. Bij de integrale effectbeoordeling en het bepalen of een bouwsteen kansrijk is (en daarmee doorgaat naar de beoordelingsfase, waarbij ten behoeve van het plan-MER en de Voorkeursbeslissing aanvullend onderzoek plaatsvindt naar de mogelijk gevolgen op de fysieke leefomgeving), is gebruik gemaakt van de ‘impactanalyse externe effecten’ (Royal HaskoningDHV 2024, kenmerk BJ2474-MI-RP-240308-0990, zie bijlage 2 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau). De beoordelingen zijn met name kwalitatief uitgevoerd.

De 10 thema's van het beoordelingskader



Afbeelding 5. De 10 thema's van het beoordelingskader

In de impactanalyse zijn, **voor wat betreft de milieueffecten van de onderzochte bouwstenen**, de volgende conclusies getrokken:

Luchtkwaliteit vormt op dit moment geen belemmering voor de realisatie van CS/NS. De concentraties langs het voorziene tracé liggen ruim onder de huidige grenswaarden. De effecten als gevolg van aanleg en gebruik zijn beperkt in omvang en zullen niet leiden tot een benadering of overschrijding van deze grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Het toevoegen van de nieuwe stations alsook het verhogen van het aantal sprinters leidt niet of nauwelijks tot een significante afname van het autogebruik in de regio, en daarmee niet of nauwelijks verbetering van de luchtkwaliteit. De toekomstige realisatie van nieuwe infrastructuur (spoor en stations) kan naar verwachting vanaf 2030-2035 vrijwel volledig uitgevoerd worden met inzet van materieel zonder emissies (ZE) en zal daarom naar verwachting geen knelpunten voor luchtkwaliteit opleveren.

De toename van treinen en bijbehorende fijnstofemissies door slijtage van remmen, rails en bovenleiding leidt wel tot een verhoging van de concentratiebijdrage fijnstof (PM₁₀/PM_{2,5}) en kan, in combinatie met de strengere grenswaarden vanaf 2030, voor een mogelijk knelpunt voor luchtkwaliteit zorgen. Dit is een aandachtspunt in een eventuele verdere planfasering van de bouwstenen 4 t/m 7, waar sprake is van een verhoging van de frequentie. Bij bouwstenen 2 en 3 is het een aandachtspunt, omdat er vaker (bij de extra stations) geremd wordt.

Het verhogen van de aantallen sprinters zal vanwege de kortere City-Sprinters bij frequentieverhoging niet leiden tot meer **geluidproductie** ('jaargemiddeld') dan bij realisatie van de nu opgestelde lange termijn prognoses die geen rekening houden met het project. De wijzigingen in spoorgebruik zullen naar verwachting slechts beperkte toenames in de geluidproductie veroorzaken. Op de locaties waar sporen naar buiten, of hoger worden aangelegd en daarmee dichterbij de referentiepunten komen te liggen, zijn vanwege infrawijzigingen lokale geluidoverschrijdingen te verwachten.

Wanneer de nieuwe stations en eventueel nieuwe kunstwerken zijn gerealiseerd, kan hinder worden ervaren door een ander karakter van het geluid. Vooral bij de realisatie van nieuwe stations dient er aandacht te zijn voor de hinderbeleving door de omgeving. Op locaties waar veel mensen dicht bij het spoor wonen (zoals in Delft en rondom Rotterdam Centraal) zal, vanuit de systematiek met doelmatige maatregelen bij eventuele toenames, vrijwel altijd een maatregel doelmatig zijn. Mogelijk worden geluidschermen niet wenselijk geacht in een stedelijke omgeving, maar ook dan zullen gevelmaatregelen worden onderzocht. Mochten benodigde maatregelen niet doelmatig of mogelijk blijken, dan zal naar verwachting een hoger geluidproductieplafond mogelijk zijn. Hiermee zijn er geen showstoppers vanuit geluid te verwachten.

Door de bouw van zwaardere installaties in omvang en aantal komen op steeds meer plekken zware, lage bromtonen en trillingen voor. **Laagfrequent geluid (LFG)** plant zich voort via de lucht, maar ook via de bodem, leidingen of andere materie. Door de grote golflengte van LFG wordt het weinig geabsorbeerd of gedempt door gevels en bij de voortplanting door de atmosfeer. Omdat het ook door de bodem niet of nauwelijks wordt geabsorbeerd, neemt het niveau alleen door verspreiding af. Hierdoor kan een LFG-bron op grote afstand (tot enkele kilometers) hinder veroorzaken. Geluidschermen helpen nauwelijks tegen LFG.

Er is mogelijk sprake van LFG als een project iets verandert ten aanzien van stilstaande dieseltreinen, tunnels en installaties langs het spoor en op emplacementen. Het project 'CS/NS' verandert dat niet, want het gaat hier om de mogelijke bouw van nieuwe stations en een mogelijke spoorverdubbeling tussen Delft Campus en Schiedam Centrum, binnen het project 'CS/NS' neemt ook het aantal dieseltreinen niet toe.

Het project 'CS/NS' heeft voor het aspect **trillingen** een onderzoeksverplichting. Naar verwachting bevatten de resultaten van dit nog uit te voeren onderzoek geen knelpunten. In bouwsteen 2, 3 en 4 staan enkele woningen dicht bij het spoor, met naar verwachting een relatieve toename van de maximale trillingssterkte V_{\max} met meer dan 30%, maar lager dan de plafondgrens, trillingssterkte $V_{\max}=3,2$. Dit leidt tot een onderzoeksverplichting naar maatregelen.

De gemiddelde trillingssterkte V_{per} wordt bepaald door de intensiteiten en de trillingssterkte van de passages. Hierbij wegen de passages met de hoge trillingssterktes (goederentreinen en doorgaande intercity's) zwaarder dan de passages met de lage trillingssterkte (sprinters). In het project nemen de intensiteiten van de sprinters toe in bouwsteen 5, 6 en 7, maar niet bij bouwstenen 2 en 3. Bouwstenen waar dit relevant is en die kansrijk zijn zullen op dit aspect worden onderzocht.

Vanuit de toetsing op **ecologie en landschap** zijn er enkele aandachtspunten gesignaleerd. Onder de huidige beleidsmatige / wettelijke omstandigheden kan de tijdelijke toename van stikstofdepositie tijdens de aanlegfase een groot knelpunt en showstopper opleveren. Door enerzijds de inzet van emissiearm of emissieloos materieel kan dit mogelijk opgelost worden. Omdat de uitvoering van het project pas over enkele jaren stapsgewijs over een langere periode plaats zal vinden is de verwachting dat er tegen die tijd voldoende geschikt materieel beschikbaar is. Daarnaast is het mogelijk dat er tegen die tijd landelijk beleid is waardoor het stikstofknelpunt beheersbaar is geworden. Met uitzondering van stikstofdepositie is er geen knelpunt ten aanzien van beschermde Natura 2000-gebieden.

In de groenzones en gebouwen die door het project aangetast kunnen worden leven beschermde planten en vooral diersoorten. Door middel van reguliere mitigerende en compenserende maatregelen is dit naar verwachting vergunbaar en oplosbaar. Wel is tijdig onderzoek en maatregelen nodig om gevolgen voor de doorloop van het project te voorkomen.

In Midden-Delfland doorsnijdt het tracé beschermd Bijzonder Provinciaal Landschap, Natuurnetwerk Nederland en belangrijk weidevogelgebied. In bouwsteen 3 wordt het spoor verbreed van twee naar vier sporen, waardoor een deel van het weidevogelgebied verloren gaat. Dit zal gecompenseerd moeten worden. Hiervoor lijken geschikte mogelijkheden aanwezig.

De effecten op zowel de stedelijke als landelijke landschappen kunnen ingrijpend zijn waar de nieuwe stations of grote infrastructurele aanpassingen komen. In bouwsteen 3 wordt het spoor verbreed van twee naar vier sporen en worden twee nieuwe stations gerealiseerd. De verwachting is dat er veel inspanning op

gebied van ontwerp van infra en compensatie, afstemming en communicatie nodig is om hiervoor voldoende draagvlak te vinden, maar dat dit mogelijk moet zijn.

Tevens zijn de effecten op **bodem en water** beschouwd. Enkel bouwsteen 3 doorkruist enkele waterkeringen. Verder doorkruist geen van de bouwstenen een waterkering of waterbeschermingsgebied. Daarnaast hebben de bouwstenen geen invloed op de (grond)waterkwaliteit. In de bouwstenen waar sprake is van nieuwe stations is sprake van een minimaal effect op water en bodem. Bij de aanleg van een nieuw station moeten een aantal secundaire watergangen worden verlegd, wat een klein effect heeft op de waterhuishouding. Verder neemt de verharding toe door de aanleg van het station. De afstroming van dit oppervlak moet opgevangen worden. Dit heeft een klein effect op de waterkwantiteit. Ten slotte, worden de stations gebouwd op zettingsgevoelige grond. Wanneer hier rekening mee wordt gehouden, is het effect op de bodemdaling klein.

Bouwsteen 3 bevat de realisatie van twee extra sporen tussen Delft Campus en Schiedam Centrum en de realisatie van de nieuwe stations Schiedam Kethel en Rotterdam Van Nelle. De twee extra sporen hebben een groot effect op de waterhuishouding in het gebied. De uitbreiding met twee sporen op dit traject is volledig ingetekend in bestaande watergangen, welke verplaatst moeten worden. Dit heeft een groot effect op de verschillende peilgebieden en de waterhuishouding, en daarnaast gaat dit ten koste van de invulling van aanliggend areaal. Verder is er een minimaal effect op de waterkwantiteit. De 2 extra sporen zijn niet compleet verhard, waardoor neerslag kan infiltreren. Ten slotte is er een gemiddeld effect op zettingen, omdat het een zettingsgevoelig gebied is.

Vanuit **cultuurhistorie en archeologie** wordt de grootste impact verwacht bij bouwsteen 3, in geval van grondverzet bij drie archeologische monumenten (AMK-terrein 9416 bij Delft en de Archeologisch Belangrijke Plaatsen nr. 5 en 7 bij Rotterdam) en mogelijk effect op gebouwd Rijksmonument Van Nelle Fabriek in geval van aantasting elementen. Overige ingrepen binnen bouwstenen 2 en 3 hebben naar verwachting geen nadelig effect op archeologische monumenten of gebouwde monumenten. Bouwstenen 4, 6 en 7 kennen allen ook nadelige effecten door bijvoorbeeld aantasting van elementen van gebouwd Rijksmonument en gemeentelijke monumenten en Archeologisch Belangrijke Plaatsen en enkele archeologische monumenten.

Uit voorgaande paragrafen blijkt dat lokaal toenames van emissies, geluid, trillingen en risico's kunnen optreden als gevolg van het toevoegen van de nieuwe stations alsook het verhogen van het aantal sprinters, maar dat de toename van hinder beperkt is. Waar en in welke mate sprake is van overschrijdingen van de WHO-advieswaarden is vooralsnog niet te zeggen. Aangenomen wordt dat de toenames van emissies, geluid, trillingen en risico's (zeer) beperkt zijn, en daarmee de impact op de **gezondheid** ook. Wel moet vanwege de bouw- en aanlegactiviteiten tijdelijke hinder worden verwacht en ontstaat er de opgave voor een goede ruimtelijke inpassing van de stations en spoorverbredingen ten behoeve van het bevorderen van actief vervoer en wandelgebieden.

Het milieuaspect **externe veiligheid** levert naar verwachting geen belemmeringen op voor het realiseren van het planvoornemen. Aandachtspunten zijn de mogelijke verschuiving van de PR10⁶ per jaar contour en de aandachtsgebieden in bouwsteen 4. Vooral de verschuiving van het brand en explosieaandachtsgebied kan gevolgen hebben voor de aangrenzende gemeenten in verband met de voorschriftengebieden. Daarnaast is de ontwikkeling van het zogenoemde Robuust basisnet een aandachtspunt met betrekking tot de beoordeling van het plaatsgebonden risico.

Samenvattend: De bouwstenen kennen ieder hun eigen positieve, neutrale en negatieve effecten op de genoemde milieuthema's. In de trechtering naar kansrijke bouwstenen gaat het echter nog niet om 'beter of slechter', maar vooral of een bouwsteen leidt tot een zogenaamde 'showstopper', waarbij een effect dermate negatief is, dat de uitvoering van de bouwsteen bestuurlijk onwenselijk is en/of juridisch niet vergunbaar is. Voor alle bouwstenen geldt dat deze bestuurlijk wenselijk zijn en naar verwachting (eventueel na het treffen van mitigerende en/of compenseren maatregelen) vergunbaar zijn.

4

De Beoordelingsfase: de kansrijke bouwstenen

Voor het project CS/NS heeft in de Analytische fase van de verkenning een eerste trechtering naar **kansrijke** maatregelen plaatsgevonden. Doel van deze trechtering was om de (nu) binnen de verkenning Oude Lijn niet kansrijke oplossingen te identificeren en het vervolgonderzoek alleen te richten op de oplossingen die nu wél kansrijk zijn. Deze trechtering is onderbouwd in de Notitie Kansrijke Oplossingen (NKO, zie bijlage 1). In voorliggend hoofdstuk wordt een samenvatting gegeven van de gemaakte afwegingen, resulterend in een overzicht van kansrijke maatregelen (bouwstenen) die later in het plan-MER nader op de omgevingseffecten worden onderzocht. Deze fase wordt in MIRT-termen de zogenaamde 'Beoordelingsfase' genoemd. In de beoordelingsfase wordt aanvullende onderzoek gedaan die de benodigde informatie oplevert om tot het voorkeursalternatief en de planologische Voorkeursbeslissing te komen.

Gemaakte overwegingen en keuzes tijdens de Bestuurlijke Overleggen

Op 12 december 2024 en 10 april 2025 zijn er in Bestuurlijk Overleggen Oude Lijn keuzes gemaakt ten aanzien van de 'kansrijke bouwstenen' en de bouwstenen die (nu) niet kansrijk zijn. In het Bestuurlijk Overleg is het volgende geconcludeerd:

- I. De 4 nieuwe stations Rijswijk Buiten, Schiedam Kethel, Rotterdam Van Nelle en Dordrecht Leerpark zijn kansrijk. Zij ondersteunen verstedelijking, kansen voor mensen en bereikbaarheid. De stations trekken voldoende reizigers.
- II. Voor Rijswijk Buiten en Schiedam Kethel zijn alle bekeken liggingen kansrijk. Voor station Dordrecht Leerpark zijn de liggingen Leerpark en Leerpark Zuid kansrijk. De ligging Laan der Verenigde Naties is niet kansrijk bevonden.
- III. Voor Rotterdam Van Nelle zijn de westelijke liggingen Sparta en West kansrijk. De oostelijke liggingen zijn technisch veel complexer en 2x zo duur en daarmee niet kansrijk.
- IV. Dordrecht Leerpark als begin- en eindstation van de City-Sprinter is niet kansrijk. De hoge investering weegt niet op tegen de beperkte meerwaarde. Er wordt verder geen rekening meer gehouden met de hiervoor benodigde infrastructuur.
- V. De voor de nieuwe stations Schiedam Kethel en Rotterdam Van Nelle (en voor 12x per uur een City-Sprinter) benodigde 4 sporen tussen Delft Campus en Schiedam Centrum zijn kansrijk in de liggingen maaiveld, maaiveld-plus en maaiveld-verdiept.
- VI. Een goede oplossing voor 8x per uur een City-Sprinter vereist (planologische) besluitvorming buiten de kaders van deze MIRT-Verkenning Oude Lijn: in het kader van de mogelijke ontwikkeling van Toekomstbeeld Openbaar Vervoer (TBOV). De infrastructuur en nieuwe stations worden toekomstvast ontworpen zodat de ontwikkeling naar meer sprinters tot 12x per uur mogelijk blijft.
- VII. 12x per uur een City-Sprinter is nu niet kansrijk, maar blijft wel overeind als eindbeeld voor de langere termijn. Daarom worden de bouwstenen zo ontworpen, dat de bouwsteen '12x per uur' in de toekomst niet onmogelijk is.

Kansrijke bouwstenen

Op basis van de afwegingen op de 10 hoofdthema's zijn daarmee de volgende bouwstenen kansrijk geacht:

- Bouwsteen 2a station Rijswijk Buiten (Parkloper en Laan van 't Haantje)
- Bouwsteen 2b station Dordrecht Leerpark (Leerpark en Leerpark Zuid)
- Bouwsteen 3
 - station Schiedam Kethel (Noord en Zuid)
 - station Rotterdam Van Nelle (Sparta en West)
 - verdubbeling van de spoorlijn tussen Delft Campus en Schiedam Centrum als randvoorwaarde voor station Kethel en/of Van Nelle (liggingen maaiveld, maaiveld plus en maaiveld-verdiept)

De 8x per uur is bij de NKO bestuurlijk kansrijk geacht in samenhang met een stevig economisch programma en flankerend beleid. De ambitie voor de Toekomstbeeld OV (TBOV)-variant met 8 sprinters op de Oude Lijn en met 8 IC's op de corridor Den Haag – Leiden – Arnhem en op de corridor Amsterdam – Den Bosch (bouwsteen 6) als toekomstige structurele oplossing blijft staan. Als hierover nadere afspraken zijn gemaakt, dan kan hiervoor een aparte (planologische) besluitvormingsprocedure worden gestart. De infrastructuur en nieuwe stations worden toekomstvast ontworpen zodat de ontwikkeling naar meer sprinters tot 12x per uur mogelijk blijft.

Bouwsteen '2a Rijswijk Buiten'

Deze bouwsteen omvat het voornemen om in Rijswijk Buiten, in de bestaande 4-sporige lijn tussen Rijswijk en Delft, ter hoogte van de wijken 'Parkrijk' en 'Pasgeld', een nieuw station te bouwen. Deze bouwsteen heeft wat de locatie betreft variatie in twee liggingen; een station meer richting Laan van Het Haantje of een station meer richting het Wilhelminapark. Naar verwachting zal dit station circa 4.600 reizigers per dag aantrekken, waarvan 2.100 nieuwe, die anders de trein niet zouden gebruiken. Het station wordt als belangrijke toegevoegde waarde gezien voor de ontwikkeling van de Biotech Campus Delft, de herontwikkeling van de TNO-locatie en voor de bewoners van Delft-Noord.

RIJSWIJK BUITEN - PARKLOPER



RIJSWIJK BUITEN - LAAN VAN'T HAANTJE

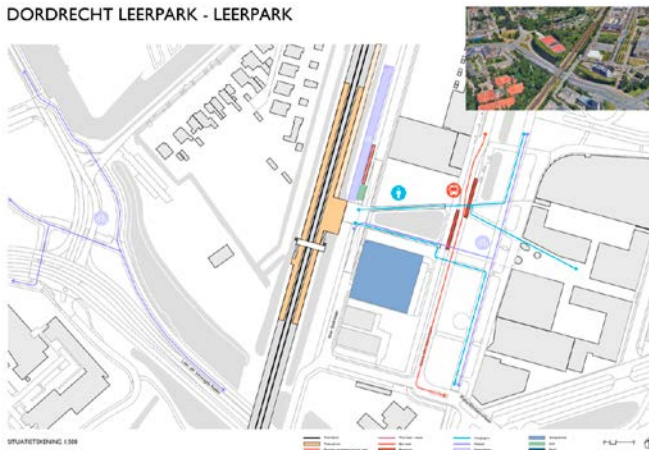


Afbeelding 6. Mogelijke locaties station Rijswijk Buiten

Bouwsteen '2b Dordrecht Leerpark'

Deze bouwsteen omvat het voornemen om in Dordrecht Leerpark, in de bestaande 2-sporige lijn tussen Dordrecht en Lage Zwaluwe, ter hoogte van de wijken 'Nieuw-Krispijn' en 'Leerpark' een nieuw station te bouwen. Deze bouwsteen heeft wat de locatie betreft variatie in twee liggingen; Leerpark en Leerpark Zuid. Naar verwachting zal dit station circa 3.900 reizigers per dag aantrekken, waarvan 1.400 nieuwe, die anders de trein niet zouden gebruiken. Een nieuw station 'Dordrecht Leerpark' heeft regionale potentie in samenhang met station Dordrecht. Leerpark/Gezondheidspark is een gebied waar ruimte is voor wonen, leren, werken, sport en zorg. Het nieuwe station is van belang om het gebied te ontsluiten voor hoogwaardig Openbaar vervoer gebruik.

DORDRECHT LEERPARK - LEERPARK



DORDRECHT LEERPARK - LEERPARK ZUID



Afbeelding 7. Mogelijke locaties station Dordrecht Leerpark

Bouwsteen 3 'station Schiedam Kethel', 'station Rotterdam Van Nelle' en 'viersporigheid Delft – Schiedam'

Deze bouwsteen omvat het voornemen om tussen de rondom gelegen Schiedamse wijken 'Kethel', 'Spaland/Sveaparken' en 's-Graveland' en tussen de rondom gelegen vijf Rotterdamse deelgebieden 'Spaanse Polder', 'Blijdorp', 'Spangen', 'Sportpark Vreelust' en 'Oud Mathenesse' een nieuw station te bouwen. Om beide stations te kunnen bedienen, is het nodig om het aantal sporen tussen Delft en Schiedam van twee naar vier te vergroten. Dit geldt ook indien alleen station Schiedam Kethel of alleen station Rotterdam Van Nelle wordt gerealiseerd.

Er is één mogelijke locatie voor station Schiedam Kethel. Hierbij zijn twee toegangen denkbaar: noordelijk ('s-Gravelandseweg) en zuidelijk. Naar verwachting zal dit station circa 8.100 reizigers per dag aantrekken, waarvan circa de helft nieuwe reizigers zijn, die anders de trein niet zouden gebruiken. Het station biedt kansen voor verstedelijking waaronder de realisatie van een economisch programma.

SCHIEDAM KETHEL - 'S-GRAVELANDESEWEG



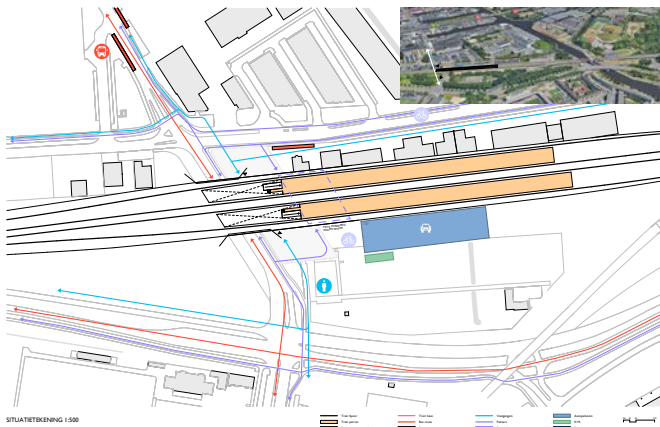
SCHIEDAM KETHEL - ZUID



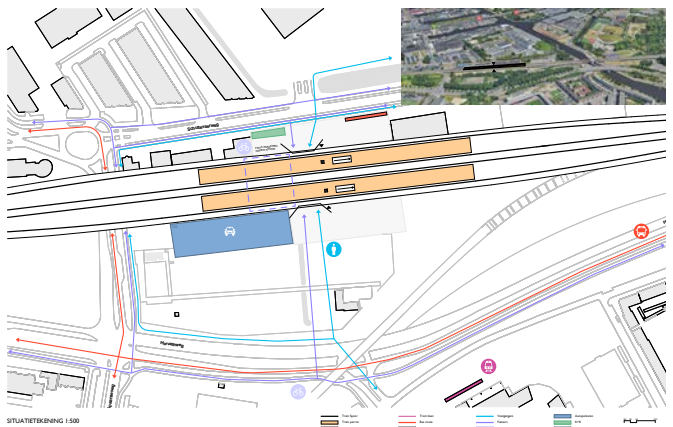
Afbeelding 8. Mogelijke toegangen station Schiedam Kethel

Voor station Rotterdam Van Nelle lijken twee locaties mogelijk: West en Sparta. West heeft een complexe inpassingsopgave, omdat deze locatie ingepast moet worden in bebouwd gebied. Rotterdam Van Nelle trekt 7.700 reizigers per dag. Ongeveer de helft hiervan zijn nieuwe reizigers, die anders de trein niet zouden gebruiken. Het gebied zal zich ontwikkelen tot een onderscheidend en belangrijk gebied in de metropool. Er zijn weinig gebieden met een dergelijk variatie aan vestigingsmilieus. Het station Van Nelle zal bijdragen aan verbeterde OV-bereikbaarheid van deze gebieden.

ROTTERDAM VAN NELLE - WEST



ROTTERDAM VAN NELLE - SPARTA



Afbeelding 9. Mogelijke locaties station Rotterdam van Nelle

Ook voor de twee extra sporen zijn verschillende variatie in liggingen mogelijk. Dat kan op maaiveldniveau zijn, maaiveld plus niveau of op deels verdiept niveau:

- Maaiveldligging: voor de spoorverdubbeling is het mogelijke extra ruimtebeslag orde grootte 30 - 50 meter extra ten opzichte van het bestaande spoor. Er wordt in deze zone één mogelijkheid uitgewerkt om te kunnen vergelijken met (verticaal andere) maaiveld-plus en deels-verdiepte liggingen. De verdere afweging in horizontaal vlak wordt in deze fase niet voorzien, maar pas in de volgende fase (en dus in een project-MER).
- Maaiveld-plus ligging: Ter hoogte van de bestaande oost-west verbindingen Huigenhofpad en Hoofboschtunnel een iets verhoogde ligging (1 à 2 meter) als spoordijk.
- Maaiveld-verdiepte ligging: een verdiepte ligging in het open polderlandschap die begint in het Abtwardsebos (na de Hoofboschtunnel) tot aan de Poldervaart.

De liggingen worden waar mogelijk modulair onderzocht. Hiermee kan voor het voorkeursalternatief en de voorkeursbeslissing één of meerdere onderdelen gekozen worden van de ligging, en niet noodzakelijkerwijze de gehele ligging.



Afbeelding 10. Schematische weergave te onderzoeken liggingen

Bouwsteen 5 '8 City-Sprinters binnen Oude-Lijn' en Bouwsteen 6 '8 City-Sprinters binnen Toekomstbeeld Openbaar Vervoer (TBOV)'

De stap naar 8 sprinters leidt tot een kwaliteitsverhoging die bijdraagt aan de doelstellingen van de MIRT-Verkenning: agglomeratiekracht, het creëren van extra kansen voor mensen, en het verbeteren van de bereikbaarheid. De 8x per uur is bij de NKO bestuurlijk kansrijk geacht in samenhang met een stevig economisch programma en flankerend beleid. Uit de vorige fase is ook gebleken dat de verwachte aantallen reizigers in 2040 passen in de sprinters als die 6x per uur rijden.

Het verhogen van het aantal sprinters naar 8 per uur is alleen mogelijk als de reeds rijdende 8 Intercity's (IC's) ook in een 7,5 minuten patroon gaan rijden, omdat anders de sprinters en IC's elkaar in de weg zitten. De variant om enkel 8 IC's per uur te rijden binnen de Oude Lijn (bouwsteen 5) is minder aantrekkelijk dan de variant om de 8 IC's door te rijden op de corridors Leiden – Arnhem en Amsterdam – Den Bosch (conform eerste stap Toekomstbeeld OV, bouwsteen 6) vanwege de extra reistijd van 2,5 tot 5 minuten wat leidt tot een verlies van 12.000 IC-reizigers per dag, waardoor het OV-gebruik per spoor per saldo verslechtert. Bij het invoeren van de 8x/u structuur op de hele TBOV-corridors zal het genoemde verlies van 12.000 IC reizigers niet optreden. Om verder te gaan met de variant waarin de 8 IC's doorrijden over de gehele corridors Leiden – Arnhem en Amsterdam – Den Bosch, zijn buiten de MIRT-Verkenning Oude Lijn afspraken nodig over de infrastructurele aanpassingen die daarvoor nodig zijn op de gehele corridors.

De ambitie voor de Toekomstbeeld OV (TBOV)-variant met 8 sprinters op de Oude Lijn en met 8 IC's op de corridor Den Haag – Leiden – Arnhem en op de corridor Amsterdam – Den Bosch (bouwsteen 6) als toekomstige structurele oplossing blijft staan. Als hierover nadere afspraken zijn gemaakt, dan kan hiervoor een aparte (planologische) besluitvormingsprocedure worden gestart, voor alle maatregelen (binnen en buiten Oude Lijn op de corridor Den Haag – Leiden – Arnhem en Amsterdam – Den Bosch), die nodig zijn voor 8/4 stap 1 model van TBOV en waarmee ook de 8x per uur City-Sprinter mogelijk wordt.

In de MIRT-Verkenning Oude Lijn blijven we TBOV hanteren als toekomstvastheidstoets. Bij de uitwerking in de beoordelingsfase worden de kansrijke bouwstenen getoetst aan de 'Doorgroeireferentie' van TBOV, in lijn met de afspraken op de Landelijke Spoor- en OV tafel. Op deze manier zorgen we ervoor dat de infrastructuur en de nieuwe stations in het voorkeursalternatief voor CS/NS hier rekening mee houdt en 'toekomstvast' ontworpen wordt zodat de ontwikkeling naar meer sprinters tot 12x per uur mogelijk blijft.

5

Te onderzoeken milieueffecten in het plan-MER

In de Beoordelingsfase van deze MIRT-Verkenning voor project 'CS/NS' wordt, aan de hand van het beoordelingskader, een verdiepend onderzoek uitgevoerd. De resultaten van het onderzoek naar de milieueffecten worden gepresenteerd in het plan-MER. In hoofdstuk 5 is aangegeven op basis van welke toetscriteria en welke diepgang de bovengenoemde milieueffecten nader onderzocht worden.

In tabel 1 zijn de te onderzoeken thema's en aspecten (reikwijdte) en het bijbehorende detailniveau (beoordelingswijze) gepresenteerd. Ook de beschrijving van de referentiesituatie in het plan-MER zal voor de thema's en aspecten, zoals die in tabel 1 zijn opgenomen, plaatsvinden.

Het plan-MER bestaat uit een hoofdrapport waarbij de diverse aspecten in samenhang worden beschouwd en uit meerdere deelrapporten voor de verschillende aspecten. In de effectbeschrijving ligt het accent op de permanente effecten van de bouwstenen. Tijdelijke effecten worden in kaart gebracht wanneer ze een aanzienlijk effect hebben op het milieu en/of van invloed (onderscheidend) zijn op de keuze tussen de alternatieven/variatie in ligging.

5.1

Plangebied en studiegebied

In het plan-MER wordt onderscheid gemaakt tussen de begrippen plangebied en studiegebied. Het plangebied is in afbeelding 2 indicatief aangegeven en betreft het gebied waar fysieke maatregelen worden verwacht. Voor de spoorverdubbeling is het mogelijke extra ruimtebeslag orde grootte 30 - 50 meter extra ten opzichte van het bestaande spoor.

Het studiegebied is het totale gebied waarin (milieu)effecten als gevolg van de realisering van de alternatieven in het plangebied kunnen optreden. Het studiegebied is dus omvangrijker dan het plangebied en kan per (milieu)aspect verschillen. Voor (milieu)aspecten zoals bodem en archeologie treden de effecten alleen op binnen het plangebied zelf, het studiegebied is hier gelijk aan het plangebied. Voor (milieu)aspecten zoals verkeer, geluid en lucht zullen ook buiten het plangebied, op en langs de infrastructuur en van en naar het plangebied, effecten optreden. In dit geval is het studiegebied dus groter dan het plangebied, met bijvoorbeeld voor het onderwerp geluid mogelijk tot 500 - 1000 meter ten opzichte van het spoor en de stations. In het MER zal per (milieu)aspect worden toegelicht wat het relevante studiegebied is.

Wat is het verschil tussen het plangebied en het studiegebied?

Het plangebied is het gebied waarbinnen fysieke ingrepen plaatsvinden om CS/NS te kunnen realiseren. Het studiegebied is het gebied waarbinnen milieueffecten kunnen optreden als gevolg van de bouwstenen en de ontwikkeling van deze bouwstenen. Deze reikwijdte kan per milieuaspect verschillen. De effecten van fysieke maatregelen met betrekking tot nieuwe stations zal vooral lokaal zijn, maar effecten van een toename van het aantal sprinters zullen verder reiken. De exacte omvang van dit gebied is dus afhankelijk van de mate waarin effecten optreden. Het studiegebied wordt in overleg met de specialisten van het milieuonderzoek bepaald.

5.2

Wet- en regelgeving en beleid

In het MER zal worden ingegaan op wet- en regelgeving en op het relevante beleidskader op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau en de recente ontwikkelingen daarin, die randvoorwaarden stellen aan de toekomstige ontwikkelingen in het plan- en studiegebied van de MIRT-Verkenning City-Sprinter en Nieuwe Stations. Ook vigerende structuur-/omgevingsvisies en bestemmings-/omgevingsplannen van de desbetreffende gemeenten, alsmede omgevings- en natuurvergunningen in het plangebied, zullen in beschouwing worden genomen.

5.3

Referentiesituatie 2040

In het plan-MER worden de effecten van de bouwstenen vergeleken met de referentie-situatie. De referentie-situatie bestaat uit de huidige situatie en autonome ontwikkelingen in en rondom het plangebied. Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen die zich voordoen als het voornemen (lees: de realisatie van de nieuwe stations en de spoorverdubbeling tussen Delft en Schiedam) niet gerealiseerd worden. Daarbij wordt rekening gehouden met de gevolgen van vastgesteld beleid en met realisatie van projecten waarover al definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden. Het zichtjaar voor de referentiesituatie en voor de effecten van de bouwstenen is 2040 (enkele jaren na eventuele openstelling en ingebruikname van de nieuwe stations). Als referentiesituatie wordt uitgegaan van acht Intercity's en zes Sprinters (ter hoogte van Delft, per uur per richting) conform het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, inclusief het korter halteren van de sprinters (bouwsteen 1).

De volgende logistieke *autonome* ontwikkelingen zijn uitgangspunt in de referentiesituatie:

- De huidige infrastructuur plus de geldende MIRT-voorkeursbeslissingen zijn uitgangspunt:
 - De ombouw van het emplacement van Den Haag Centraal. Dit is een fysieke wijziging, met spoor- en wisselveranderingen.
 - PHS Rijswijk – Delft Campus 4 sporen. Dit is de ingebruikname van 4 sporen tot en met Delft Campus. Hierop sluit het spoor binnen de deelstudie CS/NS aan.
 - Schiedam – Rotterdam seinoptimalisatie en wissels, keervoorziening Rotterdam.
 - Realisatie en opening van een nieuw station Stadionpark (Rotterdam), met reguliere bediening door 6 Sprinters per uur conform PHS.
 - ERTMS Kijfhoek – Belgische grens. Dit is een ontwikkeling in het veiligheidssysteem en heeft een raakpunt bij Dordrecht. ERTMS is de Europese standaard voor treinbeveiliging, en vervangt op termijn de huidige treinbeveiligingsinstallatie.
- CS/NS passend in het landelijke bedieningsmodel PHS 6basis met een 10-minutencadans waarin elke 10 minuten een IC en elke 10 minuten een sprinter op de drukke corridors.

Aan de hand van de landelijke Doorgroei-referentie conform toekomstbeeld OV met 8x per uur een IC en 4 tot 8x per uur een sprinter op de drukke corridors op basis van een 7½-minuten cadans maken we inzichtelijk met welke intensievere gebruikseisen nu al rekening kan worden gehouden en eventuele latere uitbreidingen inpasbaar blijven.

In deze MIRT-Verkenning wordt verondersteld dat de eerdergenoemde woningbouwaantallen in 2040 gebouwd zijn op de locaties zoals aangegeven in de Verstedelijkingsstrategie Zuid-Holland en de woningbouwmonitor van de Verstedelijkingsalliantie. Daarnaast is rekening gehouden met beleidsmaatregelen ten behoeve van de mobiliteitstransitie zoals stringent parkeerbeleid.

5.4 Reikwijdte en detailniveau te onderzoeken thema's en aspecten

In de MIRT Startbeslissing (bijlage B) is een beoordelingskader opgenomen voor de gehele MIRT-Verkenning Oude Lijn. Dit beoordelingskader is voor het project 'CS/NS' gehanteerd om in de analytische fase te komen tot kansrijke bouwstenen, zie ook paragraaf 3.4 en 3.5. Dit kader wordt eveneens gebruikt voor de volgende fase van het project, de zogenaamde 'beoordelingsfase'.

In de beoordelingsfase worden de milieueffecten van de kansrijke bouwstenen vergeleken met de referentiesituatie met zichtjaar 2040 en gepresenteerd in het plan-MER (zie lichtblauw gearceerde thema's bij (6) externe effecten in tabel 1). Na de effectbepaling en effectbeoordeling van de bouwstenen zal worden onderzocht of mitigerende maatregelen ter voorkoming dan wel vermindering van ongewenste en onacceptabele omgevingseffecten nodig zijn en zo ja, waaruit die maatregelen dan zullen bestaan. De niet-gearceerde thema's worden ook als onderdeel van het project 'CS/NS' onderzocht in andere notities.

Centraal in dit beoordelingskader staat de kwaliteit voor de fysieke leefomgeving. Dit is ook een centraal punt in de Omgevingswet en onderliggende Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's), zoals het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). In de Voorkeursbeslissing en (later) in het Projectbesluit wordt getoetst aan de criteria zoals deze zijn opgenomen in het Bkl. De criteria zoals opgenomen in het beoordelingskader voor het plan-MER zijn afgestemd op deze criteria van het Bkl.

Tabel 1. Beoordelingskader MIRT-Verkenning Oude Lijn

Thema's	Aspect	criterium (ten opzichte van referentie)	Waar onderzocht?
(1) Verstedelijking (wonen en economische toplocaties) in relatie tot versterken agglomeratiekracht	Ontwikkeling verstedelijkingslocaties	Mate waarin de oplossing invloed heeft op tempo en kwaliteit van de ontwikkeling van het verstedelijkingsprogramma	Notitie impact-analyse Verstedelijking
	Ontwikkeling toplocaties	Mate waarin de oplossing invloed heeft op tempo en de kwaliteit van de ontwikkeling van de economische toplocaties	
	Sluit aan bij het lokaal DNA	Mate waarin het knooppunt in relatie tot het vervoerproduct herkenbaar en logisch verankerd is in de stedelijke structuur en meerzijdig bereikbaar is	
	Complimentariteit knooppunten (op Oude Lijn-niveau)	Effect van de oplossing op het versterken van (stedelijke) relaties en samenhang langs de Oude Lijn (vergroten agglomeratiekracht)	
(2) Kansen voor mensen vergroten	Afstand tot banen en onderwijs-instellingen	Toename van het aantal (potentiële) banen en onderwijs-instellingen (MBO, HBO, Universiteit) dat als gevolg van oplossing beter bereikbaar wordt voor de inwoners	Notitie impact-analyse Kansen voor Mensen
	OV-bereikbaarheid voor mensen	Verbetering OV-bereikbaarheid stadsdelen en economische toplocaties	
(3) Verbetering leefomgevingskwaliteit in steden	Verbetering leefomgevingskwaliteit	Verbeteren milieukwaliteit op aspecten o.a. lucht, geluid	Notitie impact-analyse Leefomgeving
	Verbetering ruimtelijke kwaliteit en verblijfskwaliteit	Bijdrage van de oplossing aan de gewenste verblijfskwaliteit (o.a. kwaliteit openbare ruimte, groen en entree van de stad Goede oriëntatie, heldere routes en comfortabele overstap naar rest van de stad en andere modaliteiten)	
	Verbeteren wisselwerking knooppunt en de omgeving met de voorzieningen (interactiemilieu)	Combinatie van activiteiten, wisselwerking binnen en grenzend aan spoor/OV-knoop (in gebouwen en openbare ruimte)	
	Verbeteren samenhang in de stad / slechten spoorbarrière	Logische, sociaal veilige, vanzelfsprekende verbindingen tussen beide zijden van de spoorbundel / vervoersknoop	
(4) Mobiliteit / bereikbaarheid	Ontsluiten nieuwe woon- en werklocaties langs de Oude Lijn	Mate waarin woon-werklocaties worden ontsloten met OV binnen 30 - 60 minuten	Notitie impact-analyse Mobiliteit/ bereikbaarheid
	Voorkomen vervoerknulpunt Oude Lijn	Mate waarin de treincapaciteit voldoet aan de vervoervraag	
	Beleving van de reizigers (bus / trein / passanten)	Mate waarin oplossing bijdraagt aan (gevoel van) comfort, veiligheid, etc.	
	Robuustheid/betrouwbaarheid van het netwerk (spoor en regionaal OV)	Punctualiteit, be- en bijstuurbaarheid, beschikbaarheid redundante verbindingen (meerdere reisopties), uitvoerbaarheid dienstregeling.	
	Verbeteren van het functioneren van het netwerk (spoor en regionaal, inclusief transfer)	Mate waarin meerzijdige bereikbaarheid aanwezig is en de reistijd van, naar en door het station voor reizigers verbetert (per type reizigers en herkomst/bestemming (windrichtingen))	
	Netwerkeffecten landelijk (IC's, regionaal spoor en goederenvervoer)	Effect op overig spoorproduct (naast City-Sprinter)	
	Effect op mobiliteitssysteem (HWN/OWN, fiets, OV, voetganger)	Effect op modal shift en doorstroming	

Tabel 1. Beoordelingskader MIRT-Verkenning Oude Lijn (vervolg)

Thema's	Aspect	Criterium (ten opzichte van referentie)	Waar onderzocht?
(5) Duurzaamheid & klimaatadaptatie	CO ₂ -uitstoot	CO ₂ -uitstoot van gebruikers tijdens voor- en natransport	Plan-MER (toets door Commissie mer)
	Klimaatbestendigheid	Anticiperen op droogte, hitte, extreme neerslag (bijdrage aan de klimaatbestendige stad)	
(6a) Externe effecten 'Gezondheid'	Geluid (geluidcontour / gehinderden) (kwantitatief & kwalitatief)	Als gevolg van het gebruik van de infrastructuur zal er sprake zijn van geluid- en lichthinder (voornamelijk bovengrondse delen van het nieuwe tracé en de nieuwe stations) naar de omgeving (bestaande en nieuwe woon- en werklocaties) en kunnen plaatselijk trillingen optreden. Per station wordt het aantal geluidgehinderden inzichtelijk gemaakt door op woningniveau de geluidswaarden te berekenen. Tevens wordt inzichtelijk gemaakt in welke woningen mogelijk nog trillingshinder kan worden ondervonden op basis van het zogenaamde V _{max} (piek)trillingenniveau. Eventuele lichthinder wordt bepaald door de lichtsterkte op de woningen te toetsen (in lux). Daarnaast zullen er emissies van stikstofdioxide (NO ₂) en fijnstof (PM ₁₀ en PM _{2,5}) naar de lucht optreden. Deze effecten zullen beschreven worden (incl. hinder en emissies als gevolg van de verkeersstromen van en naar de onderliggende OV-haltes)	Plan-MER (toets door Commissie mer)
	Luchtkwaliteit (NO _x , PM ₁₀) (kwalitatief)		
	Trillingen (kwalitatief)		
	Lichthinder (kwalitatief)		
(6b) Externe effecten 'Natuur en Biodiversiteit'	Beschermde gebieden (kwantitatief & kwalitatief)	Er bevinden zich binnen 25 km afstand enkele Natura 2000-gebieden. Eventuele effecten hierop (stikstofdepositie en geluidhinder) kunnen optreden als gevolg van verkeer in en rondom het plangebied (extra intensiteit spoorverkeer en aantrekkende verkeersbewegingen naar de stations). Verder wordt onderzocht in hoeverre er sprake is van effecten op de wezenlijke kenmerken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN).	Plan-MER (toets door Commissie mer)
	Beschermde soorten (kwalitatief)	Nieuwe infrastructuur en stations kunnen blijvend ten kosten gaan van beschermde verblijf-, rust- en voortplantingsplaatsen, verbindingen, bomen en houtopstanden. De watergangen en de oevers kunnen habitats en/of corridors voor beschermde soorten zijn. De nieuwe infrastructuur kan ten kosten gaan van bomen en houtopstanden. Inventarisatie van beschermde soorten en bomen en houtopstanden in het plangebied en het invloedsgebied er omheen is daarom nodig.	
(6c) Externe effecten 'Bodem'	Bodemkwaliteit (kwalitatief)	Het gebruik van het soort infra kan invloed hebben op bodemverontreiniging. Er zal worden onderzocht of de tracés van de alternatieven en de nieuwe stations door gebieden met bestaande bodemverontreinigingen lopen.	Plan-MER (toets door Commissie mer)
(6c) Externe effecten 'Water'	Grondwater (opbarsting) (kwalitatief)	De aanwezigheid van de nieuwe infra zal leiden tot toename van verhard oppervlak en verandering van de waterstructuur (watergangen). De aanwezigheid van de nieuwe infra en het gebruik ervan zijn als zodanig geen bronnen van emissies naar grond- en oppervlaktewater. De nieuwe infra kan invloed hebben op de grondwaterstand. Dit speelt vooral bij de bouwstenen met een (half) verdiepte ligging. Er bestaat bovendien risico op opbarsting. Het principe van water en bodem sturend zal worden gehanteerd om te beoordelen of er en zo ja welke (mitigerende) maatregelen nodig zullen zijn in de alternatieven en varianten. Daarnaast wordt ook de relatie tussen het watersysteem en klimaatbestendigheid van het gebied beschouwd. Ten slotte wordt beschouwd of de maatregelen (regionale) waterkeringen kruisen.	Plan-MER (toets door Commissie mer)
	Waterkwaliteit (kwalitatief)		
	Waterkwantiteit (kwantitatief & kwalitatief)		
	Waterveiligheid (kwalitatief)		

Tabel 1. Beoordelingskader MIRT-Verkenning Oude Lijn (vervolg)

Thema's	Aspect	Criterium (ten opzichte van referentie)	Waar onderzocht?
(6c) Externe effecten Landschap, Cultuurhistorie & Archeologie	Structuren (kwalitatief)	De landschappelijke inpassing van de genoemde bouwstenen en fysieke ingrepen speelt een belangrijke rol, zeker in de polder. In het stedelijk gebied is de invloed van maatregelen op het landschap beperkter, maar wel een effect dat beschouwd zal worden. De effecten op het landschap worden beoordeeld aan de hand van de gemeentelijke Omgevingsvisie en de provinciale Omgevingsvisie en Omgevingsverordening. Er wordt onderzocht of bij de bouwstenen en de daarbij behorende fysieke ingrepen sprake is van mogelijke aantasting van cultuurhistorische, aardkundige en/of archeologische waarden. Voor wat betreft aantasting van landschappelijke waarden krijgt het Provinciaal beschermd gebied Midden-Delfland, met haar open veenweidelandschap, functie als groene buffer tussen het stedelijke gebied, haar ecologische waarden voor weidevolgels en onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland en het historisch agrarisch gebruik, speciale aandacht.	Plan-MER (toets door Commissie mer)
	Bijzonder Provinciaal Landschap (kwalitatief)		
	Cultuurhistorische waarde (kwalitatief)		
	Archeologische waarden (kwalitatief)		
(6c) Externe effecten Externe Veiligheid	Plaatsgebonden Risico (kwalitatief)	Het toevoegen van een station heeft mogelijk invloed op het plaatsgebonden risico (het risico dat een persoon heeft op een specifieke locatie nabij een transportroute of inrichting, om te overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval met gevaarlijke stoffen). Daarnaast wordt inzicht gegeven in het brandaandachtsgebied, het explosieaandachtsgebied en gifwolkaandachtsgebied.	Plan-MER (toets door Commissie mer)
	Aandachtsgebieden (kwalitatief)		
(6c) Externe effecten Effecten tijdens aanlegfase	Omgevingseffecten (kwalitatief)	Er kunnen ook effecten optreden die specifiek optreden tijdens de aanlegfase. Deze effecten kunnen van grote invloed zijn op de keuze voor een alternatief (Beschermd gebied en soorten, gezondheid, veiligheid en CO ₂ -uitstoot door bouwlogistiek). Dit aangezien de bouwperiode meerdere jaren kan omvatten.	Plan-MER (toets door Commissie mer)
	Effecten op de dienstregeling (kwalitatief)		
(7) Inpasbaarheid	Ruimtelijke inpasbaarheid	Inpasbaarheid in de omgeving (ondergronds, bovengronds, knooppunten)	Notitie impact-analyse Verstedelijking
(8) Techniek	Technisch maakbaar	Haalbaarheid, maakbaarheid, onderhoudsaspecten	Notitie impact-analyse Techniek
	Toekomstvastheid	Oplossingen maken verdere groei niet onmogelijk	
	Faseerbaarheid en realisatietermijn	Mogelijkheden tot faseren maatregelen Faseren uitvoering / realisatietermijn Hinder tijdens de bouw	
(9) Kosten	Aanlegkosten, Exploitatie	Investeringskosten Exploitatiekosten	Kostenraming
	Beheerkosten	Onderhoudskosten	
(10) Participatie	Draagvlak	Draagvlak onder stakeholders en brede publiek	Rapportage omgevings-participatie

6

Participatie en verdere besluitvorming

6.1

U kunt reageren op deze Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Iedereen wordt in de gelegenheid gesteld om zienswijzen op voorliggend ontwerp NRD in te dienen. De wettelijke adviseurs (waaronder de Commissie mer) kunnen advies geven over de ontwerp NRD. Dit kunnen zienswijzen en adviezen zijn over de in het plan-MER mee te nemen omgevings- en milieuaspecten. Maar er kunnen ook voorstellen en adviezen worden gedaan voor andere bouwstenen en varianten binnen de gepresenteerde bouwstenen, anders dan nu in het ontwerp NRD zijn opgenomen.

Bouwstenen en varianten op de bouwstenen die voortkomen uit de zienswijzen en uit de adviezen worden door de projectorganisatie getoetst op redelijkheid. De criteria voor deze toets zijn beschreven in het beoordelingskader. Het bevoegd gezag besluit uiteindelijk of deze bouwstenen in de Verkenning (en dus ook in het plan-MER) in beschouwing worden genomen (zie eindnoot 6). Indien dit het geval is, worden in het plan-MER dan ook de nieuw ingebrachte (via zienswijzen en/of adviezen) bouwstenen en varianten op de bouwstenen onderzocht en beoordeeld op hun effecten op het milieu en de omgeving, door deze effecten te vergelijken met de referentiesituatie.

Intermezzo: participatie binnen project 'City-Sprinter en Nieuwe Stations'

Participatie is een belangrijk onderdeel in de studie City-Sprinter en Nieuwe Stations vanaf de start van de Verkenning. Het doel van participatie in de Beoordelingsfase is in de volgende punten opgenomen:

- De brede omgeving wordt geïnformeerd over wat er als (niet-)kansrijk is beoordeeld in de Analytische fase.
- De brede omgeving wordt meegenomen in aanpak en uitkomsten van de onderzoeken in de Beoordelingsfase. Dit betekent: de brede omgeving wordt geïnformeerd en vragen worden beantwoord.
- De omgeving kan reflecteren op de beoordeling: is de set van criteria compleet, wordt de beoordeling begrepen en wat zouden zij daarmee afwegen als de beste oplossing en waarom? Er wordt gezocht naar 'joint fact finding': de beoordeling is voor een breed publiek navolgbaar.
- Er wordt onderzocht wat het draagvlak is vanuit de brede omgeving voor het voorkeursalternatief. Dit betekent dat er reacties gevraagd worden over dat wat voorligt: worden de uitkomsten door deelnemers herkend? Wat weegt voor deelnemers zwaarder of juist minder zwaar?
- De omgeving krijgt ook de ruimte om ideeën en aandachtspunten mee te geven voor het ontwerpproces in de planning- en studiefase en mogelijke ideeën voor mitigerende en/of compenserende maatregelen.

De doelgroep 'brede omgeving' bestaat uit: (toekomstige) bewoners, ondernemers, reizigers, instellingen, recreanten en andere betrokkenen. Het projectteam van CS/NS zal de brede omgeving informeren over de volgende punten:

- De opgave en de aanleiding;
- Wat er in de analytische fase aan participatie is gedaan;
- Wat er bestuurlijk is besloten aan het einde van de analytische fase;
- Wat er in de beoordelingsfase wordt onderzocht en waarover moet worden besloten;
- Wat er met de participatieopbrengst van de beoordelingsfase wordt gedaan of nog gaat gebeuren in vervolgfases;
- Hoe het vervolg (de besluitvorming) en de volgende fase (planuitwerking- en studiefase) er op hoofdlijnen uit gaat zien;

Daarnaast krijgt de brede omgeving de mogelijkheid om:

- (formeel) te reageren op de onderzoeksmethodiek/-inhoud van de kansrijke oplossingen;
- vragen te stellen;
- (formeel) te reageren op de uitkomsten van het onderzoek in de beoordelingsfase en het voorkeursalternatief;
- ideeën en aandachtspunten voor ontwerp en mogelijk mitigerende maatregelen aan te dragen voor in de planning- en studiefase (dat betekent dat wanneer bij het voorleggen van het voorkeursalternatief in de brede omgeving kansen of risico's worden gezien, wij open staan voor ideeën over passende maatregelen die in de planning- en studiefase nader onderzocht kunnen worden).

Waar en wanneer kunt u reageren?

Van 7 mei tot en met 17 juni 2025 kunt u een zienswijze over de ontwerp NRD indienen via <https://www.platformparticipatie.nl/oudelijn-cs-ns/default.aspx>. Op www.prorail.nl/oudelijn worden de (in-)formele participatie- en reactiemogelijkheden aangekondigd. Daar kunt u zich ook inschrijven op de maillijst, zodat u alle aankondigingen ervan ontvangt.

6.2

Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau definitief maken

Nadat deze ontwerp NRD ter inzage heeft gelegen en de wettelijk adviseurs en de Commissie voor de milieueffectrapportage adviezen over de reikwijdte en het detailniveau van het MER hebben uitgebracht, zullen de zienswijzen worden beoordeeld en voorzien van een inhoudelijke reactie. Dit zal worden vastgelegd in een Nota van Beantwoording. Tevens zal worden aangegeven of en zo ja, op welke wijze met de zienswijzen en met de adviezen van de wettelijk adviseurs en de Commissie mer in het plan-MER rekening zal worden gehouden. De NRD wordt mogelijk aangepast naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen en adviezen. De mogelijke aanpassing tot een definitieve versie is afhankelijk van de beoordeling van de zienswijzen en de adviezen, zoals vastgelegd in de Nota van Beantwoording. De NRD vormt de basis c.q. het uitgangspunt voor het opstellen van het plan-MER.

6.3

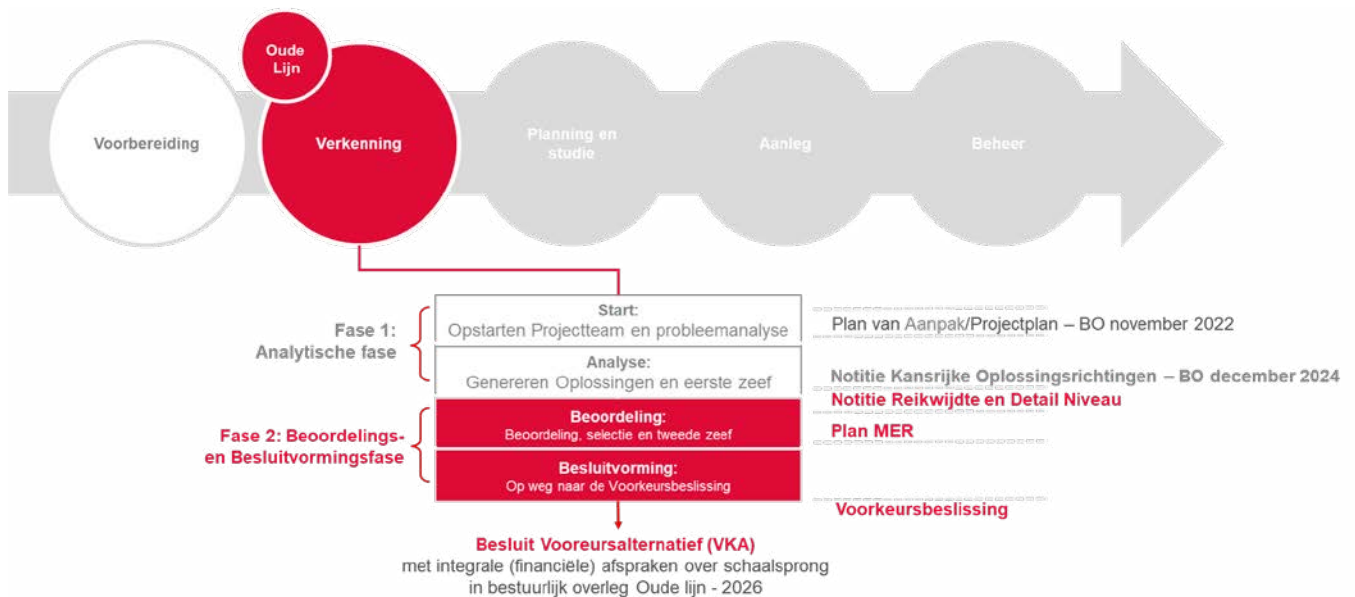
Resultaten plan-MER als input voor Voorkeursbeslissing

In hoofdstuk 5 is aangegeven wat de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen plan-MER zullen zijn. Dit vormt tezamen met de referentiesituatie (huidige situatie en autonome ontwikkelingen) het beoordelingskader van de kansrijke bouwstenen die in de NKO en deze NRD zijn beschreven, mogelijk aangevuld met bouwstenen die het resultaat zijn van de inspraak en/of die voortkomen uit de adviezen van de bestuurlijke partijen en wettelijke adviseurs. Alle bouwstenen worden vergeleken op hun (milieu)effecten.

Aan de hand van de uitkomsten van deze resultaten en de resultaten uit de overige onderzoeken wordt een zogenaamd voorkeursalternatief (VKA) geformuleerd en tijdens een Bestuurlijk Overleg als MIRT Voorkeursbeslissing worden bekrachtigd. Deze MIRT-Voorkeursbeslissing wordt vervolgens, in lijn met de projectplanprocedure Omgevingswet, juridisch planologisch verankerd in een (planologische) Voorkeursbeslissing.

De initiatiefnemers hebben aangegeven dat wordt beoogd om eind 2025 een bestuurlijk besluit op hoofdlijnen te nemen voor de MIRT-Verkenning Oude Lijn. In de eerste helft van 2026 zal een formele Ontwerp-Voorkeursbeslissing met plan-MER voor het project 'CS/NS' ter inzage worden gelegd. Afhankelijk van wat de voorkeur wordt, zal in de plannings- en studiefase een Projectbesluit en/of een besluit tot een Gemeentelijk Project van Publiek Belang (GPPB) worden genomen en zullen daartoe de wettelijke procedures worden doorlopen. De Voorkeursbeslissing zal na de plannings- en studiefase ook juridisch-planologisch worden vastgelegd in (een wijziging van) de Omgevingsvisies en/of Omgevingsplannen van de desbetreffende gemeenten.

Die ruimtelijke plannen (en herzieningen daarvan) kennen in ieder geval hun eigen besluitvormingsprocedures met inspraakmomenten.



Afbeelding 11. Overzicht Analytische fase en Beoordelings- en besluitvormingsfase

6.4

Wat bevat de Voorkeursbeslissing voor CS/NS wel? En wat niet?

Afspraken op hoofdlijnen over het Voorkeursalternatief voor de MIRT-Verkenning Oude Lijn staan gepland voor Q4 2025 in het BO-MIRT. Vaststelling van het definitieve (bestuurlijke) Voorkeursalternatief is gepland in het Bestuurlijk Overleg Oude Lijn in het eerste kwartaal van 2026. Deze beslissing zal worden gevolgd door het ter inzage leggen van een Ontwerp-Voorkeursbeslissing inclusief plan-MER voor het project 'CS/NS'. De hoofdkeuze voor het project 'City-Sprinter en Nieuwe Stations' die in het Voorkeursalternatief zal worden gemaakt, zal de keuze zijn of de beschreven bouwstenen wél of niet verder worden uitgewerkt. Hierbij wordt dan meteen besloten welke (combinatie van) bouwstenen dit dan precies betreft.

Wel: keuze voor het aantal stations en de geografische ligging van deze stations

Er worden keuzes gemaakt of en zo ja, welke nieuwe stations gerealiseerd moeten worden en daarmee verder uitgewerkt gaan worden in de Plannings- en Studiefase. Hierbij zal vooral getoetst worden aan de bijdrage die het nieuwe station levert aan de verstedelijkingsopgave en mobiliteitstransitie. Daarbij wordt ook direct een keuze gemaakt over de geografische positie van de nieuwe stations ten opzichte van de bestaande infrastructuur en voorzieningen (zie paragraaf 3.3 voor de mogelijke twee varianten per station).

Nu niet: keuze voor uitwerking stations volgt later in de planning- en studiefase

In de Verkenningfase wordt uit de verschillende locatiemogelijkheden voor een station er één gekozen. Daarvoor is het nodig om onder andere het ruimtebeslag goed in te tekenen. Dit betekent niet dat het station er ook zo uit komt te zien; zaken als de precieze perron-ligging, inrichting van het voorplein en aansluiting op de omgeving als ook de architectuur van het station zullen in de planning- en studiefase nader worden uitgewerkt.

Wel: keuze voor verticale ligging viersporigheid

Indien er voor de stations Rotterdam van Nelle en/of Schiedam Kethel wordt gekozen, dan zullen er ook twee extra sporen worden toegevoegd tot een totaal van vier sporen tussen Delft en Schiedam, zoals in bouwsteen 3 is beschreven. Voor deze twee extra sporen wordt een keuze gemaakt wat betreft de verticale ligging, waarbij vooralsnog gekozen wordt uit een ligging op maaiveldniveau, of een (lokaal) verhoogde ligging danwel verdiepte ligging of een combinatie van deze opties.

Nu niet: keuze voor horizontale ligging viersporigheid volgt later in de planning- en studiefase

Voor de horizontale ligging van de sporen geldt in de Verkenningfase een plangebied met een ruimtebeslag variërend tussen de 35 tot 70 meter met de huidige ligging van het spoor als vertrekpunt, waarbij de breedte mede afhankelijk is van het type gebied (stedelijk versus landelijk gebied). In de Voorkeursbeslissing wordt er nog *geen keuze* gemaakt over de exacte ligging van de nieuwe sporen binnen dit aangegeven ruimtebeslag. Ook over de exacte locatie van spoorwissels, seinen en overige spoorvoorzieningen, wordt in de Voorkeursbeslissing nog geen definitieve keuze gemaakt. Over deze onderdelen vindt in de vervolgfase (de zogenaamde 'Plannings- en studiefase') nader onderzoek plaats, waarbij de definitieve keuze wordt vastgelegd in een Projectbesluit of vergelijkbaar provinciaal of gemeentelijk ruimtelijk plan.

Eindnoten

- 1 <https://www.zuid-holland.nl/publish/besluitenattachments/verstedeljkingsakkoord-zuidelijke-randstad/20191113-verstedeljkingsakkoord-pdf>
- 2 <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/11/14/afsprakenlijst-bo-s-mirt-2022>
- 3 Staatscourant 2024, 15098. Kennisgeving voornemen en kennisgeving participatie voor het project Oude Lijn, deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations (CS/NS), zie ook bijlage 3
- 4 <https://www.verstedeljkingsalliantie.nl/assets/files/eindrapportage-preverkenning-schaalsprong-movv.pdf>
- 5 Zie MIRT Startbeslissing (10 november 2022, paragraaf 2.2)
- 6 Artikel 5.48 lid 3 Omgevingswet: het is aan het bevoegd gezag om te beslissen of (en in hoeverre) de aangedragen mogelijke oplossingen in de zienswijzefase redelijkerwijs in beschouwing moeten worden genomen in de verkenning.

Bijlagen

- 1 Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen CS/NS - MIRT-Verkenning Oude Lijn, 12 december 2024
- 2 Rapport Externe effecten - Impactanalyse, BJ2474-MI-RP-240308-0990, 12 juni 2024
- 3 Publicatie Staatscourant, nr. 15098 'Kennisgeving voornemen en kennisgeving participatie voor het project OudeLijn, deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations (CS/NS)', 21 mei 2024

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

Mei 2025