

Van: Frank Menger

Onderwerp: MIRT "Nij begun" knelpunt Meppel versus Leiden Centraal en Groningen HS

Datum: woensdag 17 januari 2024 11:36:24

Bijlagen: [Startbeslissing MIRT-Verkenning Oude Lijn.pdf](#)

[B_26_Collegebrief_Over_Voortgang_MIRT_verkenning_Knooppunt_Leiden_Centraal_d.d._09-01-24.pdf](#)

[Scopedocument_Knooppunt_Leiden_MIRT-verkenning_DEF.pdf](#)

[casusrapport_programma_hoogfrequent_spoorvervoer.pdf](#)

Geachte leden van de Staten en gemeenteraden,

Op 16 januari stond het volgende op de webiste Sleutelstad in

Leiden: <https://sleutelstad.nl/2024/01/16/ontwikkelingen-bij-knooppunt-leiden-centraal-de-knoop-ontrafeld/>

In het artikel stonden twee opvallende zinnen die ik graag met uw deel:

1. Leiden heeft voor de ontwikkelingen in het stationsgebied eind 2022 een toezegging gekregen voor maar liefst **190 miljoen euro**. Dat geld komt van het Rijk, omdat het ov-knooppunt Leiden niet alleen lokaal of regionaal van belang is, maar ook landelijk.
2. **Puzzel**
Er moet dus een ingewikkelde flinke puzzel die de komende jaren gelegd moet worden in het Knooppunt Leiden Centraal zoals de gemeente Leiden het project noemt. In de serie Knooppunt Leiden Centraal: 'de knoop ontrafeld' brengt Sleutelstad de komende periode een serie verhalen over de verschillende onderdelen die samen dat knooppunt (moeten gaan) vormen.

Ook voor de provincie Groningen en gemeente Groningen van belang. Met alle spoorplannen is de knoop Groningen HS nu al te klein. Met een opvallend detail. De spoorknoop Groningen HS kon pas aangepast worden na het afserven van de Zuiderzeelijn in 2006 en de middelen van het RSP pakket groot 277 miljoen euro. Het Noorden krijgt amper een rooie cent zonder gevecht met het Rijk. Vaak waar het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Prorail en de NS als het om spoorse ontwikkelingen gaat. De blokkade maakt vormt van stevige tegenwerking en onze inwoners zijn dus irrelevante inwoners van Nederland?

Hier is meer informatie over Leiden centraal:

- <https://gemeente.leiden.nl/bestuur/publicaties/bewonersbrieven/knooppunt-leiden-centraal-denk-mee-2024-001/>
- <https://doemee.leiden.nl/nl-NL/folders/knooppuntleidencentraal>

Relatie Leiden Centraal & Programma Hoogfrequent Spoor:

- <https://www.prorail.nl/programmas/programma-hoogfrequent-spoorvervoer>
- <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2023/03/31/achtste-voortgangsrapportage-programma-hoogfrequent-spoorvervoer-over-de-tweede-helft-van-2022>
- https://www.rli.nl/sites/default/files/casusrapport_programma_hoogfrequent_spoorvervoer.pdf
- <https://movaes.nl/diensten/phs-programma-hoogfrequent-spoorvervoer/> Op deze website staan 6 corridors, maar geen enkele vanaf Noord-Nederland: 1. OV SAAL: Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad;
2. (Alkmaar – Amsterdam) Utrecht – 's Hertogenbosch (Eindhoven);
3. (Schiphol) Utrecht – Arnhem (Nijmegen);
4. (Schiphol – Leiden) Den Haag – Rotterdam (Dordrecht – Breda – Eindhoven);
5. Goederen Zuid (Kijfhoek – Venlo);
6. Goederen Oost (Elst – Oldenzaal)

Als je goed kijkt en nadenkt, hoort de Lelylijn onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoor uit te maken richting Schiphol. Maar ook bestaand spoor voor Groningen - Eindhoven corridor waar tussen de vijfde en zesde gemeente van Nederland een directe intercity hoort te rijden. Het Programma Hoogfrequent Spoor loopt sinds 2010. Helaas zijn de noordelijke bestuurders niet assertief geweest om een plaats aan tafel op te eisen. Gelijktijdig met de corridor plannen ziet u dat

Noord-Nederland in de Haagse wereld op het spoor niet meetelt. Onder het programma hoogfrequent spoor ligt ook nog het dossier ERTMS. Vreemd dat Zwolle - Groningen / Leeuwarden daar ook niet in meegenomen worden. Het Rijk zorgt dat inwoners van Noord-Nederland geen toegang tot de internationale doorgaande passagierstreinen krijgen, waaronder nachtslaap treinen via de Wunderline.

ERTMS / ETCS:

- <https://www.prorail.nl/programmas/ertms>
- <https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/programmas/ertms/ertms-festival-krant-online.pdf>
- <https://www.ertms.nl/over-ertms/waar/default.aspx>

Hoe gaat u als lid van de Staten en gemeenteraden dit thema binnen het BO-MIRT bij uw colleges adresseren en agenderen?

Met vriendelijke groet,

Frank Menger



Startbeslissing

MIRT-Verkenning Oude Lijn

Datum 10 november 2022

Colofon

MoVe, Mobiliteit en Verstedelijking in de Zuidelijke Randstad

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

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

Inhoud

Colofon—2

Inhoud—3

1 Inleiding—4

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

2 Opgaven en doel—9

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

3 Oplossingsrichtingen—14

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

4 Participatieaanpak en raakvlakprojecten—36

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

5 Aanpak—40

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

6 Organisatie en besluitvorming—43

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

Bijlage A Lijst met afkortingen—46

1 Inleiding

1.1 Startbeslissing MIRT-Verkenning Oude Lijn

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

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

De recent geactualiseerde MIRT-spelregels¹ bevatten het informatieprofiel voor de op te stellen Startbeslissing. Deze Startbeslissing is als volgt opgebouwd: dit eerste hoofdstuk beschrijft de aanleiding voor de MIRT-Verkenning. Hoofdstuk 2 gaat in op de opgaven en het doel van de MIRT-Verkenning. In hoofdstuk 3 komen mogelijke oplossingsrichtingen aan de orde voor zowel het Deelproject City Sprinter & Nieuwe stations als voor de vier Knooppunten, evenals de financiering. Hoofdstuk 4 schetst welke partijen (maatschappelijke en private organisaties, burgers, medeoverheden) worden betrokken en waarover (het participatieproces) en worden de raakvlakken met andere projecten en ontwikkelingen beschreven. Hoofdstuk 5 beschrijft de aanpak van de MIRT-Verkenning met daarin de te volgen procedure, de te ondernemen activiteiten, een planning op hoofdlijnen, het beoordelingskader en meekoppelkansen. Het zesde en laatste hoofdstuk gaat in op de organisatie (governance), waarin ook de taken en verantwoordelijkheden ter sprake komen.

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

In het BO MIRT van 26 november 2020 is besloten een startbeslissing voor te bereiden voor de MIRT-Verkenning 'Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn'. De afspraken die daarover gemaakt zijn kunt u vinden in onderstaand kader².

Gebiedsgericht bereikbaarheidsprogramma MoVe - Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn

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

¹ Kamerstuk 36 200A, nr 4, 20 september 2022

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

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

In het BO MIRT van 26 november 2020 zijn ook afspraken gemaakt over het 'Integraal Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad'. Dit is ondertekend door het Rijk, Provincie, Regio en acht gemeenten³. Doel van het Verstedelijkingsakkoord is binnenstedelijke verdichting en de daarbij behorende schaa sprong OV mogelijk te maken. De insteek is een integrale benadering én samenhangende besluiten over verstedelijking én bereikbaarheid in de Zuidelijke Randstad (wederkerigheid). De belangrijkste afspraken die relevant zijn voor deze Startbeslissing kunt u vinden in onderstaand kader⁴. Op basis van het uitgewerkte voorstel zal bij de start van de MIRT-Verkenning worden aangegeven hoe deze afspraken concreet worden uitgewerkt.

Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad

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

In het BO Leefomgeving van juni 2022 is afgesproken⁵ dat in het najaar van 2022 de Startbeslissing definitief kan worden genomen voor de MIRT-verkenning Oude Lijn en de planuitwerking HOV corridors Randstadrail & metronet en de verkenning Bus Rapid Transport (BRT) Leiden-Zoetermeer als onderdeel van het gebiedsgericht programma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe). Tevens is afgesproken dat tijdens de verkenningsfase wordt toegewerkt naar een Bestuursvereenkomst met wederkerige afspraken (Rijk-regio) over

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

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

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

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

1.3

Verschillende activiteiten in relatie tot het BO-MIRT besluit

De Zuidelijke Randstad is één van de drukste regio's van Nederland. Gekenmerkt door een veelzijdige economie, met motoren als de Rotterdamse haven, de Greenport West-Holland en een groeiende kennis- en diensteneconomie in en rond de steden en de campussen in Leiden, Den Haag, Delft en Rotterdam. De regio groeit de komende decennia verder, door onder andere geconcentreerde verstedelijking nabij hoogwaardig OV. Rijk en regio hebben in het Integraal Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad afgesproken om tweederde van de totale woningbouwopgave van Zuid-Holland te realiseren in de steden van de Verstedelijkingsalliantie⁶ in de nabijheid van de Oude Lijn⁷. Het gaat hierbij om 170.000 woningen en 85.000 arbeidsplaatsen. In de recent vastgestelde Samenwerkingsafspraken Woningbouw (oktober 2022) is afgesproken dat de Provincie Zuid Holland zich inspant voor het bouwen van in totaal bruto 235.460 woningen in de periode 2022 tot en met 2030. De gemaakte woningbouwafspraken worden opgenomen in de regionale woondeals, en zijn input in de nadere uitwerking van de verstedelijkingstrategie van Zuid-Holland, waar de binnenstedelijke strategie langs de Oude Lijn belangrijk onderdeel van is gelet op de grote woningbouwopgave alhier. Rijk en regio hebben geconcludeerd dat er daarmee voldoende plannen zijn op de juiste locaties en afgesproken dat door gezamenlijk optrekken van Rijk, regio en gemeenten het mogelijk is het bouwtempo de komende jaren te versnellen. Dat stelt de betrokken partijen in deze regio voor grote uitdagingen die onder voorwaarden van de inzet van extra middelen voor gebiedsontwikkeling en schaa sprong in het OV en het wegnemen van belemmeringen te realiseren zijn⁸:

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

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



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

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

⁸ BO Woondeal Zuidelijk Randstad 12 maart 2021: Position paper Realisatieagenda Woningbouw Zuidelijke Randstad.

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

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

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

- In 2017 is het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag opgeleverd⁹. Op basis van het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag is het Gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag gestart, dat inmiddels programma Mobiliteit en Verstedelijking in de Zuidelijke Randstad (MoVe) heet.
- In 2019 is de Adaptieve Ontwikkelstrategie MOVV (AOS) ontwikkeld¹⁰. In de ontwikkelstrategie is onderzocht hoe de schaalsprong het beste kan worden bereikt in samenhang en fasering met de grote verstedeljkingsopgave (wonen en werken). Hierbij is aangegeven dat de schaalsprong (OV-maatregelen, inclusief fiets en knooppunten) vraagt om ruimtelijk flankerend beleid ten aanzien van parkeernormering, ketenmobiliteit en kwaliteit op haltes en knooppunten (ontwerpeisen). De AOS is vastgesteld in het BO MIRT van het najaar 2019.
- In het najaar van 2019 zijn de samenhangende besluiten op het gebied van verstedelijking en mobiliteit bijeengebracht in het Integraal Verstedeljkingsakkoord Zuidelijke Randstad en door betrokken partijen op 21 november 2019 ondertekend op het BO-MIRT¹¹. De vereiste wederkerigheid tussen mobiliteit en verstedelijking wordt mede in dit Verstedeljkingsakkoord aangegeven. De kern van het Verstedeljkingsakkoord Zuidelijke Randstad is om uitvoering te geven aan een integrale strategie voor mobiliteit en verstedelijking, door nauwe samenwerking en samenhangende investeringen. In essentie gaat het bij de wederkerigheid om het toewerken naar een stadsgewestelijk systeem op de Oude Lijn en hogere kwaliteit op de onderliggende hoogwaardige OV-assen in combinatie met het versnellen van de binnenstedelijke bouwopgave (in kwantitatieve en kwalitatieve zin). Investeren in het functioneren van de Oude Lijn en de onderliggende HOV-assen wordt mede gedaan om de toevoeging van woningen en arbeidsplaatsen rond HOV-knooppunten mogelijk te maken, wat omgekeerd weer de rendabiliteit van de OV-investeringen vergroot.
- In het BO MIRT van 21 november 2019 is afgesproken een Preverkenning Schaalsprong MOVV uit te voeren, waarin werd bepaald welke vervolgotrajecten er uitgezet worden (verkenning, onderzoeken, maatregelenpakketten). De Preverkenning omvat een aantal

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

¹⁰ Adaptieve Ontwikkelstrategie Metropoliitaan OV en Verstedelijking (MOVV), d.d. november 2019.

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

deelonderzoeken¹². De uitkomsten zijn vastgesteld in het BO-MIRT van het najaar 2020 en vormen het uitgangspunt voor de voorbereiding van een startbeslissing MIRT-verkenning Oude Lijn.

¹² Eindrapportage Preverkenning Schaa sprong MOVV, d.d. november 2020.

2 Opgaven en doel

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

Het MIRT-Onderzoek bereikbaarheid Rotterdam Den Haag¹³ en de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO)¹⁴ concluderen dat de agglomeratiekracht van de Zuidelijke Randstad toeneemt als de verstedelijkingsopgave en de bereikbaarheidsopgave in samenhang worden opgepakt. Een basisvoorwaarde voor de economische groei is een goede bereikbaarheid, met name per hoogwaardig Openbaar Vervoer. De Oude Lijn is de spoorlijn tussen Leiden en Dordrecht en verbindt steden als Leiden, Den Haag, Delft, Rotterdam en Dordrecht in de zuidelijke Randstad met elkaar. In steden die langs de Oude Lijn liggen wonen de meeste mensen en concentreren zich de meeste arbeidsplaatsen. De bestuurlijk keuze is om verdere verstedelijking vooral langs de Oude Lijn te concentreren. Naast een forse toename van het aantal woningen blijven ook economische sectoren groeien. Het gaat dan om o.a. de groei van universiteiten/campussen (Leiden, Den Haag, Delft, Rotterdam, Dordrecht Leerpark), de kennis- en diensteneconomie en de nieuwe bedrijven die daaruit ontstaan. De MIRT-Verkenning kijkt zowel naar 2030 als naar 2040.



Figuur 1. Scope MIRT-Verkenning Oude Lijn

¹³ MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag, d.d. juli 2017.

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

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

Als gevolg van de voorziene groei (als gevolg van verstedelijking en autonome groei OV-gebruik) neemt ook de druk op bereikbaarheid en beschikbare ruimte toe. Zowel de (spoor)infrastructuur van de Oude Lijn, zoals deze aanwezig is na uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), als een viertal bestaande stations hebben onvoldoende capaciteit en kwaliteit voor de beoogde verstedelijkingsopgave en de benodigde schaa sprong in het openbaar vervoer. Het gaat hierbij om de aanpak van de vier bestaande knooppunten Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centrum en Dordrecht (zie Figuur 1). De MIRT-Verkenning richt zich daarbij op de aanpassingen aan de stations zelf (reizigerstunnels, perrontoe gangen, stationshallen) en de directe omgeving daarvan (onderdoorgangen, fietsenstallingen, busstations, in- en uitgangen, stationspleinen, aansluitingen op langzaam verkeersroutes). Geen onderdeel van de Verkenning zijn de verstedelijkingsontwikkelingen zelf (vastgoed). Ook wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheid en fasering om nieuwe stations te realiseren. Daarbij beperkt de onderzoeksscope zich tot de nieuwe stations die uit de Preverkenning naar voren zijn gekomen (Rijswijk Buiten, Schiedam Kethel, Rotterdam Van Nelle, Dordrecht Leerpark). Rotterdam Stadionpark¹⁵ neemt een bijzondere positie in. Voorzien is dat in de MIRT-Verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam toegewerkt wordt naar een voorkeursbesluit over de ontwikkelingen van een sprinterstation. Dit is een belangrijke eerste stap in de ontwikkeling van de Oude Lijn en zal een uitgangspunt zijn voor de MIRT-Verkenning Oude Lijn. De doorontwikkeling van Stadionpark naar een Citysprinter- en Intercitystation (als alternatief voor Blaak) en de versterking van de knooppuntfunctie wordt in het kader van de MIRT-Verkenning Oude Lijn nader onderzocht.

2.2 Doel MIRT-Verkenning Oude Lijn

Het doel van deze MIRT-Verkenning is te komen tot integrale afspraken over een schaa sprong in het metropolitaan OV langs de Oude Lijn¹⁶ in samenhang met de grote verstedelijkingsopgave in deze regio. Deze integrale aanpak versterkt de agglomeratiekracht van de Zuidelijke Randstad, zorgt ervoor dat de steden met haar toplocaties (woon-werk) in de toekomst duurzaam bereikbaar blijven, vergroot de kansgelijkheid/kansen voor mensen (nabijheid woon-werklocaties), leidt tot verbetering van de leefomgevingskwaliteit in de steden, voorkomt extra toename van het autoverkeer op het al drukke wegennet en ontziet het groene landschap. Gezien het doel van deze MIRT-Verkenning worden de infrastructurele investeringen op de Oude Lijn en gebiedsontwikkeling op de vier knooppunten in samenhang opgepakt. Daartoe wordt in deze MIRT-Verkenning gekeken naar zowel de 'Infrastructuur Oude Lijn' als naar 'Knooppunten Oude Lijn' die in het proces naar een voorkeursalternatief gezamenlijk en in samenhang worden uitgewerkt.

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

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

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

2.3 Urgentie

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

In het eerder uitgevoerde MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag¹⁷ hebben Rijk en regio al geconcludeerd dat stedelijke verdichting langs hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) – de Oude Lijn en RandstadRail in het bijzonder – het meest bijdraagt aan het versterken van de agglomeratiekracht in de Zuidelijke Randstad. Op basis van die conclusie is in november 2019 de Adaptieve Ontwikkelstrategie Metropolitaan OV en Verstedelijking (AOS MOVV) voor de Schaa sprong OV in combinatie met verstedelijking (wonen, werken, voorzieningen en bijbehorend ruimtelijk flankerend beleid) opgesteld en vastgesteld in het BO-MIRT¹⁸. Bij ongewijzigd beleid na 2025 en doorgaande hoge groei van het aantal reizigers als gevolg van woningbouw en mobiliteitstransitie treden de mobiliteitsknelpunten uit de IMA¹⁹ snel op. Zonder ingrepen in het OV-systeem komt de bereikbaarheid van de toplocaties en daarmee de agglomeratiekracht in de komende decennia verder onder druk te staan. Voor de vier bestaande knooppunten Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centrum en Dordrecht is de urgentie tot een grondige aanpak het grootst. Belangrijkst is hoe de mobiliteits- en ruimtelijke ontwikkelingen te faciliteren zijn binnen de schaarse ruimte die er is.

2.4 De onderscheiden opgaven staan centraal

Binnen de Preverkenning Schaa sprong MOVV²⁰ is de AOS MOVV verder uitgewerkt in nauwe samenwerking met de verstedelijkingsopgaven nabij de Oude Lijn. Hierbij zijn een aantal opgaven onderkend die centraal staan in de MIRT-Verkenning en hierna worden toegelicht.

2.4.1 City Sprinter & Nieuwe Stations

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

2.4.2 Knooppunt Leiden Centraal

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

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

¹⁷ MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag, d.d juli 2017.

¹⁸ Adaptieve Ontwikkelstrategie Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV), d.d. november 2019.

¹⁹ Kamerstuknr invoegen

²⁰ Eindrapportage Preverkenning Schaa sprong MOVV, d.d. november 2020.

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

2.4.3 *Knooppunt Den Haag Laan van NOI*

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

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

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

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

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

2.4.4 *Knooppunt Schiedam Centrum*

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

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

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

2.4.5

Knooppunt Dordrecht

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

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

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

3 Oplossingsrichtingen

3.1 Verschillende oplossingsrichtingen worden uitgewerkt

De opgaven maken het uitwerken van verschillende oplossingsrichtingen urgent. Op basis van de resultaten van de Preverkenning²¹ en de aanvullende ontwerpende onderzoeken voor de knooppunten zijn bouwstenen nodig. De zoekruimte aan het begin van een MIRT-Verkenning is nog groot en er is nog een breed palet aan potentiële oplossingsrichtingen mogelijk. In de paragrafen 3.1.1 tot en met 3.1.5 is voor iedere bouwsteen aangegeven welke oplossingsrichtingen vertrekpunt zijn voor de MIRT-Verkenning. Wat we in de Startbeslissing beschrijven als de te onderzoeken alternatieven en varianten, is niet limitatief. Eén van de doelen van de participatie tijdens de verkenning is het ophalen van ideeën. Dat kan leiden tot nieuwe varianten of zelfs tot nieuwe alternatieven.

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

3.1.1 City Sprinter & Nieuwe Stations

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

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

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

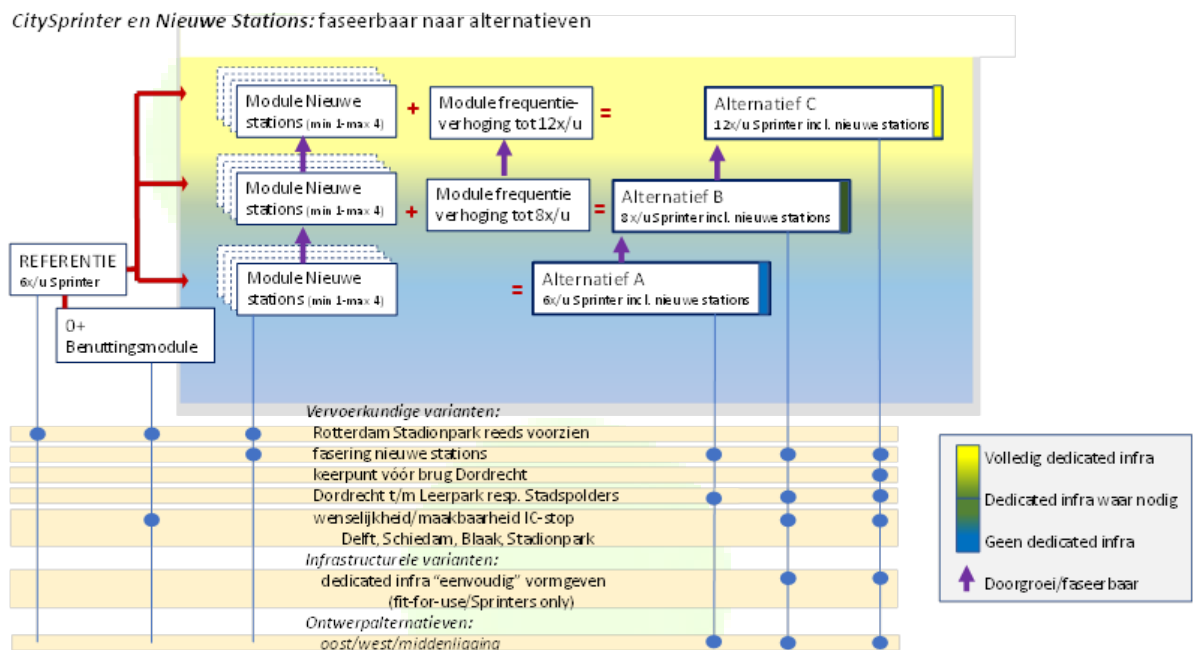
De te bestuderen alternatieve oplossingsrichtingen zijn opgezet vanuit de wens om te komen tot een faseerbaar eindbeeld. Als aan het einde van de MIRT-Verkenning niet wordt gekozen om

²¹ Eindrapportage Preverkenning Schaalsprong MOVV, d.d. november 2020.

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

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

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



Figuur 2. Alternatieven onderdeel City Sprinter & Nieuwe Stations.

- In de MIRT-Verkenning zullen de volgende alternatieven en varianten **niet** worden onderzocht:
- Directe ombouw naar een metro. Dit brengt hoge kosten met zich mee en de spoorbaan kan dan voor langere tijd niet gebruikt worden²³.
 - Extra Intercity's als oplossing voor de gewenste schaa sprong in het OV op de Oude Lijn. De MIRT-Verkenning richt zich alleen op de uitbreiding van het stoptreinproduct. Het voorziene aantal IC's na het gereedkomen van PHS wordt in de MIRT-Verkenning als uitgangspunt genomen. De effecten van de verschillende alternatieven en varianten op de IC-dienstregeling zullen wel worden onderzocht. Ook zullen er gevoeligheidsanalyses uitgevoerd worden bij de huidige IC-stations (Blaak, Schiedam en Stadionpark als alternatief voor Blaak) om te zien of de infrastructuur een beperkende factor vormt om al of niet met (een deel van) de Intercity's op deze stations te blijven stoppen als de CitySprinter ook rijdt (en zo ja of en hoe het mogelijk is om deze beperking op te heffen).
 - De verbreding van de Willemsspoortunnel in Rotterdam en de spoorbrug over de Oude Maas in Dordrecht (de Grote Brug), in verband met de hoge kosten en de impact die de ingrepen hebben op het spoorstelsel (de spoorbaan kan voor langere tijd niet gebruikt worden).

²³ Eindrapportage Pré-verkenning Schaa sprong MOVV, d.d. november 2020.

3.1.2

Knooppunt Leiden Centraal

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

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

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

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



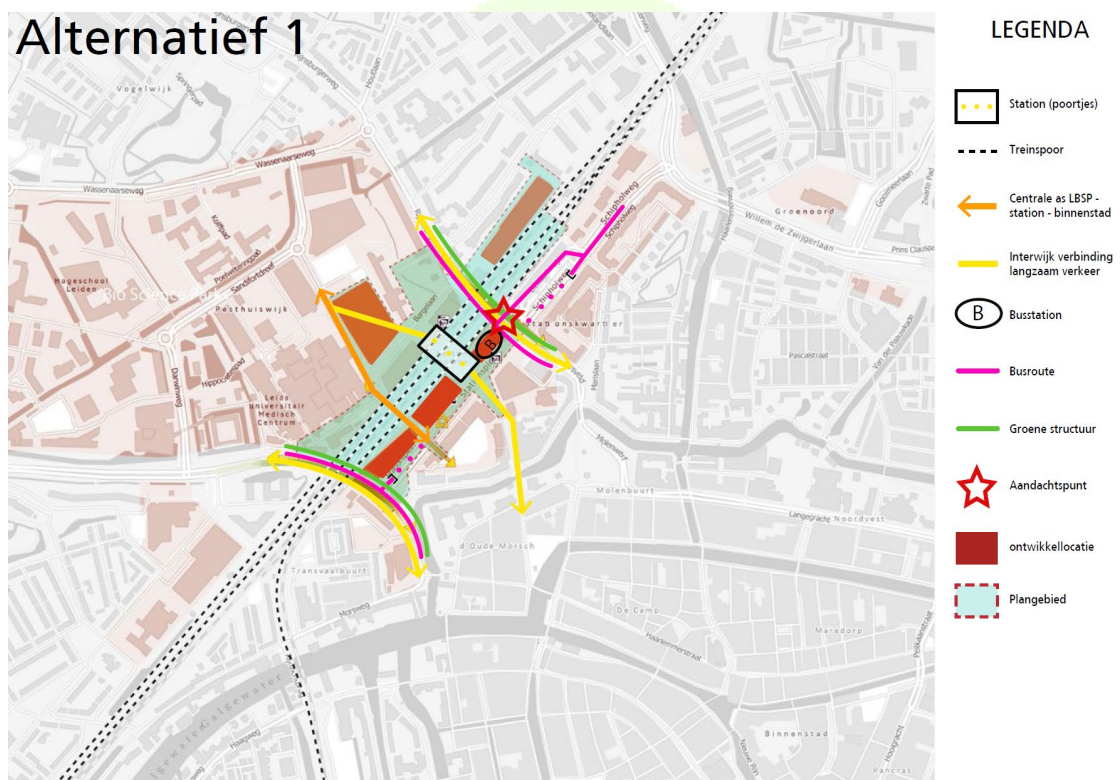
- Figuur 3. Overzicht projectgebied knooppunt Leiden Centraal.

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

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

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

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



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

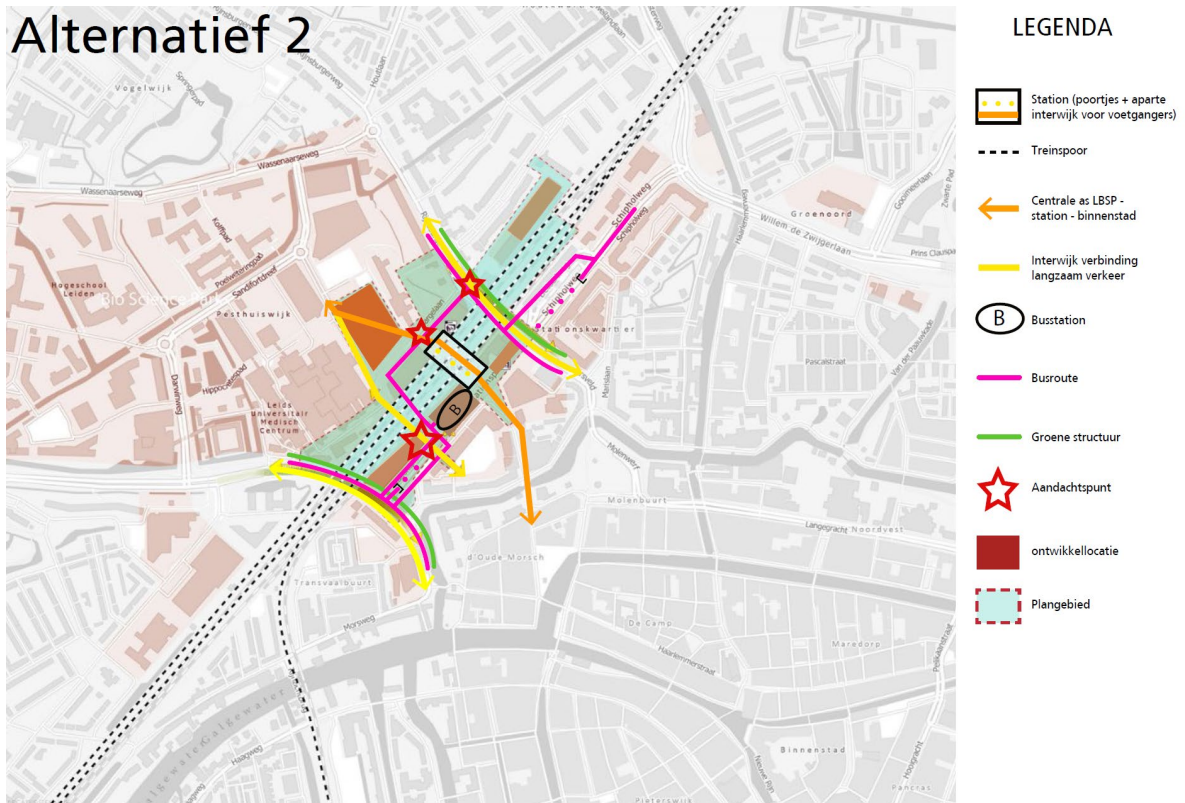
- **EL2 Versterken van mobiliteit.**

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

Het alternatief gaat uit van:

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

Alternatief 2



Figuur 4. Weergave alternatief EL2 – Versterken van mobiliteit.

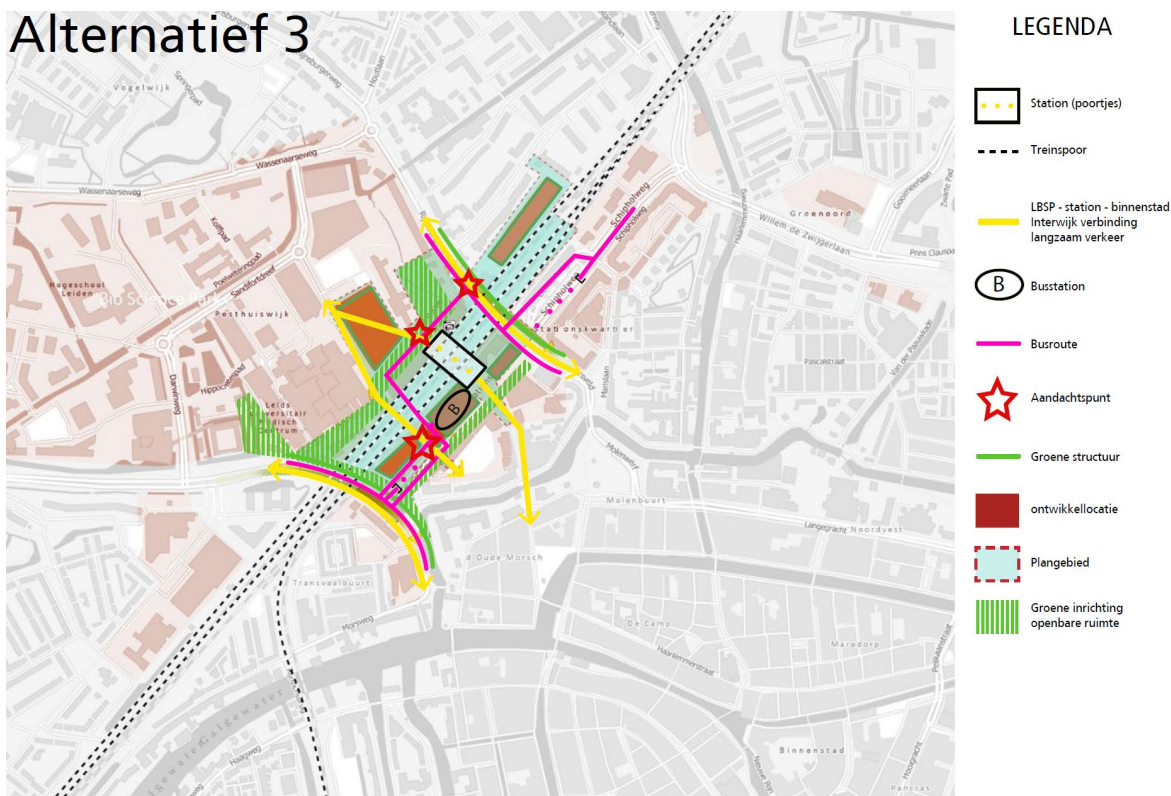
▪ EL3 Versterken van Duurzaamheid & Leefbaarheid.

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

Het alternatief gaat uit van:

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

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



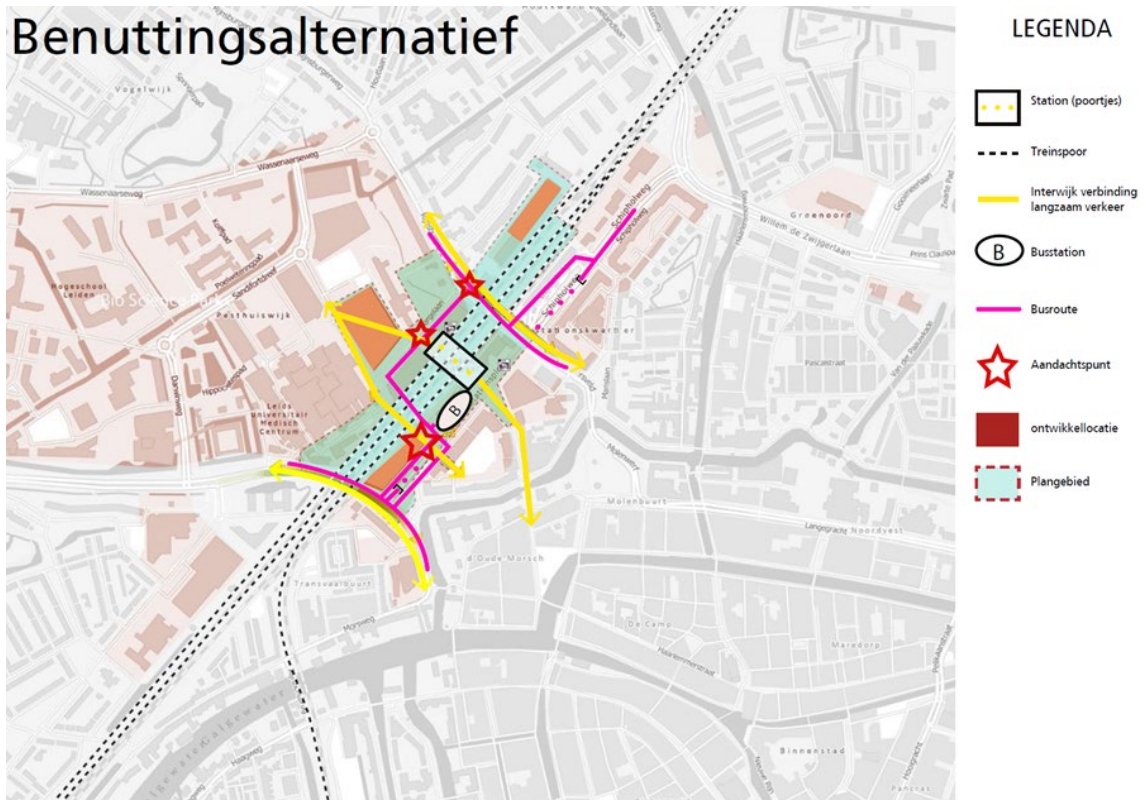
Figuur 5. Weergave alternatief EL3 – Versterken van Duurzaamheid & Leefbaarheid.

▪ **BL1 Benuttingsalternatief.**

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

Het alternatief gaat uit van:

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

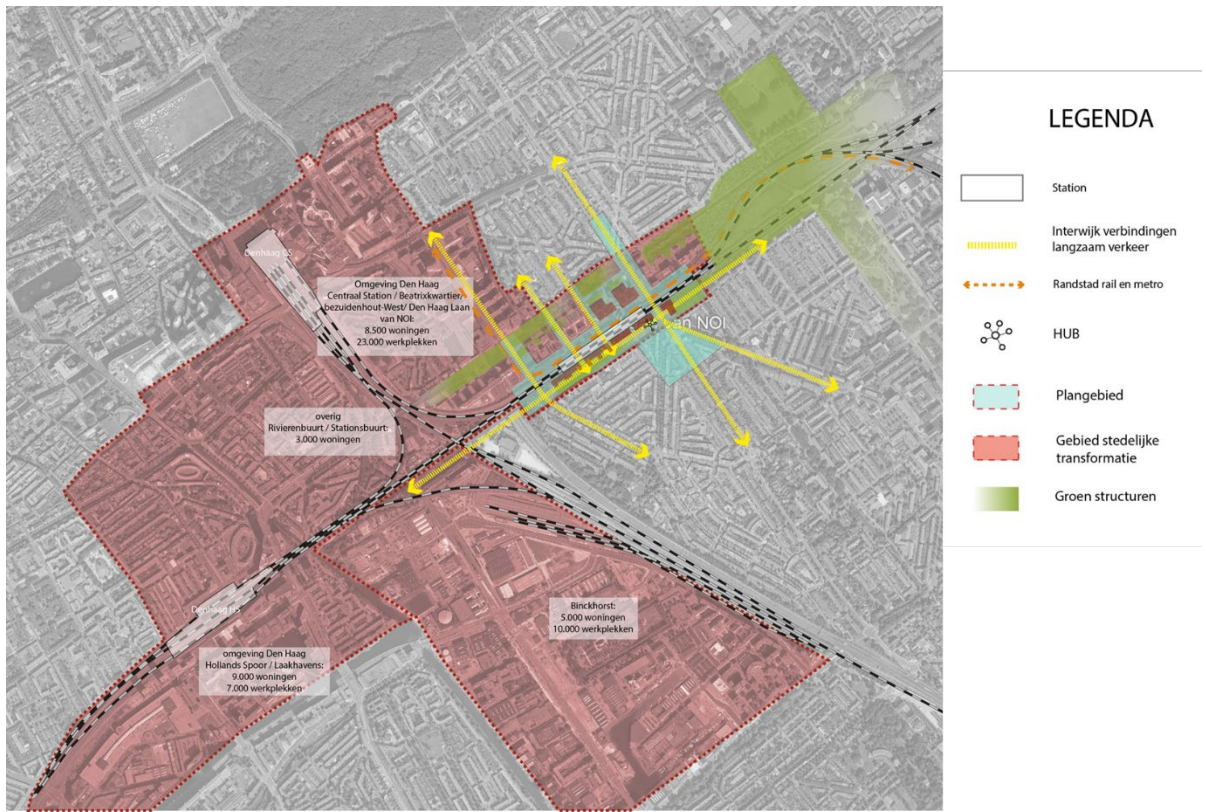


Figuur 6. Weergave BL1 – Benuttingsalternatief.

3.1.3 Knooppunt Den Haag Laan van NOI

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

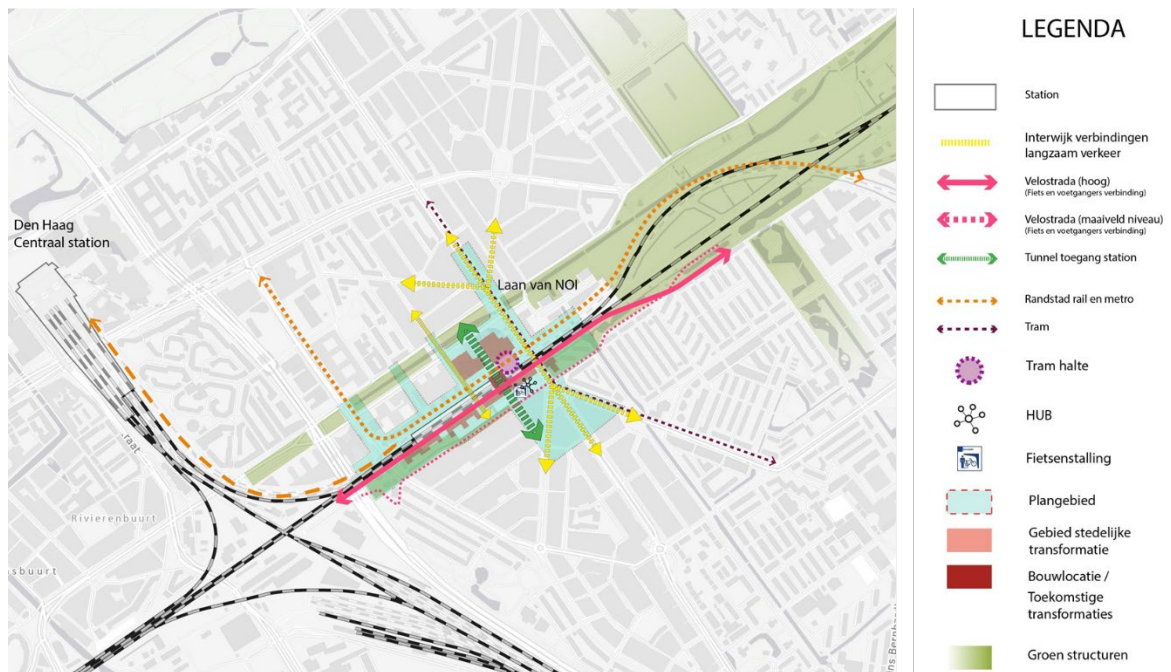
- De alternatieven zijn mede gedefinieerd op basis van de positie van Den Haag NOI in het Haagse netwerk.
- De configuratie, oriëntatie en bediening van het station in combinatie met de aansluiting op bus, tram en metro (BTM).
- De inrichting van de openbare ruimte inclusief mobiliteitsfunctie.
- Het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



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

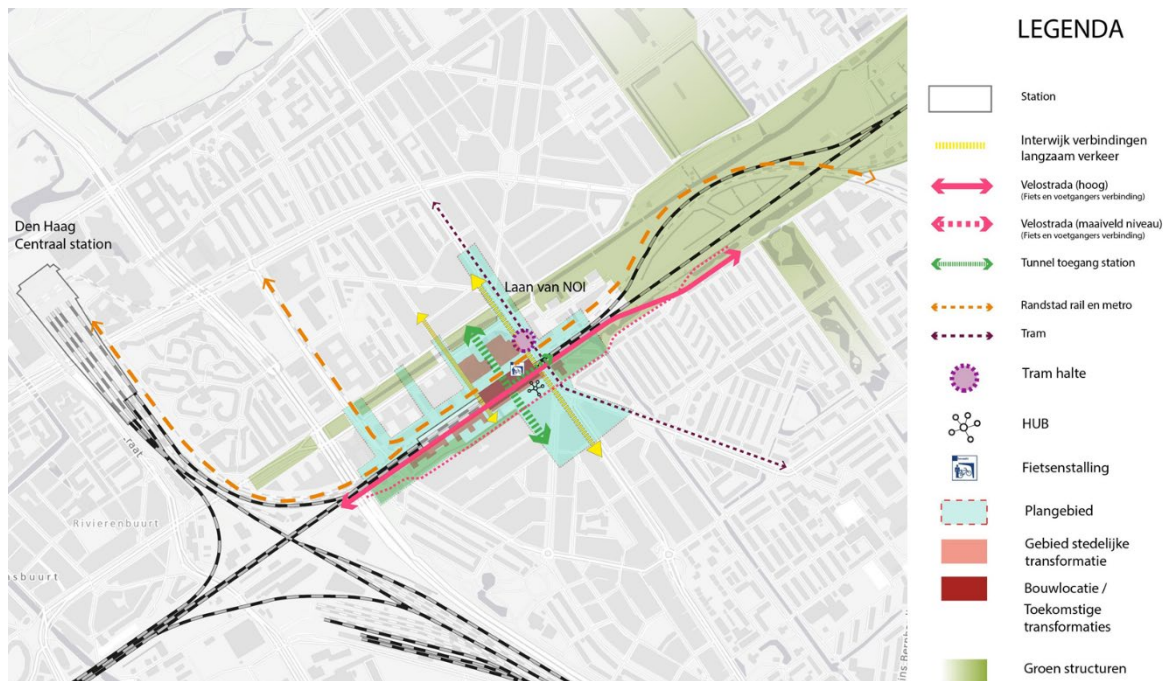
De beschrijving van de alternatieven is hieronder weergegeven. Het gaat hierbij om:

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



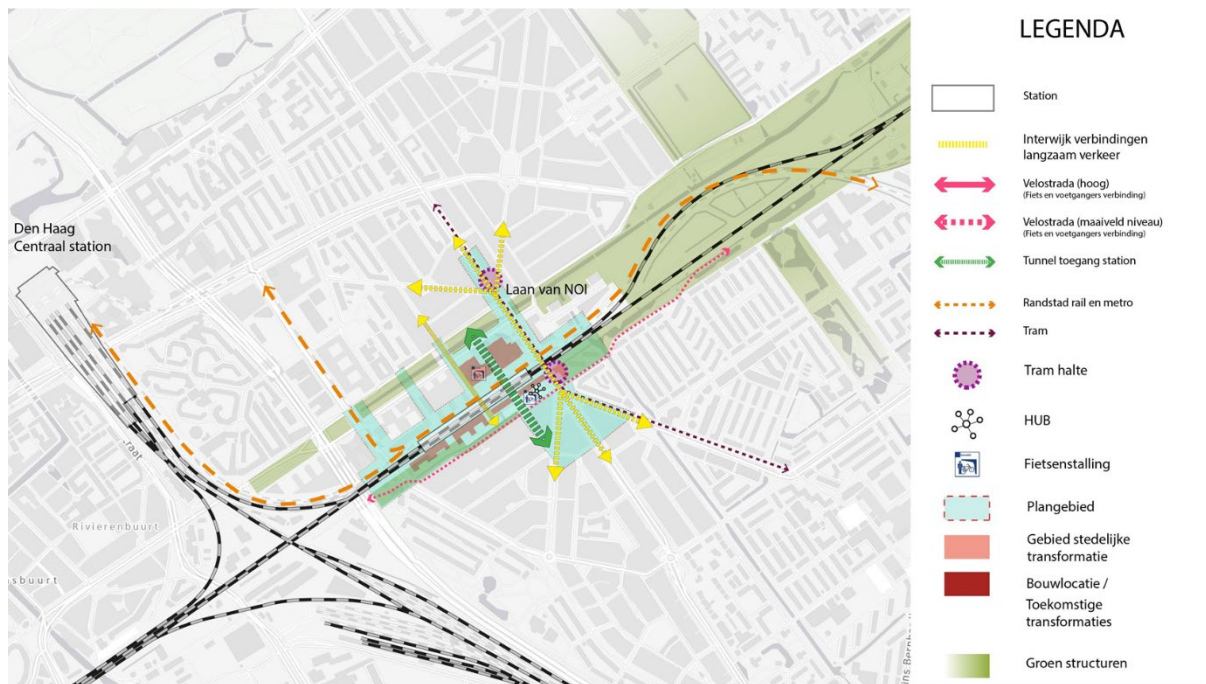
Figuur 8. Weergave alternatief EN1 – Overstapknoppoort.

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



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

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



Figuur 10. Weergave alternatief BN1 – Benuttingsalternatief.

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

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

Belangrijkste onderzoeksvragen bij het knooppunt Laan van NOI zijn:

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

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

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

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

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

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

3.1.4 *Knooppunt Schiedam Centrum*

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

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

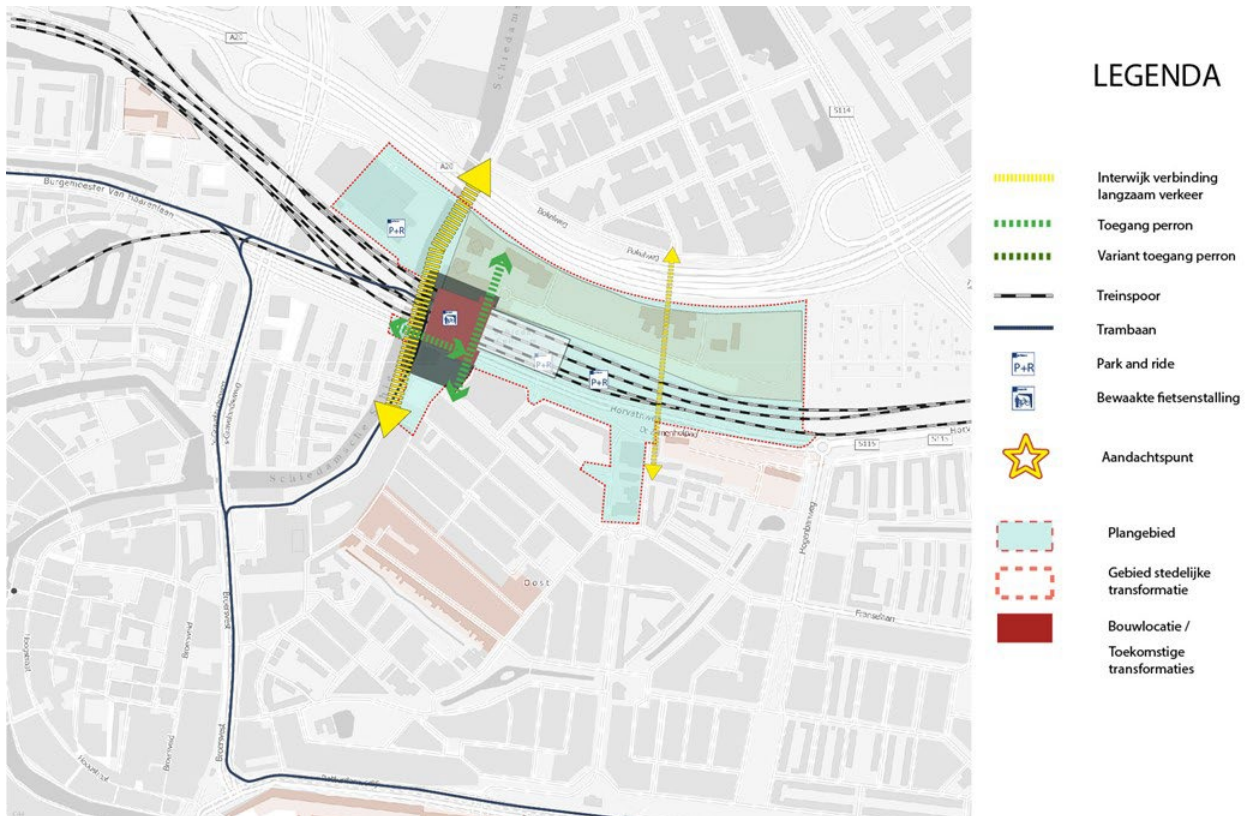
- Compacte OV-knoop met goede integratie van de verschillende modaliteiten (bus trein metro tram fiets auto voetganger) met het station.



Figuur 11. Overzicht projectgebied knooppunt Schiedam Centrum.

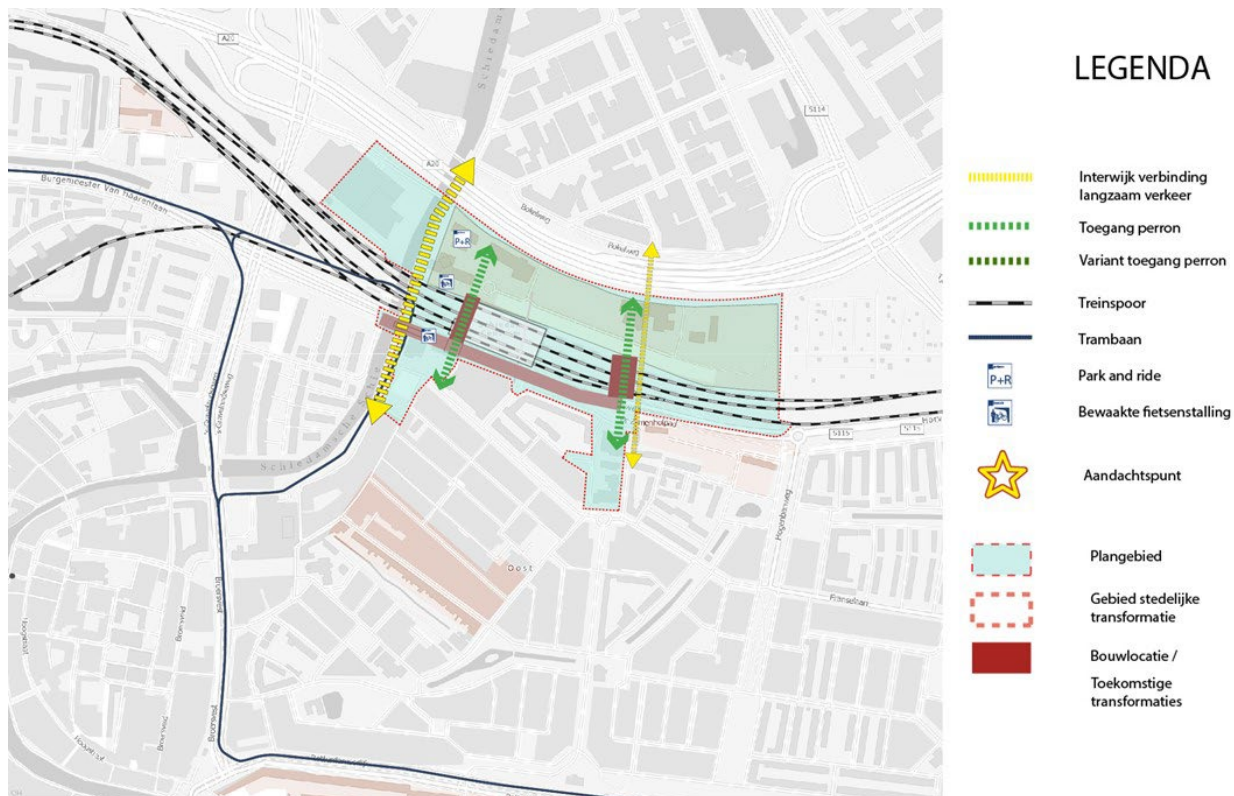
De beschrijving van de alternatieven is hieronder weergegeven. Het gaat hierbij om:

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



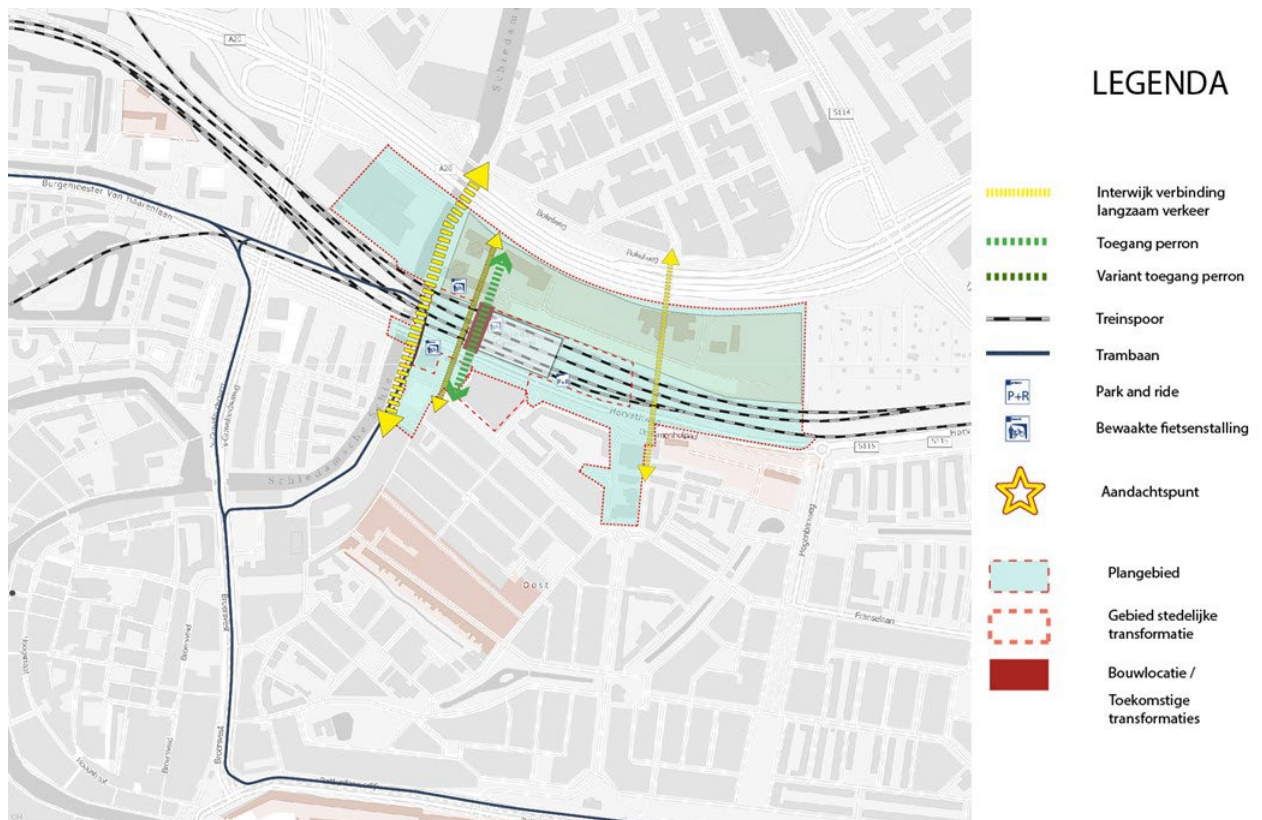
Figuur 12. Weergave alternatief ES1 – Station aan de Schie.

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



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

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



Figuur 14. Weergave alternatief BS1 – Benuttingsalternatief Centrale As.

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

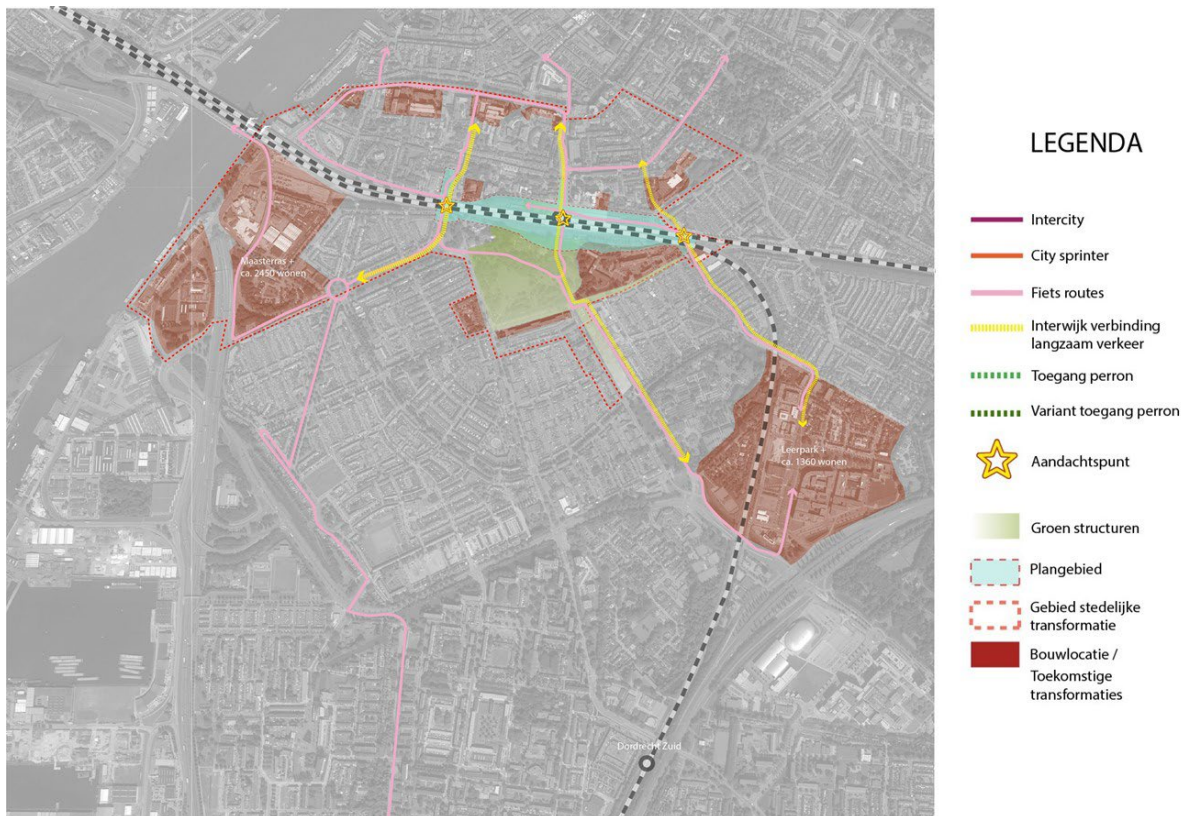
- De bestaande twee passages (in het station en langs de Schie) blijven in stand maar kunnen wel qua functie en omvang aangepast worden.
- Er wordt uitgegaan van een nieuwe Boerhave passage.
- Het ruimtebeslag van de sporen en perrons ligt vast.
- Voor wat betreft de verstedelijking is alleen de exacte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

3.1.5 Knooppunt Dordrecht

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

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

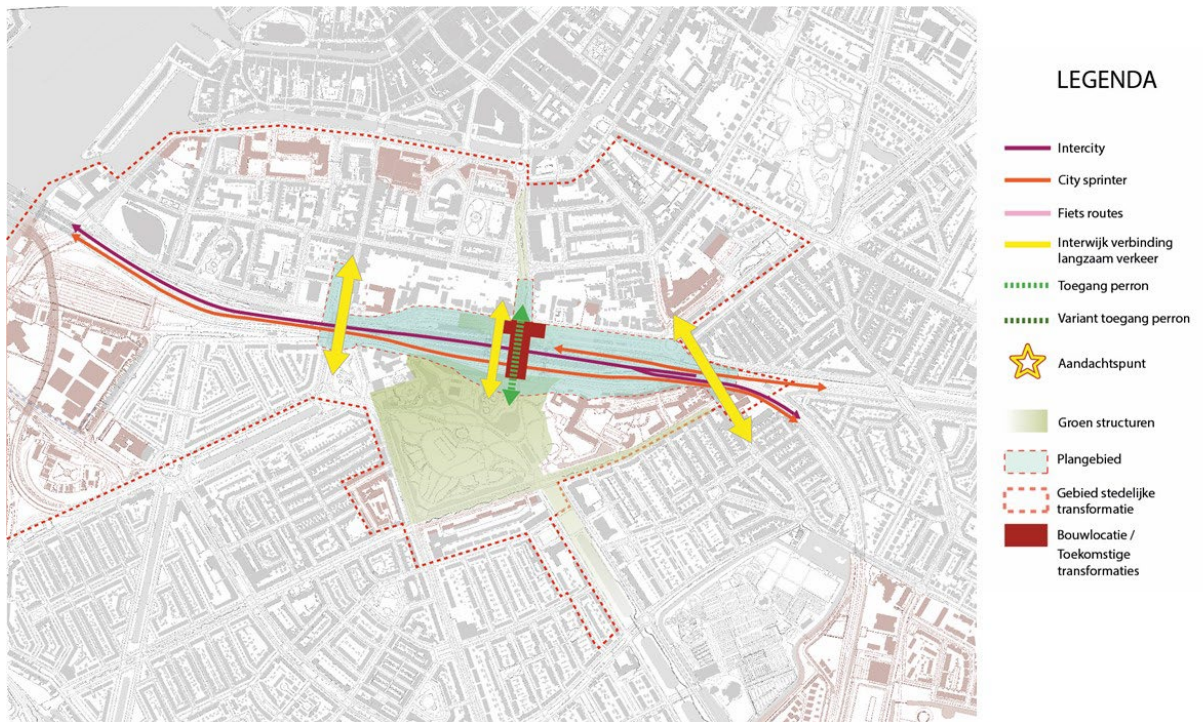
- de toekomstige aanlanding van de city sprinters op het station (op de westelijke sporen, de oostelijke sporen of met gemengd sporengedruik).
- De toegang tot de perrons, eventueel in combinatie met een interwijkverbinding.



Figuur 15. Overzicht projectgebied knooppunt Dordrecht.

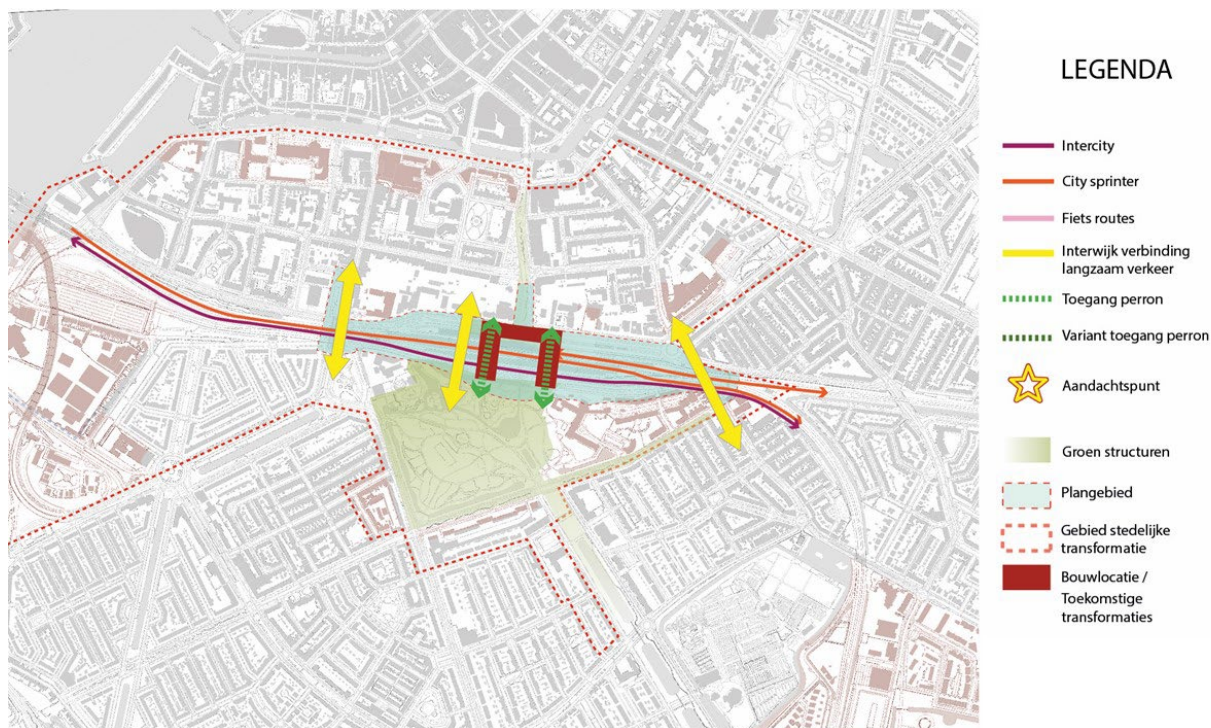
De beschrijving van de alternatieven is hieronder weergegeven. Het gaat hierbij om:

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



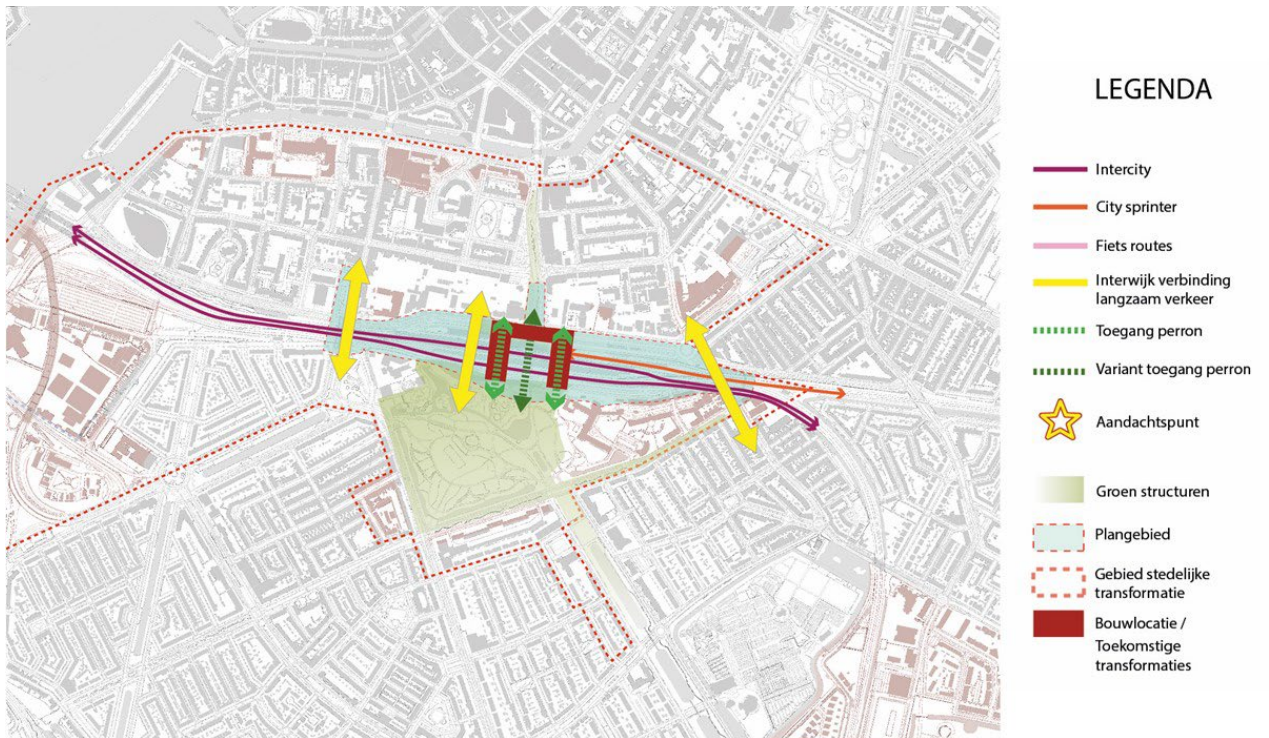
Figuur 16. Weergave alternatief ED1 – CitySprinter West.

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



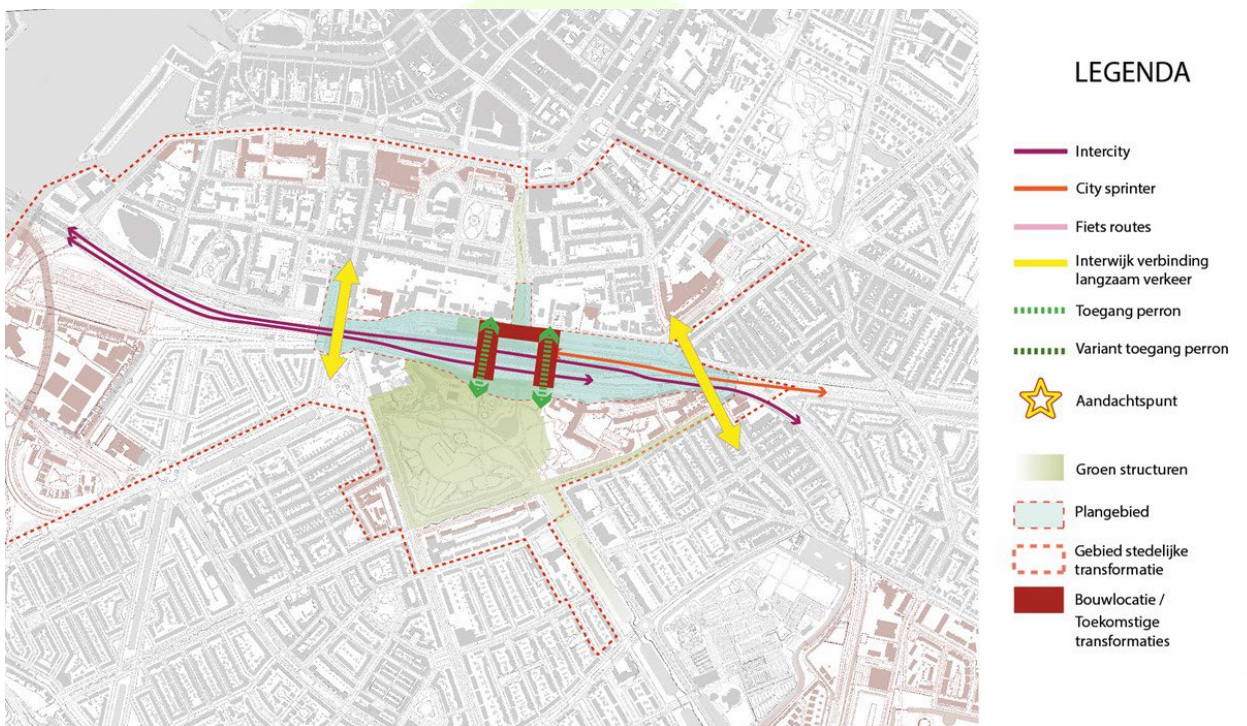
Figuur 17. Weergave alternatief ED2 – CitySprinter Oost.

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



Figuur 18. Weergave alternatief ED3 – CitySprinter.

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



Figuur 19. Weergave alternatief BD1 – Benuttingsalternatief.

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

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

Belangrijke onderzoeksvragen bij dit knooppunt zijn:

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

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

3.2 Er is geld gereserveerd voor de bekostiging van maatregelen

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

De studiekosten van de Verkenning worden bekostigd uit het totaalbudget.

4 Participatieaanpak en raakvlakprojecten

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Meedoen: raadgevend adviseren

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

Meedenken: raadplegen

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

Meeweten: informeren

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

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

4.3 Raakvlakken met andere projecten en ontwikkelingen

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

- Verstedelijkingsalliantie/uitwerking verstedelijkingsakkoord (verstedelijking langs spoor). Het in 2019 gesloten Verstedelijkingsakkoord worden in een paralleltraject verder uitgewerkt in een Verstedelijkingsstrategie, welke geagendeerd wordt in het BO MIRT 2021. Voor 14 grootschalige woningbouwgebieden in Nederland werkt het Rijk met de betrokken overheden in een integrale aanpak aan de planontwikkeling²⁴. In de Zuidelijke Randstad gaat het daarbij om Rotterdam Oostflank, Den Haag CID en de Oude Lijn Leiden-Dordrecht.
- Het Verstedelijkingsakkoord wordt geactualiseerd in het najaar van 2022. Toevoegen programma Woningbouw en inzet op 900.000 woningen in heel Nederland. Het grootste aandeel daarvan landt in de provincie Zuid-Holland met een concentratie in het NOVEX-verstedelijkingsgebied Zuidelijke Randstad. De Oude Lijn vormt de backbone van deze verstedelijkingsopgave.
- MIRT-Verkenning CID Binckhorst en Gebiedsontwikkeling CID Binckhorst. In de MIRT-Verkenning wordt onderzocht met welke vorm van Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV) de meeste mensen snel en comfortabel op hun bestemming kunnen komen. Het gaat om het traject tussen Den Haag Centraal, de Binckhorst en Station Voorburg, en een aansluiting richting Delft. Dit traject maakt onderdeel uit van de toekomstige Koningscorridor met doorkoppelingen van vanaf Voorburg naar Zoetermeer en vanaf Den Haag CS naar Scheveningen.
- MIRT-Verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam. In de MIRT-Verkenning worden zes oplossingen onderzocht: een nieuwe multimodale oeververbinding tussen Kralingen en Feijenoord, een treinstation Stadionpark²⁵, een HOV-verbinding tussen Zuidplein en Kralingse Zoom, een HOV-verbinding tussen Zuidplein en Rotterdam Centraal via de Maastunnel, maatregelen op de A16 en maatregelen op de Algeracorridor.
- Ontwikkeling Zuidwestlandcorridor (Leyenburgcorridor). Het betreft de verbeterde ontsluiting van Den Haag Zuidwest.
- Programma Feyenoord City en initiatief Feijenoord XL. Feyenoord City is een gebiedsontwikkeling (met vastgesteld bestemmingsplan) binnen het bredere plangebied Stadionpark (o.a. ontwikkeling van een nieuw stadion voor Feyenoord, renovatie van het huidige stadion, nieuwe interwijkverbinding en de bouw van woningen). Feijenoord XL sluit aan op Feyenoord City en wil met het overkluizen van de doorgaande sporen en het verwijderen van emplacementssporen ruimte creëren voor een park en ruimte voor woningen. Momenteel voert ProRail in opdracht van Stichting Feijenoord XL en gemeente Rotterdam een verkenning uit naar verplaatsingsmogelijkheden en -locaties voor het spooreplacement IJsselmonde.

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

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

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

5 Aanpak

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

De Verkenning Oude Lijn wordt ingericht volgens de MIRT-spelregels, die onlangs zijn geactualiseerd²⁶. In de MIRT-spelregels staat beschreven hoe een MIRT-studietraject moet worden gestart, ingericht en doorlopen, welke activiteiten er (tenminste) moeten worden uitgevoerd (bv participatie), welke informatieprofielen er gelden voor de verschillende MIRT-fases en hoe de verschillende MIRT-fases moeten eindigen. De Startbeslissing voor de Verkenning Oude Lijn voldoet aan de vereisten die in de MIRT-spelregels voor Startbeslissingen worden aangegeven.

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

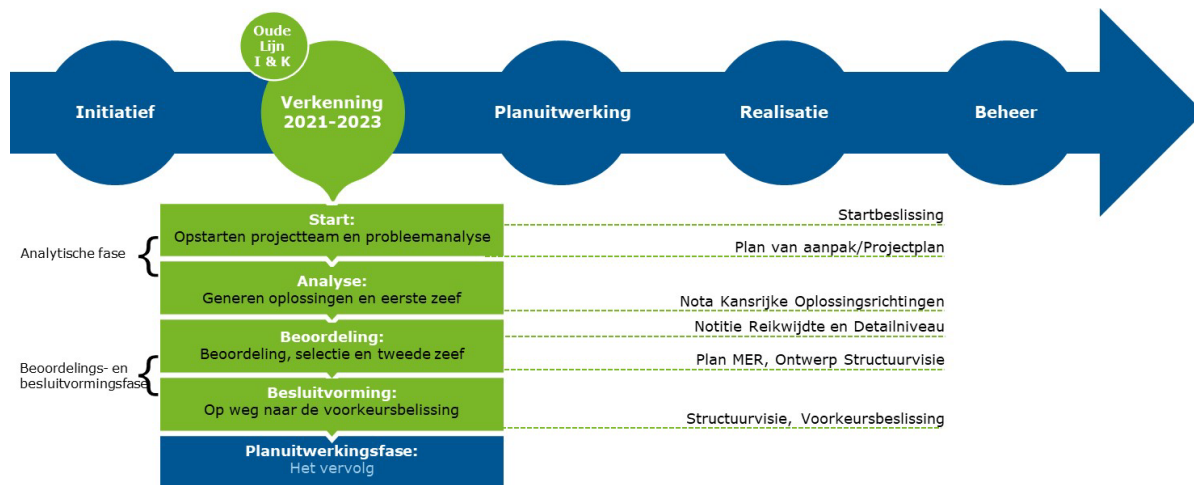
Een van de opgaven tijdens de Verkenning is om het juridische vervolgtraject in kaart te brengen: Welk procedureel vervolg geldt voor de Verkenning Oude Lijn en op wat voor soort besluit(en) gaat de Verkenning afkoersen. Bij de afronding van de Verkenning Oude Lijn zal niet alleen besloten worden over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

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

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

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

²⁶ Kamerstuk 36 200A, nr 4, 20 september 2022



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

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

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

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

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

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

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

5.3 Planning

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

Op basis van de inzichten uit de Preverkenning Oude Lijn²⁷ is de conclusie dat de systeemsprong vanuit vervoerwaarde gezien omstreeks 2040 nodig is. Vanuit het perspectief van verstedelijking – het ontsluiten van nieuwe woon-, werk- en leergebieden – én robuustheid van het netwerk is realisatie tussen 2030 en 2035 gewenst. De MIRT-Verkenning kijkt om die redenen zowel naar 2030 als naar 2040.

5.4 Beoordelingskader is leidend voor beoordeling van maatregelen

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

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

5.5 Meekoppelkansen

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

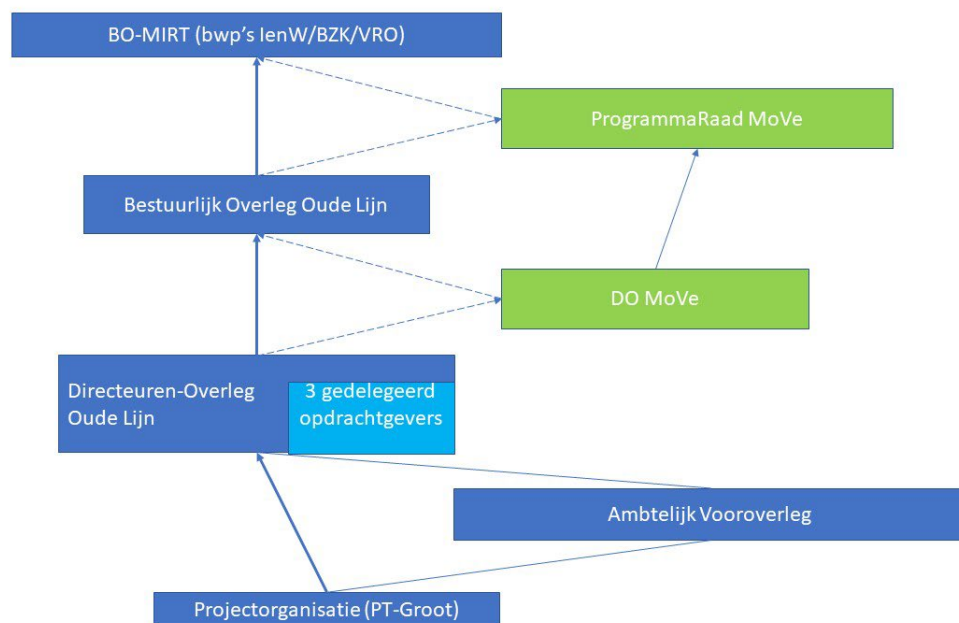
Meekoppelkansen zijn maatregelen/projecten die raken aan de MIRT-Verkenning Oude Lijn, maar niet direct bijdragen aan de doelstellingen daarvan. Bij meekoppelkansen gaat het om het meenemen van aanvullende doelstellingen van partijen (zowel overheden als derden) in de regio om daarmee meerwaarde te creëren.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

²⁷ Eindrapportage Preverkenning Schaalsprong MOVV, Notitie Oude Lijn, d.d. november 2020.

6 Organisatie en besluitvorming

6.1 Rijk en regio werken samen aan de MIRT-Verkenning

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



Figuur 21. Governance MIRT-Verkenning Oude Lijn

6.2 Taken en verantwoordelijkheden

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

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

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



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

6.3 Wederkerigheid Verstedelijking

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

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

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

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

Om de samenhang in de besluitvorming over de verschillende onderdelen, zowel inhoudelijk als financieel, goed te borgen wordt een 6^e werkspoor met een eigen projectteam ingericht. Startpunt hiervoor is de rapportage "handelingsperspectief en raamwerk voor een bestuursovereenkomst", dat in opdracht van MOVV is gemaakt²⁸. Het doel van dit 6^e werkspoor is om een bestuursovereenkomst op te stellen, die bij het besluit over het Voorkeursalternatief wordt vastgesteld. Hierin worden afspraken gemaakt over de integrale ontwikkeling van de knooppunten op basis van het voorkeursalternatief en de financiële bijdragen van verschillende partijen aan een integrale knooppuntontwikkeling (stations, buitenruimte, last-mile, gerelateerde gebieds- en vastgoedontwikkeling). De bestuursovereenkomst bevat minimaal de volgende elementen:

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

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

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

Bijlage A Lijst met afkortingen

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

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

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

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

Doelstelling MIRT-verkenning (cf Startbeslissing)

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

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

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

Expert judgement

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

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

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

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

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

Thema's	Aspect	Criterium (ten opzichte van referentie)	Methodiek	Wanneer kansrijk?
	OV-bereikbaarheid voor mensen	<ul style="list-style-type: none"> Verbetering OV-bereikbaarheid stadsdelen en economische toplocaties 	<ul style="list-style-type: none"> Kwantitatief (verkeersmodel) Bereikbaarheidskaarten Kwalitatief (index bereikbaarheidsindicator) 	Oplossing vergroot nabijheid stadsdelen – economische toplocaties
Verbetering leefomgevingskwaliteit in steden	Verbetering leefomgevingskwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> Verbeteren milieukwaliteit op aspecten o.a. lucht, geluid 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatief (expert judgement) 	Oplossing draagt bij aan verbeteren milieukwaliteit
	Verbetering ruimtelijke kwaliteit en verblijfskwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> Bijdrage van de oplossing aan de gewenste verblijfskwaliteit (o.a. kwaliteit openbare ruimte, groen en entree van de stad) 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatief (expert judgement) bv via Bureau Spoorbouwmeester³⁰ 	Oplossing draagt bij aan gewenste verblijfskwaliteit
		<ul style="list-style-type: none"> Goede oriëntatie, heldere routes en comfortabele overstap naar rest van de stad en andere modaliteiten 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatief (expert judgement) bv via Bureau Spoorbouwmeester 	Oplossing faciliteert goede oriëntatie, heldere routes en comfortabele overstap
	Verbeteren wisselwerking knooppunt en de omgeving met de voorzieningen (interactiemilieu)	<ul style="list-style-type: none"> Combinatie van activiteiten, wisselwerking binnen en grenzend aan spoor/OV-knoop (in gebouwen en openbare ruimte) 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatief (expert judgement) 	Oplossing levert positieve bijdrage aan het verbeteren van de wisselwerking tussen knooppunt en omgeving (interactiemilieu)
	Verbeteren samenhang in de stad / slechten spoorbarrière	<ul style="list-style-type: none"> Logische, sociaal veilige, vanzelfsprekende verbindingen tussen beide zijden van de spoorbundel / vervoersknoop 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatief (expert judgement) bv via Bureau Spoorbouwmeester) 	Oplossing verbetert de samenhang in de stad en/of slecht de barrière
Mobiliteit/bereikbaarheid	Ontsluiten nieuwe woon- en werklocaties langs de Oude Lijn	<ul style="list-style-type: none"> Mate waarin woon-werklocaties worden ontsloten met OV binnen 30-60 minuten 	<ul style="list-style-type: none"> Verkeersmodel, bereikbaarheidskaarten 	Oplossing draagt bij aan verbetering van de bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties Oude Lijn
	Voorkomen vervoerknelpunt Oude Lijn	<ul style="list-style-type: none"> Mate waarin de treincapaciteit voldoet aan de vervoervraag 	<ul style="list-style-type: none"> Verkeersmodel 	Oplossing biedt voldoende treincapaciteit voor de vervoervraag
	Beleving van de reizigers (bus/trein/passanten)	<ul style="list-style-type: none"> Mate waarin oplossing bijdraagt aan (gevoel van) comfort, veiligheid, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatief (expert judgement) bv via Bureau Spoorbouwmeester 	Oplossing draagt bij aan verbeterde reizigersbeleving
	Robuustheid/betrouwbaarheid van het netwerk (spoor en regionaal OV)	<ul style="list-style-type: none"> Punctualiteit, be- en bijstuurbaarheid, beschikbaarheid redundante verbindingen (meerdere reisopties), uitvoerbaarheid dienstregeling. 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatief (expert judgement, analyse ProRail en regionale OV-vervoerders) 	Oplossingen geven geen aanleiding tot onoverkomelijke verslechtingen en/of kunnen de verwachte groei van reizigers accommoderen.

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

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

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

Beoordelingsschaal Analysefase - Zeef 1

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

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

Retouradres: Postbus 9100, 2300 PC Leiden

Aan de leden van de gemeenteraad

Gemeente Leiden
Bezoekadres Stadhuis
Stadhuisplein 1
Postadres Postbus 9100
2300 PC Leiden
Telefoon 14071
E-Mail
Website www.leiden.nl/gemeente

Datum 9 januari 2024
Ons kenmerk Z/23/3612537
Onderwerp Raadsinformatiebrief voortgang MIRT verkenning
Knooppunt Leiden Centraal

Contactpersoon L. Hazeleger
Doorkiesnummer 14071

Beste leden van de gemeenteraad,

Het stationsgebied van Leiden is de toegangspoort van onze stad voor de vele reizigers, studenten en toeristen die dagelijks onze stad bezoeken. Bovendien is Knooppunt Leiden Centraal hét ov-knooppunt van de regio en verbindt het ons met de rest van het land. Door de forse groei van het aantal inwoners en banen in de stad en de regio groeit ook het aantal reizigers. En daar is knooppunt Leiden Centraal niet klaar voor. Daarom onderzoeken we de komende jaren wat nodig is om het knooppunt klaar te maken voor de toekomst. Om de ontwikkeling van Knooppunt Leiden Centraal mogelijk te maken werken het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Provincie Zuid Holland, Gemeente Leiden, NS, ProRail en het Leids Universitair Centrum de komende jaren samen.

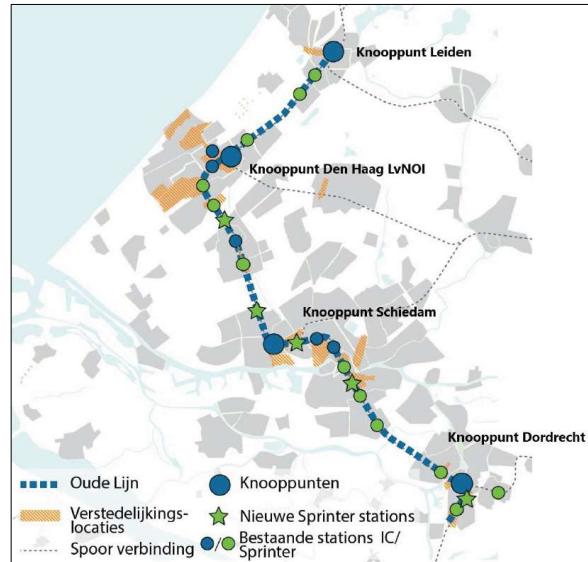
Met deze brief informeren wij u over de voortgang van het afgelopen jaar en nemen wij u mee in de stappen die we dit jaar (2024) willen zetten.

Inleiding

Op 14 november 2022 hebben wij u geïnformeerd over de startbeslissing (Z/22/3449392). Dit besluit maakt grote investeringen mogelijk om knooppunt Leiden Centraal en het stationsgebied toekomstbestendig en duurzaam te maken.

Het project Knooppunt Leiden Centraal is onderdeel van de MIRT-Verkenning Oude Lijn. MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Dit is een investeringsprogramma van het Rijk voor projecten en programma's in het ruimtelijk domein.

De Oude Lijn is de spoorlijn tussen Leiden en Dordrecht en verbindt al sinds 1847 de steden Leiden, Den Haag, Delft, Schiedam, Rotterdam en Dordrecht met elkaar. Deze regio, de Zuidelijke Randstad, groeit de komende jaren hard. Er komen 170.000 woningen en 85.000 banen bij in de steden langs de Oude Lijn. Om de regio te kunnen laten groeien, moet ook de bereikbaarheid meegroeien.



Om de ontwikkelingen in en rondom de steden langs de spoorlijn Oude Lijn verder mogelijk te maken, zijn het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, ProRail en de gemeenten Leiden, Den Haag, Schiedam en Dordrecht een MIRT-verkenning gestart. De verkenning bestaat uit 6 deelprojecten waarvan Knooppunt Leiden Centraal er één is.

Terugblik 2023:

Het afgelopen jaar stond grotendeels in het teken van een Europese aanbesteding. Deze aanbesteding was nodig om de juiste expertise aan ons te binden voor het uitvoeren van de verkenning. Deze aanbesteding heeft geleid tot een evenwichtige samenstelling van ingenieurs, stedenbouwkundige, procesmanagers en architecten. Net voor de zomervakantie hebben we een contract afgesloten met het consortium Team op Leiden, bestaande uit RHDHV, West8, Benthem Crouwel Architects en AT Osborne. De afgelopen maanden hebben we samen met het consortium plannen gemaakt voor het uitvoeren van de verkenningsfase, de inhoudelijke opgaven aangescherpt en eerste denkrichtingen geschetst.

Voor de zomer hebben wij u een raadsinformatiebrief gestuurd over de beoogde participatieaanpak. De afgelopen maanden zijn met diverse belanghebbende partijen gesprekken gevoerd over deze aanpak. Op basis van deze gesprekken kan geconcludeerd worden dat men blij is te zien dat het participatieproces gewicht krijgt in deze complexe en, voor de stad en regio, impactvolle verkenning. De gesprekken hebben dan ook niet geleid tot een andere visie op de wijze waarop de omgeving wordt betrokken. Wel is de aanpak op onderdelen concreter geworden. Onderdelen die gewijzigd zijn:

- Samenstelling adviesgroep
- Concretisering van het referentiepanel*
- Toevoeging van een Participatieve Waarde Evaluatie
- Planning van het participatieproces tot aan besluit Kansrijke Alternatieven

Het definitieve participatieplan is opgenomen in de bijlage van deze brief.

Begin 2024 wordt er in het kader van de Omgevingswet nog een kennisgeving participatie gepubliceerd vanuit het overkoepelende project Oude Lijn.

* Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) is een nieuwe methode om beleidsalternatieven te evalueren en de participatie van grote groepen burgers te faciliteren. De essentie van een PWE is dat burgers op een laagdrempelige manier een advies kunnen geven over een keuzevraagstuk van de overheid.

Proces 2024

Dit jaar gaan we samen met belanghebbenden bij en gebruikers van het stationsgebied integrale oplossingsrichtingen verkennen voor Knooppunt Leiden. We beginnen breed en brengen alle mogelijke oplossingen in beeld. Daarbij halen we alle ideeën, wensen en aandachtspunten op. Van alle mogelijke alternatieven onderzoeken we de relevante aspecten die nodig zijn om eind 2024 een besluit te kunnen nemen over welke alternatieven ook kansrijk zijn.

Op 16 en 18 januari start het participatieproces met twee online startbijeenkomsten. Tijdens deze bijeenkomsten geven we een toelichting op de inhoudelijke opgave van deze verkenning, en het participatieproces. In de weken daarop volgt een eerste fysieke meedenksessie en 'meedenkwandelingen'. Op doemee.leiden.nl/knooppuntleidentraal kan elke geïnteresseerde meer informatie vinden en zich aanmelden.

Integraal besluit

Voor de zomer van 2024 ronden we de meeste inhoudelijke onderzoeken af. In de tweede helft van 2024 werken we toe naar besluitvorming over de nota kansrijke oplossingen (NKO). Besluitvorming vindt plaats in samenhang met de andere deelprojecten binnen de Oude Lijn. Dat betekent dat elk deelproject binnen de Oude Lijn een voorstel doet voor de kansrijke oplossingen voor het specifieke deelproject. Gedurende het bestuurlijke besluitvormingsproces op het niveau van de Oude Lijn als geheel zullen we de raad op geëigende momenten informeren en betrekken.

Tot slot

Wij zijn ervan overtuigd dat met deze participatieaanpak er een belangrijke basis ligt voor een succesvol participatieproces met allen die een belang hebben bij het realiseren van een toekomstbestendig en duurzaam knooppunt Leiden Centraal en stationsgebied. We vinden het heel belangrijk om u als gemeenteraad inhoudelijk goed te betrekken bij deze verkenning. In het tweede kwartaal van 2024 hebben we een goed beeld van de mogelijke alternatieven en de effecten daarvan. De uitkomsten willen we graag aan u presenteren en hierover inhoudelijk het gesprek voeren. Zo werken we samen aan een duurzaam en toekomstbestendig Stationsgebied waar wonen, werken, reizen en verblijven prettig is.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en Wethouders van Leiden,
de Secretaris, de Burgemeester,

* Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) is een nieuwe methode om beleidsopties te evalueren en de participatie van grote groepen burgers te faciliteren. De essentie van een PWE is dat burgers op een laagdrempelige manier een advies kunnen geven over een keuzevraagstuk van de overheid.

Scopedocument Knooppunt Leiden

Opgave en alternatieven voor de MIRT verkenning Oude lijn en knooppunten

Definitieve versie 14 september 2022

Status van dit document:

- *In de overall startbeslissing is beperkte ruimte voor tekst, dit document is bedoeld als extra duiding en kader voor de MIRT partijen betrokken bij Knooppunt Leiden.*
- *Het is een samentelling van: Leiden Verbindt, het overleg in de het projectteam OV Knoop, en bevat een nadere gebiedsbeschrijving binnen de scope en verder uitwerking van de alternatieven.*
- *Dit document kan worden vastgesteld in de overlegstructuur Knooppunt Leiden (Directeurenoverleg en/of Bestuurlijke Stuurgroep)*

TEKST STARTBESLISSING

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

Met de ontwikkeling van het stationsgebied en de verwachte groei loopt het gebied al binnen afzienbare tijd aan tegen de grenzen van een goede afwikkeling van alle bewegingen in en door het gebied en een goede overstap tussen de diverse modaliteiten, is er te weinig ruimte voor gewenst stedelijk programma en komt de ruimtelijke kwaliteit sterk onder druk te staan. Dat vraagt structurele aanpassingen in de spoorzone, het vergt het anders organiseren van routes en verbindingen, het opnieuw inrichten van de beperkte fysieke ruimte zowel boven- als ondergronds, het realiseren van een vastgoedprogramma in het projectgebied voor wonen, werken, voorzieningen en een integrale aanpak van bus- en treinstation. Dit alles integraal en ingebed in een openbare ruimte die een aangenaam verblijfsklimaat biedt en waar de menselijke maat en een duurzame groene inrichting bijdragen aan de kwaliteit van het gebied en daarmee ook het economisch vestigingsklimaat. Deze opgave van nationaal, regionaal en lokaal belang wordt aangepakt met alle relevante stakeholders.

1. Opgave en doelstellingen

1.1. De opgave

Knooppunt Leiden staat voor een integrale, meervoudige, ruimte-intensieve en langjarige opgave. Het is een belangrijk knooppunt op diverse niveaus. Het draagt bij aan de nationale verstedelijkingsstrategie (Verstedelijkingsalliantie) en het versterkt een van de nationale topsectoren met het life science & health cluster op het Leiden Bio Science Park (LBSP). De vervoersknoop is een belangrijk in-, uit- en overstappunt voor de regio, en bedient een aaneengesloten stedelijk gebied met bijna 300.000 inwoners. Met de ontwikkeling van Knooppunt Leiden transformeert het zesde

station van Nederland naar een hoogwaardige mobiliteits-hub die reizigers veel reis-, overstap- en verblijfskwaliteit biedt.

De ontwikkeling van Knooppunt Leiden draagt ook bij aan de ontwikkeling van een levendige stadsbuurt met een aangenaam verblijfsklimaat, gemengde voorzieningen, hoogwaardige openbare ruimte en nieuwe woon- en werkprogramma's en vormt de verbindende schakel tussen het Leiden Bio Science Park en de historische binnenstad. Met de ontwikkeling wordt zo ook invulling gegeven aan verstedelijkingsafspraken en het versterken van de economische concurrentiepositie. In het document 'Knooppunt Leiden Verbindt' (2020) is deze opgave nader beschreven.

De totale opgave is een samenstelling van een viertal belangrijke hoofdogaven die spelen rondom Knooppunt Leiden: versterken van de (inter)nationale economie, invulling geven aan een grote (regionale) woningbouwopgave, organiseren van hoogwaardige en toekomstvaste mobiliteitsvoorzieningen en het maximaal stimuleren van een duurzame en leefbare ontwikkeling van het knooppunt. Met de verwachte autonome groei en als gevolg van reeds in gang gezette ontwikkelingen in de regio en gefaseerde ontwikkeling van het stationsgebied en loopt het knooppunt al binnen afzienbare tijd aan tegen de grenzen van een goede en verkeersveilige afwikkeling van alle bewegingen in en door het gebied en een goede overstap tussen de diverse modaliteiten. De opgave van Knooppunt Leiden overstijgt het Leids belang en draagt bij aan nationale en provinciale opgaven, maar ook van andere (private en maatschappelijke) partijen. Daarom is een gezamenlijke aanpak met alle relevante stakeholders noodzakelijk.

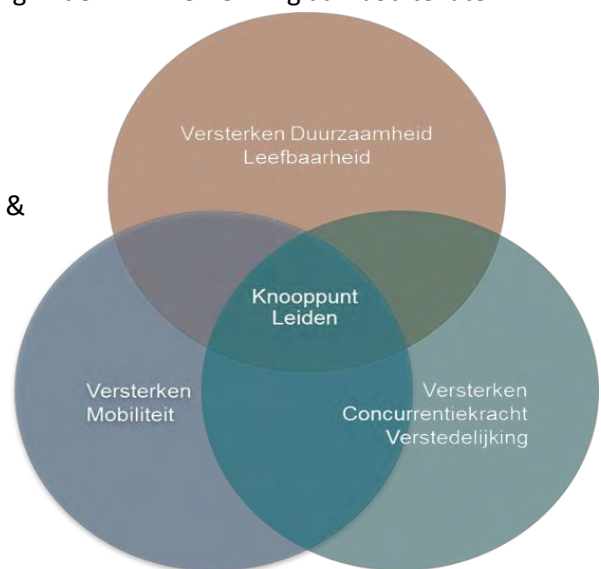
1.2. Vertaling van de opgave naar drie MIRT doelstellingen

De hierboven genoemde opgaven bestrijken een zeer groot veld aan onderwerpen. De kunst is om verstedelijking, mobiliteit, en duurzaamheid gelijkwaardig in de MIRT verkenning aan bod te laten komen.

De vier opgaven zijn voor deze MIRT verkenning verder gecomprimeerd tot drie hoofdoelstellingen waarbij de economische opgave en de woningbouwopgave ondergebracht is onder de noemer 'Concurrentiekracht & Verstedelijking'. Het is belangrijk gedurende de gehele MIRT verkenning de drie doelstelling in uitingen en discussies structureel en gelijkwaardig terug te laten komen.

De drie hoofdoelstellingen voor Knooppunt Leiden komen uit op:

1. Versterken Concurrentiekracht & Verstedelijking
2. Versterken Mobiliteit
3. Versterken Duurzaamheid & Leefbaarheid



1.3. Nadere beschrijving van de drie MIRT doelstellingen

Doelstelling 1: Concurrentiekracht & Verstedelijking

Knooppunt Leiden draagt bij aan het versterken van de concurrentiekracht van Nederland. Via Knooppunt Leiden kan de grote economische potentie van het Leiden Bio Science Park (LBSP) en de

daar gevestigde (inter)nationale bedrijven, onderzoeksinstituten en kennisinstellingen beter worden benut. Het bedient ook grotere regionale kennis met daarin een aantal economische topfuncties in de regio zoals de Space Campus/ESA ESTEC Noordwijk en Unmanned Valley en internationals als Heineken. De ligging van het LBSP direct aan het IC station en daarmee de nabijheid van andere brainports en Schiphol Airport is uniek. De doorontwikkeling van het LBSP naar 'Innovation District' en de ontwikkeling van het stationsgebied als gemengd stedelijke wijk is daarbij cruciaal. In totaal wordt de komende 10 jaar een toename van 14.000 arbeidsplaatsen verwacht in het stationsgebied en het LBSP samen. Knooppunt Leiden is tegelijkertijd ook de toegangspoort tot de historische binnenstad van Leiden met tal van (rijks)musea, culturele en onderwijsinstellingen. Het stationsgebied gaat in beleving, routing en programmering de verbinding vormen tussen LBSP en binnenstad.

Om de agglomeratie- en concurrentiekracht van de regio echt ten volle te kunnen benutten en te versterken is het van belang dat Knooppunt Leiden dé OV-schakel blijft tussen stad, regio en de rest van Nederland en daarin ook groeibestendig is. Bovendien is het stationsgebied Stationsgebied aangewezen als enige gebied binnen de regio waar (grootschalige) kantoren ontwikkeld kunnen worden. Het beter verbinden van de economische topgebieden in en rondom Leiden (LBSP, ESA/ESTEC en binnenstad) met andere economische topgebieden en woongebieden in Nederland leidt tot schaalvergroting van de regionale arbeidsmarkt, waardoor talent en specialistisch werk beter aan elkaar gekoppeld kunnen worden. Bovendien leidt schaalvergroting tot verdere specialisaties binnen de betreffende sectoren en biedt het een groter draagvlak voor ondersteunende voorzieningen, zoals gespecialiseerd onderwijs, ondersteunende zakelijke dienstverlening, etc. Deze vergroting van agglomeratiekracht versterkt de internationale concurrentiepositie van Nederland.

Aanvullend is er de urgente opgave om meer woningen te bouwen van passende kwaliteit. Bestuurlijk is afgesproken dit zo veel mogelijk te doen rondom knooppunten om zo het OV maximaal te benutten en daarmee duurzaam te verstedelijken. Voor Knooppunt Leiden geldt dat in de directe omgeving van Knooppunt Leiden ('loopafstand') 5300 woningen gepland staan. In de ruimere invloedssfeer ('bus- en fietsafstand') van Knooppunt Leiden staan 10.000 tot 15.000 woningen in plannen opgenomen.

De doelstelling *Concurrentiekracht & Verstedelijking* laat zich als volgt concreet vertalen:

- Het realiseren van een hoogwaardig werkprogramma en groei van 10.000 arbeidsplaatsen in LBSP en 4.000 in het Stationsgebied;
- Realiseren van een deel van de 90.000m² van het werkprogramma in het projectgebied.
- Doorontwikkeling LBSP naar een 'Innovation District' met als ruimtelijke kenmerken Verbinden, Ontmoeten, Mengen, Verdichten;
- Creëren van een interactiemilieu, ook tussen innovatie en kennisclusters in andere steden en een hoogwaardig voorzieningenniveau;
- Het opwaarderen van stedelijke verbindingen LBSP - Knooppunt Leiden – Binnenstad via spoorpassages. Met een optimale samenhang tussen de verbindingen, ruimtelijke inrichting en programma tussen het Innovation District, Stationsgebied en de historische binnenstad; hierbij wordt niet alleen gekeken naar kwantiteit maar ook hoe deze gebouwen zich verhouden tot de omliggende openbare ruimte en in welke mate een aantrekkelijke plint gerealiseerd kan worden die een bijdrage levert aan de levendigheid op straatniveau.

- Het realiseren van de afgesproken woningbouwopgave voor stad en regio met 5300 woningen in de directe nabijheid van het knooppunt¹ waarvan 1000 in het stationsgebied;
- Het realiseren van een expliciet 'stedelijke woonmilieu'². In de regio Holland Rijnland is het stationsgebied Leiden de enige plek die zich daar voor leent en is hier grote vraag naar. Het gaat om de aanwezigheid van grootstedelijke voorzieningen (IC-station, theaters, poppodia, kernwinkelgebied) op loopafstand. In termen van BZK: 'Gemengd Zakendistrict' (40% wonen, 40% werken en 20% voorzieningen) en 'Metropolitaan Wonen' (70% wonen, 15% werken, 15% voorzieningen) voor dergelijke stedelijke milieus³.

Doelstelling 2: Versterken Mobiliteit

Het aantrekkelijker maken van het reizen met de trein en bus draagt bij aan de vermindering van het gebruik van de auto, beperkt daarmee de uitstoot van CO2 en fijnstof en bespaart kostbare ruimte in een intensief gebruikt deel van de stad. Het waarborgen van een uitstekende bereikbaarheid is ook belangrijk voor het realiseren van aantrekkelijk hoogstedelijk wonen en voor het versterken van de agglomeratiekracht.

De opgave bij Knooppunt Leiden bestaat uit het in een compacte omgeving goed organiseren van de ketenmobiliteit, het faciliteren van groeiende reizigersstromen, het bieden van comfort bij overstappen en het creëren van veilige, overzichtelijke en betrouwbare loop- fiets- en busroutes. Het vraagstuk is dus niet het vergroten van de 'spoorse capaciteit' en/of perroncapaciteit.

Station Leiden kent aan beide zijden een gelijkwaardige functie en dient daar met de ontwikkeling van het LBSP ook op ingericht te worden. Dit vraagt aan beide zijden passende ontvangstfaciliteiten passend bij een gebied met stedelijke allure en voldoende stallingsplaatsen voor fietsen die comfortabel zijn bij alle weersomstandigheden, goed toegankelijk vanaf het omliggende hoofdfietsnetwerk en gemakkelijk en comfortabel bereikbaar vanaf het trein en busstation. Ook de busplatforms hebben meer maat nodig, waar reizigers bij regen en hagel droog en comfortabel op de bus kunnen wachten.

Een laatste uitdaging met betrekking tot het bereiken van de gewenste modal shift is het bieden van de mogelijkheid om de 'first- en last mile' tussen het station en het Leiden Bio Science Park af te leggen met het ov of andere van vormen van schone (deel)mobiliteit.

De doelstelling *Versterken Mobiliteit* laat zich als volgt concreet vertalen:

- Het realiseren van een hoogwaardige en toekomstbestendige vervoersknoop die de stad, de regio, en Nederland optimaal met elkaar verbindt, met bijbehorende kwaliteitssprong voor een hoogwaardig (openbare) ruimtes en ontmoetingsfuncties voor reizigers (wachtruimtes, vergaderplekken, stationsvoorzieningen) en voorzieningen voor een K&R, Taxi en deelmobiliteit. Het geheel straalt een allure uit die past bij een moderne mobiliteitsknoop in een centrumstedelijk leefmilieu met een prettig verblijfsklimaat voor iedereen die er komt.

¹ Afspraken Holland Rijnland, PZH, Verstedelijkingsalliantie, Woondeal, BZK woningbouwimpuls Stationsgebied Leiden

² Volgens Sprinco woonmodel (PZH)

³ 'Guiding Principles of Metromix' (Rijksoverheid – College van Rijksadviseurs)

- Het faciliteren van de groeiende mobiliteitsvraag op duurzame wijze met optimaal gebruik van beschikbare ruimte, met logische routes en ruime verbindingen binnen en tussen de onderdelen van het knooppunt, passend bij verwachte ontwikkeling van vervoervraag.
- Het verder beperken van reistijdverlies door het creëren van naadloze overstap tussen modaliteiten en het wegnemen van geprognoseerde transferknelpunten.
- Realiseren van logische routes voor alle modaliteiten waarbij lopen, fietsen en busroutes elkaar zo min mogelijk kruisen
- het bevorderen van de modal shift naar een duurzamer mobiliteitsprofiel
- Realisatie van een voor reizigers goed functionerend en aantrekkelijk busstation met ruimte voor groei en een goede verbinding met de stationshal aan de stadszijde.
- Het realiseren van stationentrees passend bij de gelijkwaardige binnenstads- en zeezijde dat past bij de stedelijke kwaliteit, voldoende transfercapaciteit en passende ontvangstruimten
- Het oplossen van het conflict tussen gebruik van het station als interwijkverbinding tussen binnestads- en zeezijde enerzijds en de transferfunctie anderzijds.
- Toevoeging van voldoende en hoogwaardige stallingsplaatsen voor de fiets, langs logische aanrijroutes, in de directe nabijheid van en met een directe toegang tot de stationshal, zowel aan de binnestadszijde als zeezijde van het station.
- Doorontwikkelen van ketendiensten en ketenvoorzieningen aan beide zijden van het station.
- Het accommoderen van betere 'first- en last mile'-bereikbaarheid tussen station Leiden Centraal en het Leiden Bio Science Park

Doelstelling 3: Versterken Duurzaamheid & Leefbaarheid

Knooppunt Leiden ligt in 'De Duurzaamste Kilometer van Nederland'. De gebiedspartners in Leiden hebben de kilometer langs het spoor hiertoe uitgeroepen om landelijk toonaangevend te zijn op het gebied van duurzame verstedelijking. Voor knooppunt Leiden is de doelstelling om tot een zo duurzaam mogelijke inrichting te komen. Duurzaamheid heeft dan betrekking op duurzame mobiliteit, klimaatadaptiviteit zoals het zorgen voor voldoende mogelijkheden voor waterberging en vertraagde hemelwaterafvoer, duurzame energie- en warmteopwekking en het terugdringen van het verbruik van energie en emissies, circulair materiaalgebruik en circulaire afvalverwerking en het 'biodivers vergroenen'. Dit laatste thema heeft potentie om op schaalniveau van Nederland onderscheidend te zijn. Naast 'Transit Oriented Development' (bouwen binnen loopafstand van OV knooppunten) biedt ook 'Park Oriented Development' nieuwe kansen: het verknopen van de gebiedsontwikkelingen met de al aanwezige of te versterken parken en waterstructuren in de directe omgeving. Zo kan een sterk en aantrekkelijk openbare ruimte netwerk ontstaan. De combinatie van intensieve gemengde stedelijke functies met aantrekkelijk groen en water vergroot de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van het gebied en stad, draagt bij aan opgaven rond klimaatadaptatie en biodiversiteit.

De doelstelling *Versterken Duurzaamheid & Leefbaarheid* laat zich als volgt concreet vertalen:

- Inzetten op duurzame mobiliteit en beperken van ruimte voor minder duurzame mobiliteit, dat wil zeggen stimuleren van openbaar vervoer en langzaam vervoer, milieuvriendelijke voertuigen en beperking zware logistieke stromen in het gebied
- Het Knooppunt Leiden als groen knooppunt in de stad. De verbindingen tussen de binnenstad en het Innovation District LBSP worden daardoor logische, ruime en groene routes die parkzones tussen de stadsdelen verbinden (o.a. tussen Singelpark, Naturalis, Pesthuis(park), Schilperoortpark, Ter Wee Park) voor mens, plant en dier.

- Een duurzame en groene ruimtelijke inrichting van pleinen, verbindingen en zo mogelijk ook vastgoed (daken, verticaal groen etc)
- Bij inrichting openbare ruimte, vastgoed en stations rekening houden met de menselijke maat en een prettige verblijfskwaliteit, met oog voor de verschillen in type openbare ruimte (pleinen met overzicht, logische zichtlijnen etc)Circulair slopen, bouwen en exploiteren
- Energieverbruik en emissies verder beperken
- Het knooppunt heeft een optimale sponsverwerking om piekbuien te kunnen bergen/opvangen.
- Biodiversiteit, Vitaliteit en Gezondheid zijn een vitaal onderdeel van de planvorming (opzoeken bovenkant van de bandbreedte).

2. Alternatieven voor de MIRT verkenning

2.1. Opzet van de alternatieven

Volgens de MIRT systematiek wordt in de verkenningsfase gewerkt met het uitwerken van verschillende alternatieven. Het doel van deze onderzoeksfase is om door middel van de alternatieven de kansen, consequenties en risico's van maatregelen in beeld te brengen en op basis daarvan te komen tot een (nieuw samengesteld) voorkeursalternatief. De alternatieven moeten dus onderling voldoende onderscheidend zijn, om in deze fase zoveel mogelijk inzicht te verkrijgen. Binnen de hoofdalternatieven zijn verschillende (sub)varianten mogelijk om verschillende oplossingsrichtingen te kunnen onderzoeken.

Bij afronding van de verkenningsfase wordt een gezamenlijk voorkeursalternatief ter besluitvorming voorgelegd. Hierbij wordt op basis van de inzichten uit de alternatievenfase toegewerkt naar een in zichzelf samenhangend, integraal en aansprekend voorkeursalternatief, dat een uitwerking is van de opgaven en voldoet aan de doelstellingen. Dit alternatief wordt in de vervolgfase uitgewerkt tot uitvoerbare projecten. Het voorkeursalternatief is geen keuze voor een van de onderzochte alternatieven, maar een combinatie van maatregelen uit de verschillende alternatieven.

In de verschillende alternatieven wordt steeds het accent op een van de doelstellingen gelegd. Een mix van bepalende elementen wordt per alternatief 'vastgelegd' om vervolgens op zijn effecten te beoordelen. Dat betekent dat er drie hoofdalternatieven onderzocht worden:

1. *Versterken Concurrentiekracht & Verstedelijking*
2. *Versterken Mobiliteit*
3. *Versterken van Duurzaamheid & Leefbaarheid*
 - *0+ (benuttingsalternatief)*

Naast deze hoofdalternatieven wordt een 0+ alternatief uitgewerkt. Dit is een vereiste vanuit de MIRT systematiek. Het is een referentie- of benuttingsalternatief om de andere alternatieven mee te vergelijken

Door uiteenlopende alternatieven te formuleren worden de randen van het speelveld verkend. Om met elkaar voldoende te leren en inzicht te krijgen in deze verkenningsfase, wordt bij de integrale alternatieven het accent op één invalshoek gelegd. Daarmee wordt beslisinformatie gegenereerd. Het schept inzicht in de belangrijkste issues in het gebied, de wijze waarop vraagstukken opgelost kunnen worden en in welke mate in de alternatieven aan de doelstellingen voldaan kan worden. Daardoor wordt duidelijk welke spanningen er in zitten, welke elementen met elkaar gecombineerd kunnen worden (en welke niet) en wat de kosten/batenverhouding per alternatief is. Samen met de mogelijke faseringen en financiering per partij moet daarmee duidelijk worden welke (bestuurlijke) keuzes te maken zijn.

De alternatieven zijn geformuleerd vanuit de hoekpunten in de overlappende cirkels: de accenten verschillen, het blijft gaan over het gebied waarin de integrale samenhang goed vorm krijgt. Dat wil het geval van Knooppunt Leiden zeggen dat ieder een bijdrage leveren aan de drie doelstellingen, maar doen dat wel in verschillende mate. Dat betekent dat er geen echt 'extreme' alternatieven worden onderzocht waarbij een van de doelstellingen geheel niet aan bod komt, maar wel voldoende onderscheidend vermogen tussen de alternatieven. Ook wordt hiermee voorkomen dat veel tijd en energie gestoken wordt in puur theoretische oplossingsrichtingen.



De meest onderscheidende elementen tussen de alternatieven zijn:

- De mate van verstedelijking in het projectgebied. Dit uit zich in keuzes om wel, deels of geen woon- of werkprogramma te realiseren op de verschillende ontwikkelgebieden in het projectgebied;
- De vormgeving van stedelijke verbindingen en routes voor voetgangers, fietsers en bussen/HOV;
- De inrichting en omvang⁴ van het busstation inclusief toeleidende routes, buffervoorzieningen en wel of niet een overbouwing/overkapping van het busstation en de mate waarin;
- De inrichting van het treinstation en dan voor de entrees en ontvangstdomeinen, de integratie met het busstation/fietsparkeervoorzieningen en de mate van functionaliteit van de stationspassage als interwijkverbinding;
- De beschikbare ruimte en mogelijkheden voor pleinen en hoogwaardige openbare ruimte met ruimte voor ontmoeting, verblijf en vergroening en groenstructuren.

Voor het overzicht is er voor gekozen om de alternatieven in lijn te houden met de doelstellingen.

Als tijdshorizon geldt in alle alternatieven 2040. Dat betekent dat we rekening houden met alle verwachte ontwikkelingen in mobiliteit en verstedelijking tot en met 2040 en dat maatregelen en investeringen op de dan benodigde capaciteit en doelen zijn afgestemd. Naast deze tijdshorizon houden we rekening met het groeipad. Niet alles is direct nodig, zodat het ook van belang is te kijken naar fasering. Daarnaast wordt ook rekening gehouden met het feit dat investeringen lang mee gaan. Bij investeringen met een lange levensduur is het van belang soms een langere periode dan 2040 te bezien.

2.2. Uitgangspunten bij de alternatieven

Voor het overzicht en afbakening helpt het om een aantal gemeenschappelijke uitgangspunten te formuleren. In de projectgroep Knooppunt Leiden zijn deze als volgt samengevat:

- Onderzocht wordt of de vier bestaande spoorpassages nog voldoen aan de benodigde capaciteit, functionaliteit en kwaliteit horende bij de opgave waar de OV knoop voor staat;

⁴ Bij bepalen van de uiteindelijke omvang rekening houden met verschillende groeiscenario's

- Voor de woningbouwopgave en het werkprogramma wordt uitgegaan van te onderzoeken mogelijkheden op vijf locaties: Trafolocatie, (boven) Busstation, Taxilocatie, LUMCterreinen (deels medisch, deels woningen) en Remise locatie (zie ook hoofdstuk 3);
- De Stationsweg wordt een stadsentree voor fietsers en voetgangers. Busverkeer gaat via andere routes rijden;
- Het ruimtebeslag (buitencontour) van de sporen en perrons samen ligt vast;
- Aanpassingen die nodig zijn om de transfercapaciteit binnen het station voldoende te doen zijn voor de toenemende reizigersstromen;
- Vernieuwing van het busstation vindt in beginsel plaats op de huidige locatie, tenzij voldoende wordt aangetoond dat een andere locatie substantiële meerwaarde biedt;
- De kwantitatieve opgave voor het fietsparkeren is 19.800 in 2030 (exclusief deelfietsen), met voldoende capaciteit voor buitenmodel fietsen. Bromfietsen, scooters en bakfietsen worden beperkt gefaciliteerd in het stationsgebied. Voor 2040 is de opgave – zoals nu voorzien 21.500 stallingsplaatsen.
- De alternatieven zijn klimaatbestendig met betrekking tot de gebouwen en de openbare ruimte;
- De uit te werken alternatieven dienen te worden getoetst aan het op te stellen document ‘overkoepelende principes Ruimtelijke kwaliteit Knooppunt Leiden’.

2.3. Omschrijving van de alternatieven

Hieronder volgt de beschrijving op hoofdlijnen van de te onderzoeken alternatieven. Het beschrijft de invalshoek per alternatief en doet een indicatief voorstel voor de concrete invulling. Hierdoor wordt helder welke richting de alternatieven op gaan. In de eerste fase van de MIRT verkenning zullen de alternatieven nader worden gespecificeerd en wordt gezorgd voor een heldere en onderscheidende beschrijving van de alternatieven.

2.3.1. Alternatief 0+: Benuttingsalternatief

Dit alternatief wordt opgesteld om te schetsen hoe Knooppunt Leiden zich ontwikkelt bij niet of nauwelijks gewijzigd beleid. Wat zijn de maatregelen die genomen worden als niet vanuit een integrale MIRT verkenning gewerkt wordt. In het alternatief worden alleen de minimale noodzakelijk oplossingen opgenomen om het knooppunt te laten functioneren. Het zal dan ook niet voldoen aan de integrale doelstellingen. Op deze manier wordt een vergelijking mogelijk met de drie thematische alternatieven. In tegenstelling tot de thematische alternatieven is het 0-alternatief niet gericht op waardecreatie en een integrale opgave maar op het functioneel en sectoraal oplossen van knelpunten. Er vinden geen grote structurele wijzigingen plaats in het gebied. Voor dit alternatief geldt dat het niet verward moet worden met een korte termijn pakket.

Verbindingen tussen het LBSP, het stationsgebied en de binnenstad worden op punten waar het knelt voor de doorstroming en verkeersveiligheid van verkeersdeelnemers verbeterd. Er worden ontwerpmaatregelen genomen zodat het groeiend aantal OV reizigers en het groeiend aantal interwijk-passanten zich veilig door het stationsgebied kunnen bewegen. De spoorviaducten worden overzichtelijker gemaakt maar niet per sé verbreed. Het station wordt met beperkte maatregelen aangepast om reizigersgroei op te vangen en geen onveilige situaties te laten ontstaan. Het fietsparkeren wordt deels opgelost in de openbare ruimte. Het busplatform krijgt een nieuwe configuratie maar blijft, op een aantalabri's na onoverdekt en niet fysiek verbonden met het treinstation. De openbare ruimte is schoon, heel en veilig.

De verstedelijkingslocaties worden zo veel mogelijk ingekaderd om uitvoeringsrisico's te beperken.

Indicatieve invulling van het alternatief:

- Beperkte aanpassingen aan entrees en stationshal van het treinstation om capaciteitsproblemen te voorkomen. De interwijkverbinding blijft samenvallen met het reisdomein;
- Busstation wordt heringericht, geen (in pandige) fysieke verbinding met treinstation;
- Fietsparkeren wordt opgelost in een ondergrondse voorziening aan de zeezijde en voor het overige op maaiveld of een uitbreiding op het taxipalet;
- Plesmanlaantunnel, Joop Walenkamptunnel en Rijnsburgertunnel worden opgeknapt maar niet verbreed;
- De Stationspleinen zijn utilitair en overzichtelijk.
- Op de trafolocatie wordt een plan ontwikkeld voor wonen/werken. Het LUMC terrein wordt ontwikkeld binnen de kaders van de reservering gericht op uitbreiding/nieuwbouw LUMC en/of de medische sector. De remiselocatie wordt ingevuld met woningbouw, waarbij met een functie voor het laden en bufferen van bussen rekening gehouden moet worden.

2.3.2. Alternatief 1: Versterken van Concurrentiekracht & Verstedelijking

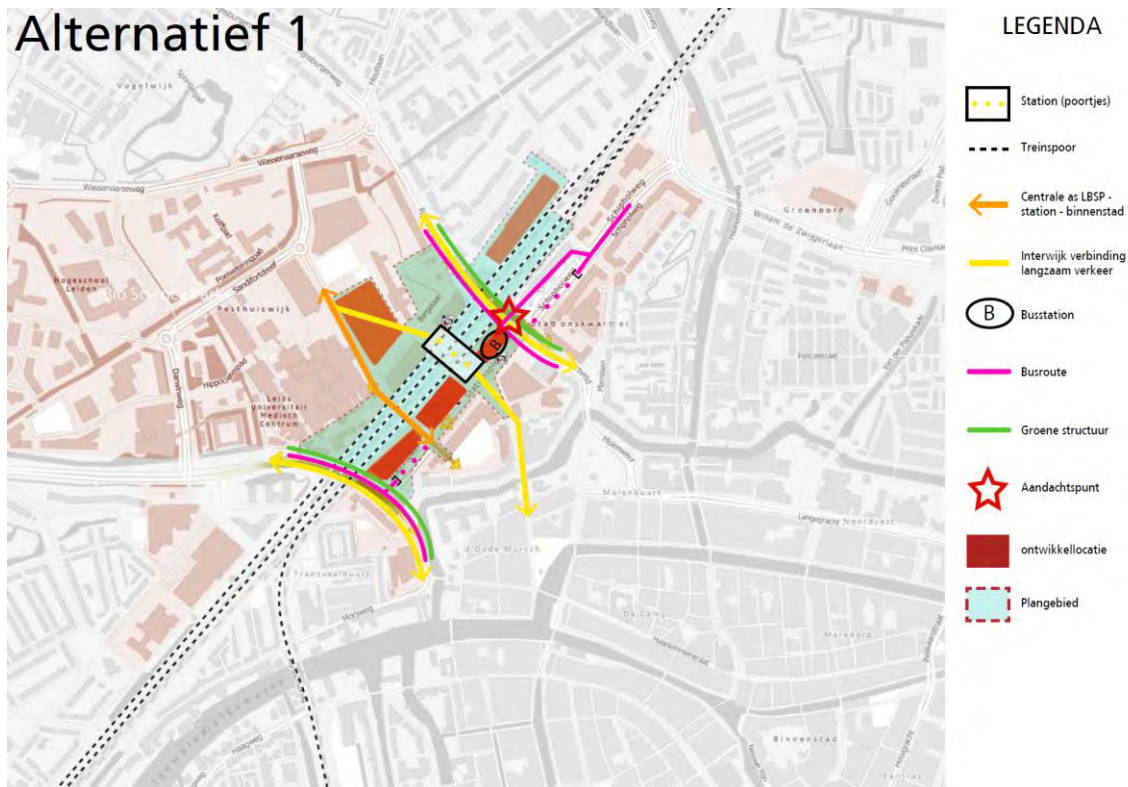
In dit alternatief staat – naast het accommoderen van de vervoersgroei op het knooppunt - de economische opgave en de woningbouwopgave centraal. Er wordt meer dan in de andere alternatieven ingezet op het realiseren van werkprogramma en woningbouw op het LBSP en in het stationsgebied. Meervoudig ruimtegebruik is daarbij noodzakelijk. Daarbij staat het besef centraal dat de Stationsomgeving de enige plek is in heel Holland-Rijnland, die zich leent voor de toevoeging van een woon- en werkprogramma in het ‘binnenstedelijke woon- en werkmilieu’, en in de metromixtypen ‘Metropolitaan Wonen’ en ‘Gemengd Zakendistrict’. Deze hoogste gradatie van stedelijkheid is nergens anders in de regio te vinden. Ook is stedelijke en hoogwaardige openbare ruimte belangrijk. Het functioneren van de mobiliteitsfuncties van het knooppunt moet afdoende geregeld zijn, qua capaciteit, veiligheid en comfort.

Dit alternatief beschrijft het ruimtelijk concept van een stedelijk stationskwartier dat qua beleving en ervaring een ‘traploze overgang’ is tussen de binnenstad en het Innovation District LBSP, met hoge dichtheden, stedelijke en gemengde werk- en woonvormen, en hoge kwaliteit (stedelijke) openbare ruimte. Verbindingen tussen de stadsdelen via het spoorlichaam zijn ruim, logisch en hoogwaardig, met een belangrijke rol voor de Joop Walenkamptunnel. Op de verschillende locaties binnen de scope (zie paragraaf 3.1 en 3.2) waar het realiseren van woningbouw en/of werkprogramma aan de orde is wordt de bovenkant van de bandbreedte opgezocht. Het gebied van het LUMC is van groot belang voor de toekomstige ontwikkeling van het LUMC en gerelateerde medische functies. In alle alternatieven is dit het uitgangspunt. Bezien wordt wat dit betekent voor de ontwikkeling van het knooppunt en hoe het knooppunt ondersteunend kan zijn aan de bereikbaarheids- en ontwikkelopgave-opgave van het LUMC en de ontwikkeling van het LBSP en andersom.

De functies van de mobiliteitsknoop zijn ‘opgenomen’ in het stedelijk weefsel en zijn als locatie en functie perfect vindbaar maar niet per sé als fysiek herkenbaar eigen terminalgebouw. Trein- en busstation en fietsparkeren zijn waar mogelijk fysiek en logisch met elkaar verbonden en voldoende ruim.

Het knooppunt vormt een interactiemilieu waar kenniswerkers elkaar ontmoeten. De openbare ruimte en de ontmoetingsfuncties zijn gericht op stedelijke bewoner en werknemer van het Innovatiedistrict en de binnenstad. Er is ruim voorzien in vergader- en congresruimte, restaurants, e.d. en de openbare ruimte wordt intensief gebruikt en is van hoge kwaliteit.

Alternatief 1



Indicatieve invulling van het alternatief:

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

- Het opwaarderen van stedelijke verbindingen LBSP - Knooppunt Leiden - Binnenstad. Met een optimale wisselwerking in verbindingen, ruimtelijke inrichting en programma tussen het Innovation District, Stationsgebied en de historische binnenstad (Last mile + Stationsweg).
- Verstedelijkingslocaties krijgen intensieve programma's:
 - De trafolocatie wordt een locatie met een intensief woon-werkprogramma in een of meerdere torens;
 - Op de huidige buslocatie wordt een aanzienlijk gemengd programma (wonen, werken, horeca, stedelijke voorzieningen, openbare ruimte) gerealiseerd;
 - De taxilocatie krijgt mogelijk een overdekt busstation en op het dak een nader te bepalen volume en programma het maken van een stedelijk plein;
 - De Connexionlocatie wordt bebouwd volgens het concept zoals beschreven in de gebiedsvisie;
 - Het LUMC terrein wordt ontwikkeld binnen de kaders van de reservering gericht op uitbreiding/nieuwbouw LUMC en/of de medische sector in combinatie met LBSP gerelateerde bedrijvigheid en een woonprogramma op de Ter Wee locatie.
- De stationspassage wordt ingericht op het accommoderen van reizigers. De interwijkfunctie wordt verbeterd via de Walenkamptunnel, de Rijnsburgertunnel en Plesmanlaantunnel.
- De Joop Walenkamptunnel is exclusief gereserveerd voor voetgangers en fietsers en vormt een belangrijke verbinding tussen het LBSP en de binnenstad, gekoppeld aan een langzaam verkeeroute door het Morssingelblok.

- Fietsparkeren wordt ondergronds opgelost aan de zeezijde en/of onder programma tussen station en Joop Walenkamptunnel. De entrees worden van de fietsenstallingen worden georiënteerd op de fietsroute door de Joop Walenkamptunnel.
- Het busstation ligt aan de stadszijde tussen station entree en het Schuttersveld en is (gedeeltelijk) overbouwd. Mogelijke varianten zijn het taxipallet, het taxipallet i.c.m. R-nethaltes langs het Schuttersveld en een busstation onder het spoor tussen station en Rijnsburgertunnel.
- Om bussen toegang te geven tot het busstation is het noodzakelijk om de Rijnsburgerweg verkeersluw in te richten.
- De functies van de mobiliteitsknoop zijn 'opgenomen' in het stedelijk weefsel.
- Het knooppunt vormt een interactiemilieu waar kenniswerkers elkaar ontmoeten.
- Busstation en treinstation zijn optimaal verbonden en worden door reizigers ervaren als één geheel (met uitzondering van een eventuele R-net halte langs het Schuttersveld).
- Sterk ontwikkelen LBSP-zijde, beide zijden station op gelijkwaardig niveau brengen (kwantitatief en kwalitatief), ontwikkelen beide stationspleinen tot hoogwaardige verblijfsplekken.
- Compacte K+R en Taxivoorziening.
- Als variant wordt onderzocht: extra perronopgang(en) vanuit het concept dat het station onderdeel is van het stedelijk weefsel.

2.3.3. Alternatief 2: Versterken van mobiliteit

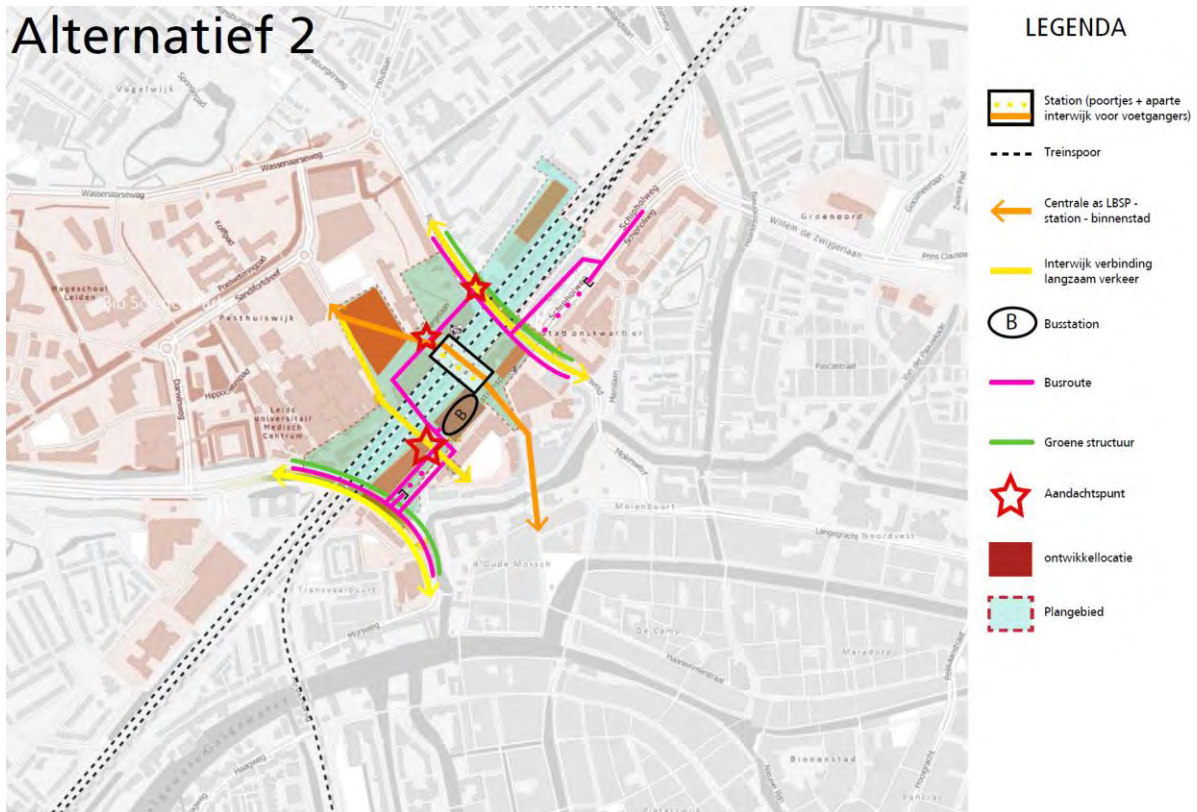
In dit alternatief ligt de nadruk op de mobiliteitsfunctie van Knooppunt Leiden. Dat betekent dat de diverse mobiliteitsfuncties de ruimte krijgen om uitmuntend te functioneren, een soepele overstap mogelijk maken en voldoende capaciteit en flexibiliteit hebben om groei op te kunnen vangen. De kwaliteit van de openbare ruimte is belangrijk, vooral voor het gemak en comfort om van en naar het knooppunt te reizen. Het toevoegen van woningbouw- en kantoorprogramma is aanvullend op mobiliteit.

Dit alternatief zet in op een optimaal functionerende OV-knoop die ook als zodanig in het Stationsgebied zichtbaar. De centrale verbinding tussen de binnenstad en het Innovation District LBSP ligt voor de voetganger via een vrij toegankelijke route ter plaatse van de stationspassage en voor de fietser via de Walenkamptunnel en de Rijnsburgerweg.

Trein- en busstation en fietsparkeren zijn optimaal met elkaar verbonden en bieden voldoende ruimte voor een sterke groei. Het fietsparkeren is optimaal verbonden met fietsroutes van- en naar de stadsdelen en omliggende gemeenten.

Het knooppunt is voornamelijk een reizigersdomein waar de nadruk ligt op het comfortabel maken van reizen met openbaar vervoer en bevorderen van de ketenmobiliteit, alsmede alle daarbij ondersteunende (service- en retail)voorzieningen. Knooppunt met allure betekent in dit alternatief de uitstraling, kwaliteit van voorzieningen en materialisatie die past bij een mobiliteitshub.

Alternatief 2



Indicatieve invulling van het alternatief:

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

Het alternatief gaat uit van:

- Het faciliteren van de groeiende mobiliteitsvraag met optimaal gebruik van beschikbare ruimte met logische routes en ruime verbindingen binnen en tussen de onderdelen van het knooppunt en tussen LBSP en Binnenstad, passend bij verwachte ontwikkeling van vervoervraag.
- Het accommoderen van betere 'first- en last mile'-bereikbaarheid tussen station Leiden Centraal en het Leiden Bio Science Park.
- De stationspassage wordt ingericht op het accommoderen van reizigers en bestaat uit een vrij toegankelijke interwijkverbinding en een niet-vrij toegankelijk reisdomein.
- Het busstation ligt op de huidige locatie en is optimaal verbonden met het treinstation. Beide punten faciliteren maximale reizigersgroei en worden zo ingericht dat openbaar vervoer en ketenvoorzieningen, retail, horeca, verblijven optimaal worden gecombineerd.
- Voor doorgaande fietsers wordt maximaal ingezet op fietsers langs de flanken, zowel via de Plesmanlaantunnel, Joop Walenkamptunnel als de Rijnsburgertunnel.
- Tussen het spoor en het Piet Paaltjenspad wordt een langzaamverkeersroute (onderzoek of zowel een nieuwe fiets- en looproute mogelijk is) aangelegd zodat het station ook vanuit onder andere de Stevenshof, Lage Mors en Hoge Mors goed bereikbaar is.
- Fietsparkeren wordt ondergronds opgelost. Trein- en busstation en fietsparkeren zijn optimaal met elkaar verbonden en bieden voldoende ruimte voor een sterke groei.
- Beide entrees van het station worden qua capaciteit en allure op gelijkwaardig niveau gebracht.

- K+R ruim bedienen (goed bereikbaar en voldoende plek), idem voor Taxivoorziening.
- Verstedelijkingslocaties krijgen programma's die passen bij en complementair zijn aan de prioriteit voor mobiliteit.
 - De trafolocatie wordt deels bebouwd met een woonprogramma conform BZK subsidie;
 - De buslocatie bevat een (mogelijk deels) overdekt busstation vanuit het comfort van de reiziger;
 - De Taxilocatie krijgt een nader te bepalen bouwvolume en een programma gericht op het toevoegen van mobiliteitsfuncties (fietsparkeren, deelmobiliteit, taxi);
 - De Connexionlocatie wordt deels bebouwd volgens het concept zoals beschreven in de gebiedsvisie, de helft van de locatie blijft beschikbaar voor busgerelateerde functies (opladen, bufferen, parkeren);
- Openbare ruimte wordt ingericht op reizigers en de stationspleinen zijn ingericht op voetgangers.
- Er wordt een ruimtereservering gedaan voor een mogelijk toekomstige HOV-verbinding naar de kust.
- Variant: een verdiepte ligging bus(station) aan LBSP-zijde, in dat geval komt er ruimte vrij voor extra openbare/groene ruimte. Ook kan dan de Joop Walenkamptunnel vrij gemaakt worden van busverkeer.

2.3.4. Alternatief 3: Versterken van Duurzaamheid & Leefbaarheid

In dit alternatief staat duurzaamheid, (groene) verblijfskwaliteit en leefbaarheid, in een aantrekkelijke en leefbaar stadskwartier centraal. Een stedelijk gemengd programma dat bijdraagt aan de leefbaarheid en stedelijke ontmoeting. De plinten zijn gevuld met stedelijke functies en voorzieningen, en dragen bij aan de kwaliteit en beleving van de openbare ruimte. Die openbare ruimte is kwalitatief (zeer) hoogwaardig met veel groen en een optimale sponswerking. Een aantrekkelijke omgeving voor stadsbewoners, bezoekers en reizigers.

Het realiseren van aantrekkelijk centrumstedelijke woonvormen en/of werkprogramma draagt bij aan het verder verstedelijken rondom OV knooppunten en daarmee aan duurzame mobiliteit. In dit alternatief zijn de leefbaarheid qua schaal en maat sturend voor de locatie en hoeveelheid van bebouwing en kent het verstedelijken rondom OV knoop een positieve duurzaamheidsbalans.

Bij de inrichting en ontwikkeling worden hogere eisen gesteld - meer dan de al hoge standaard eisen aan duurzaamheid. Dit betekent een zo duurzaam, biodivers en leefbaar mogelijk knooppunt met meervoudig en slim ruimtegebruik, veel (groene) verblijfskwaliteit, gericht op duurzame mobiliteit, klimaatadaptatie (zoals waterberging en vertraagde regenwaterafvoer, tegengaan hittestress), duurzame energie- en warmteopwekking en het terugdringen van het verbruik van energie en emissies, circulair materiaalgebruik en circulaire afvalverwerking en het 'biodivers vergroenen'.

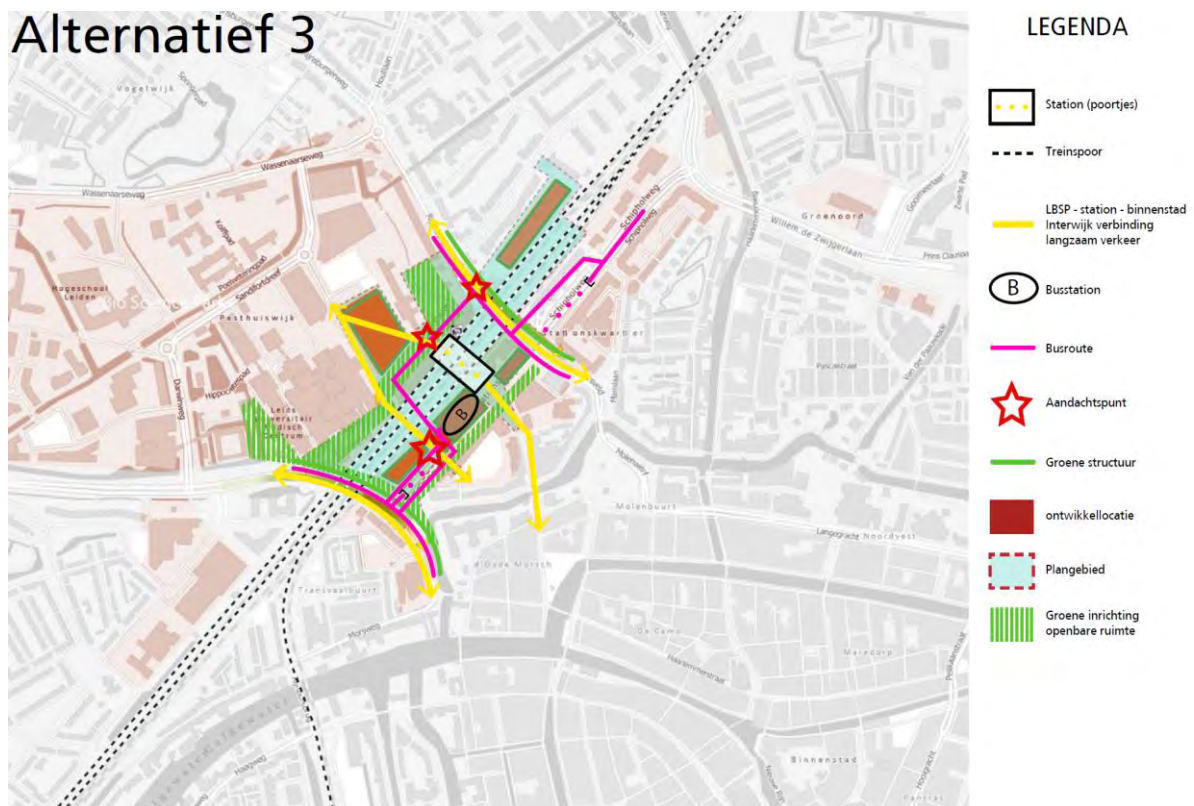
In dit alternatief biedt ook 'Park Oriented Development' nieuwe kansen: het verknopen van de gebiedsontwikkelingen met de al aanwezige of te versterken parken en groen- en waterstructuren in de directe omgeving. De combinatie van intensieve gemengde stedelijke functies met aantrekkelijk groen en water vergroot de aantrekkelijkheid van het gebied en stad, draagt bij aan opgaven rond klimaatadaptatie en biodiversiteit. Zo ontstaat een sterk en aantrekkelijk openbare ruimte-netwerk dat stad en station met elkaar verbindt.

De verbindingen tussen de binnenstad en het Innovation District LBSP worden daardoor logische, ruime en groene routes die parkzones tussen de stadsdelen verbinden (o.a. tussen Singelpark, Naturalis, Pesthuis(park), Schilperoortpark, Ter Wee Park) voor mens, plant en dier. De stationshal is een prettige verbinding voor voetgangers tussen beide stadsdelen waar bij wijze van spreken als

'Hortus Centraal' ook de groenstructuur doorloopt. Naast deze sterke groenstructuur wordt ingezet op de vergroening van de openbare ruimte en gebouwen. Denk aan: busstation met biodivers groen dak met beperkt of gemiddeld programma, taxailet als aanvulling, groenste station van NL.

De functies van de mobiliteitsknoop richten zich op het maximaal stimuleren van het gebruik van bewegvriendelijke, schone en ruimte-efficiënte vormen van vervoer – zoveel mogelijk op spierkracht of elektrisch (lopen en fietsen) en groene stroom (busvervoer, e-bike). De overstap tussen modaliteiten is goed en logisch, wat bijdraagt aan duurzame ketenmobiliteit. De beschikbaarheid van goede deelmobiliteit versterkt de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto verder.

Fietsers en voetgangers krijgen de grootste prioriteit bij voor- en natransport. Trein- en busstation en fietsparkeren zijn optimaal met elkaar verbonden en bieden voldoende capaciteit. Het knooppunt is adaptief voor toekomstige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. De openbare ruimte en de ontmoetingsfuncties in en aan het station zijn gericht op reizigers én bewoners van de stad en regio.



Indicatieve invulling van het alternatief:

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

Het alternatief gaat uit van:

- De verbinding LBSP-station-binnenstad krijgt een overwegend groen karakter. De inbedding van het stationsgebied in een groen-blauw raamwerk, dat Singelpark en de parkenreeks aan de zeezijde met elkaar verbindt.

- Bij de inrichting en ontwikkeling worden hogere eisen gesteld - meer dan de al hoge standaard eisen - aan openbare ruimte en bebouwing. Inzetten op duurzame mobiliteit. Deelmobiliteit krijgt een prominente plek.
- Bij inrichting van openbare ruimte, bij vastgoed en stations rekening houden met de menselijke maat en een prettige verblijfskwaliteit, met oog voor de verschillen in type openbare ruimte.
- Verstedelijkingslocaties:
 - Bebouwing niet per sé maximeren, goed verbinden van maaiveld met hogere verdiepingen is een voorwaarde.
 - De Taxilocatie krijgt een nader te bepalen bouwvolume en programma en een groene openbare ruimte;
 - De huidige buslocatie wordt (deels) overbouwd. Het dak kan gebruikt worden voor zonnepanelen en er is op het maaiveld en wellicht het dak ruimte voor een groen, biodivers park met publieksfuncties en waterbergende capaciteiten.
 - De Taxilocatie krijgt een nader te bepalen bouwvolume en programma en een groene openbare ruimte;
 - De Connexionlocatie wordt bebouwd volgens het concept zoals beschreven in de gebiedsvisie;
 - De LUMC-terreinen zijn gereserveerd voor eigen ontwikkeling, waarbij wordt gekeken hoe de groene verbinding met LBSP en de parkkwaliteit van de Terweelocatie verder kunnen worden versterkt.
- De specifieke identiteit van Leiden is zichtbaar bij de stadsentree en beide stationspleinen worden ontwikkeld tot hoogwaardige groene verblijfsplekken.
- De stationspassage wordt ingericht als ruim reizigersdomein met groene elementen, dat de stadsentree aan de binnenstadzijde via het station verbindt met de entree van het LBSP. Groene voetgangersverbindingen naar binnenstad en LBSP.
- De interwijkfunctie wordt verbeterd via Plesmanlaantunnel, Walenkamptunnel en Rijnsburgerweg.
- Busstation en treinstation zijn goed verbonden, en worden door reizigers ervaren als een geheel.
- Fietsparkeren wordt ondergronds opgelost aan zeezijde en/of binnenstadzijde.
- Deelmobiliteit krijgt een prominente plek.
- Variant: Het busstation ligt aan de binnenstadzijde op -1 niveau, in dat geval komt er ruimte vrij voor extra openbare/groene ruimte. Ook kan dan de Joop Walenkamptunnel vrij gemaakt worden van busverkeer.

3. Gebiedsscope en nadere beschrijving deelgebieden

3.1. Gebiedsscope

In onderstaande kaartje is het projectgebied weergegeven. De volgende definities worden gehanteerd:

- Projectgebied: gebied waarin fysieke maatregelen in de verkenning worden meegenomen
- Studiegebied: gebied waarin de effecten van de verkenning onderzocht worden

Binnen het projectgebied is er grote verwevenheid tussen de drie doelstellingen en zijn belangrijke keuzes te maken in de samenhang daartussen. Er bestaat een aantal belangrijke raakvlakken in de directe omgeving van het projectgebied.



3.2. Deelgebieden en thema's binnen het projectgebied.

Het projectgebied is geen leeg vel papier waar alles ter discussie staat, binnen de scope is sprake van een groot aantal lopende ontwikkelingen op basis van genomen besluiten. Per deelgebied of thema (bijvoorbeeld routes), verschilt de mate van flexibiliteit in functionele invulling en programma. Soms zijn zaken nog geheel open voor discussie en soms is op basis van politieke besluitvorming al voorzien van een duidelijke inkadering/koers.

In de onderstaande beschrijvingen wordt per deelgebied/thema aangegeven wat er speelt en met welke lopende ontwikkelingen en besluiten rekening gehouden moet worden in de MIRT verkenningfase. Ook is per deelgebied aangegeven hoe het in de alternatieven voor de MIRT verkenning meegenomen kan worden. Voor alle partijen is het belangrijk om aan te geven welke

inhoudelijke kaders vastleggen en waar flexibiliteit geboden kan worden en hoeveel. Daarbij is het belangrijk om niet alles 'op slot' te zetten en openheid te bieden waar het kan.

Het projectgebied raakt aan gebieden direct aangrenzend of in de invloedssfeer. Keuze binnen het projectgebied kunnen invloed hebben op omliggende gebieden en omgekeerd. Raakvlakprojecten zullen in de verkenning worden geïdentificeerd en afhankelijkheden in kaart gebracht zodat op de raakvlakken afgestemd kan worden.



3.2.1 1: Trafolocatie

- Nu tijdelijke invulling met The Field en fietsparkeren;
- Ontwikkellocatie voor woningbouw en kantoren;
- Potentieel bouwvolume/bouwprogramma: zie Gebiedsvisie;
- De locatie heeft BZK woningbouwsubsidie toegekend gekregen. Naar inschatting zou realisatie van dit programma op de helft van de kavel kunnen plaatsvinden, het dichtsbij kruispunt met Plesmanlaan. Dat betekent oplevering totale project voor 2030 (start bouw uiterlijk 2026);
- Samenhang met:
 - o Walenkamptunnel (verbinding LBSP, verkeersruimte voor goede inpassing fiets en bus, mogelijk extra opgangen treinperrons);
 - o Fiets- en voetgangersverbinding Plesmanlaan en aansluiting HOV op Plesmanlaan (inpassing en verbreding Plesmanlaantunnel);
 - o Mogelijk deels tijdelijke functie busstation verbouw (vervoer en bouwlogistiek);
 - o Mogelijk deels tijdelijke functie als bouwterrein voor ontwikkeling o.a. Morspoortterrein (Bouwlogistiek);
- Besluiten: Kaderbesluit Stationsgebied 2012, Gebiedsvisie Stationsgebied 2021, Aanvraag en toekenning BZK subsidie.

3.2.2 2: Busstationlocatie

- De huidige locatie is bestuurlijk uitgangspunt in Leiden voor een nieuw busstation;
- Doorontwikkeling efficiënter en kwalitatief hoogwaardiger busstation;

- (Droog) verbinden met treinstation en creëren 1 gezamenlijk ontvangstdomein trein bus vanuit geïntegreerde OV terminal gedachte;
- Verschillende varianten mogelijk ten aanzien van overbouw en bovenliggend programma (1. niet, 2. (groen)dak, 3. Publiek dak met functies 4. Publiek dak met kantoor/woonprogramma. (zie gebiedsvisie);
- Vanuit Leiden is optie 4 (overbouwen met kantoor/woonprogramma) het voorkeursalternatief onder andere vanuit de afspraken over het kantorenprogramma met de provincie;
- Vanuit groei busstation een maximale variant (14 haltes) of compactere variant
- Bij de verschillende varianten oplossingen vinden voor organisatie van logistiek van het station (laden/lossen/afval/bevoorrading)
- Bij busstation op andere locatie ontwikkeling van vastgoed op de huidige busstation locatie.
- Besluiten: Besluit locatie busstation B&W en commissie bereikbaarheid 2017, Gebiedsvisie Stationsgebied 2021, concept NvU busconcessie 2024 ZH noord, provinciaal besluit over kantoorprogramma; Kaderbesluit Centrumroute

3.2.3 3: Taxilocatie

- Korte termijn blijft taxi/fiets combinatie in huidige situatie bestaan;
- Op middellange termijn andere invulling, nader uit te werken;
- Uitwerking hangt af van stedenbouwkundige opzet Stationsplein met wel/geen aanpassingen stationsgevel, busstation. Vormt ook een overgangsgebied naar Schipholweggebied;
- In gebiedsvisie Stationsgebied 2021 worden twee varianten beschreven: als half verdiept fietsgebouw in een aantal lagen of als paviljoen met gemengd programma en een groen dak;
- De taxilocatie is een mogelijke locatie voor het busstation, waarbij de bussen rechtstreeks aansluiten op het Schuttersveld. Een mogelijke sub-variant is een busstation in de spoordijk tussen het treinstation en de Rijnsburgertunnel.
- Besluiten: collegebesluit onderhoud en beheer taxipalet (2021), Gebiedsvisie (2021), fietsparkeerstrategie Leiden Centraal (2021)

3.2.4 4: LUMC-terrein

- De Ter Weelocatie (4a) en de LUMC driehoek(4b) liggen pal op het Knooppunt Leiden en vormen de overgang naar het LBSP en naar het Houtkwartier/Oegstgeest
- Het Pietpaaltjenspad (4c) behoort tot het LUMC terrein en grenst aan installaties en andere functies. Onderzocht wordt of een route voor fietsers mogelijk is tussen de spoordijk en de service-gebouwen van het LUMC.
- Uitgangspunt in alle alternatieven is dat het gebied van het LUMC van groot belang is voor de toekomstige ontwikkeling van het LUMC en gerelateerde medische functies. Bezien wordt wat de beoogde ontwikkeling van het LUMC en verwante functies betekent voor de ontwikkeling van het knooppunt en hoe het knooppunt ondersteunend kan zijn aan de (bereikbaarheids- en ontwikkel-opgave van het LUMC en de ontwikkeling van het LBSP en andersom.
- Het LUMC-terrein is sterk verbonden met Knooppunt Leiden. De ontwikkeling van Knooppunt Leiden heeft invloed op de LUMC-terreinen, maar ook vanuit LUMC zijn wensen en belangen met betrekking tot toekomstige ontwikkeling en huidig functioneren. Met andere woorden voor een integrale ontwikkeling die bijdraagt aan een veilig, functioneel en bereikbaar stuk stad wordt in de MIRT verkenning onderzocht hoe de beoogde ontwikkeling door het LUMC en die van het knooppunt elkaar kunnen versterken.
- Via het LUMC terrein zal de last mile LBSP (voor langzaam verkeer) verbeterd worden.

- Op de Ter Wee locatie (4a) is volgens het bestemmingsplan beperkt woningbouw mogelijk, vanuit de knoop bestaat ook een logica om deze ruimte te gebruiken ten behoeve van goed inpassing van entree van de mogelijke uitbreiding van de huidige ondergrondse fietsenstalling aan de zeezijde, goede inpassing van kiss en ride, het leggen van langzaamverkeer verbindingen en/of groene parkverbindingen.
- De LUMC driehoek (4b) heeft een bestemming voor medische faciliteiten en kantoren. Gezien het belang van deze locatie voor de entreefunctie van het LBSP wordt deze locatie idealiter in de studies tijdens de MIRT verkenning om de aansluiting op Knooppunt Leiden enerzijds en LBSP anderzijds voor de (middel)lange termijn goed te organiseren
- De LUMC driehoek (4b) is een mogelijke locatie voor een ondergronds busstation en uitbreiding stallingen aan deze zijde
- Besluiten: Bestemmingsplan LUMC terrein met medische faciliteiten en kantoren en beperkt ruimte voor wonen. Besluit college en commissie bereikbaarheid 2017 rondom busstation niet op Ter Wee locatie)

3.2.5 5: Connexionlocatie

- Deze locatie is strategisch aangekocht door de gemeente Leiden met als doel om woningen te bouwen als onderdeel van de verstedelijkingsopgave rondom OV knopen.
- In de gebiedsvisie Stationsgebied is een stedenbouwkundige opzet ontwikkeld en geparticipeerd met de omwonenden.
- De remise functie zal op een nader te bepalen termijn van deze locatie verdwijnen. Hiervoor wordt door de provincie PZH onderzocht wat alternatieven zijn en wat van vervoerders verwacht kan worden in relatie tot de nieuwe busconcessie.
- Vooralsnog moet op de locatie in ieder geval rekening gehouden worden met een aantal bufferplekken en laadvoorzieningen voor het bijladen van bussen.
- Besluiten: Gebiedsvisie Stationsgebied 2021

3.2.6 6: Schuttersveld/Centrumroute

- Het Schuttersveld wordt in 2022 heringericht om de doorstroming voor bussen, auto's en fietsers te verbeteren
- De oversteekbaarheid naar het Schipholweggebied wordt verbeterd door een extra oversteek ter hoogte van Achmea
- Het Schuttersveld wordt sterk vergroend
- Op het gedeelte Rijnsburgerweg, Bargelaan en Walenkamptunnel worden, wanneer nodig, in 2022 maatregelen getroffen t.b.v. goed functioneren van HOV Centrumroute.
- Besluiten: Kaderbesluit Centrumroute 2015, Uitvoeringsbesluit Schuttersveld 2021

3.2.7 Leidse Ring (Plesmanlaan/Schipholweg)

- Het programma Leidse Ring Noord betreft de realisatie van de autoringstructuur en is randvoorwaardelijk voor de duurzame ontwikkeling van Leiden. Dit staat niet ter discussie;
- Grote delen van de binnenstad worden autoluw gemaakt, de realisatie van de LRN is tevens noodzakelijk om autoverkeer dat zich door de stad beweegt op te vangen;
- Capaciteit, doorstroming voor autoverkeer en oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers op hoofdroutes zijn belangrijke ontwerpeisen bij het ontwerpen van de LRN;
- De gemeente Leiden en PZH investeren flink in deze structuur;
- Ter hoogte van het kruispunt Schipholweg/Morsweg/Plesmanlaan komen autoverkeer, HOV en hoofdfietsstructuur samen. Auto, bus en fiets zijn in de referentieontwerpen oplosbaar gebleken binnen de uitgangspunten;

- Er ligt nog een belangrijke opgave om de fietstunnels onder het spoor (Plesmanlaan) te verbeteren, ze voldoen nu niet aan de normen (breedte) en passen zeker niet in het streven om regionale routes te versterken en in het Stationsgebied de fietsroutes via de flanken flink aantrekkelijker te maken voor de doorgaande fietsers. Het doel hierachter is om minder fietsers dwars door het stationsgebied te laten fietsen;
- Besluiten: Kaderbesluit Leidse Ring Noord november 2019, Mobiliteitsnota 2020-2030;

3.2.8 7: Stationsplein/Stationsweg

- Het Stationsplein en de Stationsweg worden omgevormd tot een kwalitatief hoogwaardige stadsentree voor fietser en voetgangers.
- Geen busroutes door de Stationsweg, waardoor kwaliteit, wachtruimte en connectie met stationsplein en treinstation gemaakt kan worden [naar 4.2.2].
- HOV- en streekbussen vanuit Zoetermeer (en andere zuidoostelijke herkomsten) rijden via de Centrumroute (Hooigracht/Langegracht/Schuttersveld/Bargelaan. Deze route wordt ingericht op goede doorstroming van het HOV.
- Voor busverkeer met bestemming binnenstad worden betrouwbare nieuwe routes georganiseerd. Daarbij is nog keuze uit verdeling over de route Bargelaan/Schuttersveld en de route via de Morsweg/Rijnzichtbrug/Noordeinde. In het kader van de agenda Autoluwe Binnenstad wordt hier nader onderzoek naar verricht.
- Het stationsplein is een mogelijke alternatieve locatie voor een ondergronds busstation waarbij de hellingen van de Schipholtunnel gebruikt worden als toegang tot het busstation.
- Inrichting Stationsweg moet passen in de samenhangende benadering/visie van Leiden op de openbare ruimte en pleinen. Daarom ook eerste deel van de Stationsweg meenemen in de MIRT verkenning om te komen tot een kwalitatief geheel.
- Hierbij geldt samenhang met de realisatie van Octagon en De Geus (incl fietsenstalling) in 2024 en 2025. Bij oplevering van de Geus is het nodig om het Stationsplein en de Steenstraat (busvrij) te herinrichten.
- Besluiten: Gebiedsvisie Stationsgebied (2021), Agenda Autoluwe Binnenstad (2021),) BP De Geus, BP Octagon en BP Lorentz

3.2.9 8: Deelgebied Treinstation

- Ligging van perrons en sporen blijven ongewijzigd.
- Ontvangstdomeinen van het station zowel aan centrum- als Bio Science Parkzijde passend maken aan de groei.
- Binnen het station waar nodig de capaciteit van de loopverbindingen, wachtplekken, stijgpunten etc. geschikt maken voor de groeiende aantallen reizigers.
- Opgave om tot 19.800 fietsplekken in 2030 en 21.500 in 2040 te komen in het stationsgebied.
- Voor fietsparkeren bestaat een plan voor een uitbreiding van de stalling aan de Bio Science Parkzijde (circa 3800 extra plekken), stalling De Geus (circa 2800 plekken) wordt gerealiseerd.

3.3 Raakvlakprojecten direct buiten het projectgebied

Direct buiten het projectgebied is sprake van een aantal relevante raakvlakprojecten, zoals Leidse Ring Noord en Noord-Zuid verbindingen LSBP incl Rijnsburgerweg

- Ontwikkeling vastgoed rond Stationsplein, de M-kavels
- Gebiedsontwikkeling Vondelkwartier
- Gebiedsontwikkeling Schipholweg

- Herinrichting Noord-Zuid verbindingsas
- Inrichting centrumroute OV
- Inrichting wegen Houtkwartier
- Hartlijn langzaam verkeer LBSP
- Onderzoek HOV Leiden – Noordwijk
- Onderzoek HOV/BRT Leiden – Zoetermeer
- Autoluwe inrichting Leiden binnenstad

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Rli-adviestraject uitvoeringskracht



1. Introductie

Rli-adviestraject uitvoeringskracht

Er bestaan binnen en buiten de overheid steeds grotere zorgen over de vraag of overheden en hun uitvoeringsorganisaties, samen met bedrijven, maatschappelijke organisaties en burgers, erin zullen slagen om de grote transities op het gebied van de leefomgeving en infrastructuur te realiseren.

In 2023 onderzoekt de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) hoe de uitvoeringskracht kan worden versterkt die nodig is om het voorgenomen beleid voor de grote opgaven in de leefomgeving (tijdig) te realiseren.

In de eerste fase zijn quickscans gemaakt van tien praktijkcasussen met behulp van een literatuurscan en rondetafelgesprekken met mensen uit de uitvoeringspraktijk.

Dit is het casusrapport over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS).

Casus: Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Onderwerp	Het Nederlandse spoor is het drukste spoor van de Europese Unie, en het wordt nog drukker. Men verwacht een groei van 30% in het aantal reizigers en 50% aan goederenvervoer in 2030 ten opzichte van 2018. Op 4 juni 2010 heeft het kabinet daarom de voorkeursbeslissing genomen over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). PHS is een samenhangend en langlopend programma dat bestaat uit meerdere deelprojecten voor de verschillende corridors. Het loopt door tot en met 2029.
Afbakening	De verkenning naar aspecten van uitvoeringskracht richt zich in dit casusrapport op de uitvoering van het PHS sinds 2018. Sinds 2018 is het PHS door de Tweede Kamer aangewezen als een groot project. Dit betekent onder andere dat er sinds 2018 relatief veel voortgangsinformatie beschikbaar is via monitors. We zijn daarbij vooral benieuwd naar de vraag welke uitvoeringsaspecten met name bijdragen aan de complexiteit van de uitvoering.

Beleidspakket en tijdlijn

Doelen	'De hoofddoelstelling van het programma is om op de drukste trajecten in het land te komen tot hoogfrequent spoorvervoer met zo intensief mogelijk gebruik van de Betuweroute' (zevende voortgangsrapportage, 2022). PHS heeft vier speerpunten: <ol style="list-style-type: none">1. hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten in de brede Randstad;
---------------	---

	<ol style="list-style-type: none"> 2. samenhangende regionale ov-systemen waarvan het spoorvervoer – met name de Sprinters – de ruggengraat vormt; 3. kwalitatief goede reistijden naar de landsdelen; 4. toekomstvaste routestrategie van het spoorgoederenvervoer.
Instrumenten	<p>Voor het PHS is er een vertaling gemaakt naar hoeveel treinen er extra moeten gaan rijden, op welke trajecten dit moet gebeuren en welke maatregelen hierbij horen (zevende voortgangsrapportage, 2022). Het gaat bijvoorbeeld om de bouw van extra perrons, overwegen aanpassen, spoorverdubbeling, seinoptimalisatie, de wissels aanpassen en extra opslagcapaciteit voor goederen- en reizigersmaterieel.</p>

In de onderzochte periode zijn de volgende momenten van belang:



Leeswijzer

Dit casusrapport kent de volgende opbouw:

- In hoofdstuk 2 beschrijven we enkele signalen van haperende uitvoeringskracht. Deze signalen waren aanleiding om de casus PHS nader te verkennen.
- In hoofdstuk 3 gaan we in op acht uitvoeringsaspecten en in hoeverre deze een rol spelen bij het realiseren van het PHS.
- In hoofdstuk 4 geven we weer welke dominante aspecten van uitvoeringskracht naar voren komen in deze casus.
- In hoofdstuk 5 geven we tot slot de bronnen weer die gebruikt zijn voor dit casusrapport.

2. Signalen van haperende uitvoeringskracht

De casus PHS is mede geselecteerd op basis van de onderstaande signalen van haperende uitvoeringskracht.

In een beleidsdoorlichting van het spoor in 2018 kon er nog weinig over de doeltreffendheid van het PHS gezegd worden (doorlichting spoorbeleid Berenschot, 2018). Veel projecten waren toen net gestart en hadden een paar eerste positieve resultaten. Verder werd er geconcludeerd dat er een toets mist waarin de doelmatigheid van aanlegprojecten wordt beoordeeld.

Meer dan 80% van het programmabudget van PHS is inmiddels vastgelegd in subsidiebeschikkingen voor de uitvoering (zevende voortgangsrapportage, 2022). In de zevende voortgangsmonitor luidt de positieve conclusie dat er de afgelopen periode hard is doorgewerkt aan het PHS. Er is evenwel sprake van een potentieel tekort van € 205,7 miljoen.

Daarnaast is een tien-minuten-dienstregeling die in het kader van het PHS was ingevoerd weer verlaagd in frequentie, als gevolg van personeelstekort bij de vervoerder (zevende voortgangsrapportage, 2022).

Door middel van een literatuurscan en een rondetafelgesprek is verkend welke uitvoeringsaspecten hieraan ten grondslag liggen. De inzichten daaruit worden beschreven in het volgende hoofdstuk.

3. Wat is de rol van de uitvoeringsaspecten?

Bij de start van het adviestraject uitvoeringskracht heeft de Rli acht aspecten geïdentificeerd die de uitvoering kunnen belemmeren of ondersteunen. Op basis van een literatuurscan en een rondetafelgesprek is in beeld gebracht wat er speelt rondom deze aspecten binnen de casus PHS. In onderstaande tabel zijn de bevindingen over belemmeringen in de uitvoering ingedeeld bij de eerder geïdentificeerde acht aspecten.

Aspecten	Illustratie van (belemmerende) werking van aspecten
<p>Beleidspakket</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geheel van doelen, maatregelen en instrumenten 	<p>Om de doelstellingen te behalen is het PHS uiteindelijk afhankelijk van (en niet verantwoordelijk voor) de vervoerders en de concessies die met de vervoerders zijn afgesloten. De concessie met de NS verplichten deze vervoerder bijvoorbeeld om de aangelegde infrastructuur optimaal te benutten. Het dienstverleningsproces zelf is echter geen onderdeel van het PHS. Het PHS gaat over het mogelijk maken van de dienstregeling voor hoogfrequent spoorvervoer (via aanpassingen aan de infrastructuur).</p> <p>Op het hoogste niveau bleef de doelstelling ongewijzigd, namelijk hoogfrequent spoorvervoer mogelijk maken. In de uitwerking en operationele planning is wel het nodige gewijzigd. Een vaststaand doel helpt in het doelbereik, mits er wel ruimte is om flexibel te zijn in de weg naar het doel (en die ruimte is er nu).</p> <p>Een complicerende factor in de beeldvorming is wel dat het ervaren doelbereik voor de reizigers pas tot uiting komt in de dienstregeling. In de praktijk worden de infrastructurele doelstelling (om hoogfrequent spoor te maken) en de maatschappelijke doelstelling (hoogfrequent vervoer aanbieden) bovendien door elkaar gebruikt.</p>
<p>Governance</p> <ul style="list-style-type: none"> • Departementale samenwerking • Interbestuurlijke samenwerking • Rolverdeling markt en overheid 	<p>De afhankelijkheid van verschillende partijen bij de uitvoering kan belemmerend en vertragend werken, zoals vaker te zien is bij grootschalige projecten. Bij het PHS zijn bepaalde onderdelen voor een succesvolle uitvoering afhankelijk van de samenwerking met onder andere gemeenten. Zo vraagt het borgen van overwegveiligheid om een samenwerking met regionale overheden die specifieke maatregelen gezamenlijk moeten realiseren én financieren (zevende voortgangsrapportage, 2022).</p> <p>De governance met een stuurgroep waarin op het juiste abstractieniveau keuzes gemaakt kunnen worden, wordt door verschillende partijen gezien als belangrijk voor de uitvoering. Meerdere partijen geven aan dat deze samenwerking nu goed geborgd is in het programma. Het hangt van verschillende factoren</p>

	af (locatie, ambitieniveau, et cetera) bij wie je een lokaal overleg moet betrekken. Hier wordt dus ook vanuit maatwerk naar gekeken.
<p>Toepasbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consistentie/ samenhang in beleid en instrumenten • Wisselwerking/ communicatie tussen beleid en uitvoering • Cultuurverschillen (beleid/uitvoering of Rijk/decentraal) • Handhaafbaarheid • Ruimte in beleid voor maatwerk, adaptiviteit 	<p>Het maken van een samenhangende infrastructuur is zeer complex. Vooral in de voortrajecten is veel tijd nodig om goed uit te zoeken of alles goed op elkaar aansluit. Ook al zijn het losse infrastructurele projecten, je kunt bijna niet snijden in de uitvoering (bijvoorbeeld als de kosten te hoog worden of bepaalde delen vertragen), omdat alles met elkaar samenhangt.</p> <p>Aanvullend werd benoemd dat de uitvoerders van de werkzaamheden vaak strakke plannings hanteren. Loopt bijvoorbeeld het voortraject iets uit, dan kan het zijn dat de uitvoering pas veel later kan plaatsvinden. De uitvoerders hebben dan namelijk weer andere infrastructurele projecten gepland, die eerst uitgevoerd moeten worden.</p> <p>Een andere uitdaging in de toepasbaarheid, volgens verschillende partijen, is dat 'de winkel open blijft tijdens de uitvoering'. Je kunt niet of maar zeer beperkt treinvervoer stilleggen tijdens de werkzaamheden aan het spoor. Dit maakt dat de uitvoering alleen op specifieke momenten en volgens scherpe plannings kan plaatsvinden. Dit maakt het proces minder flexibel.</p>
<p>Bestuurskracht en politieke wil</p> <ul style="list-style-type: none"> • Politiek en bestuurlijk draagvlak en commitment (waaronder tussen bestuurslagen) • Kwaliteit van bestuurders 	<p>Zowel in de literatuur als tijdens het rondetafelgesprek is dit aspect niet als een dominant aspect naar voren gekomen.</p>
<p>Hulpbronnen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beschikbaarheid van dan wel toegang tot financiële middelen • Kwantiteit/kwaliteit van personeel (krappe arbeidsmarkt) 	<p>Het personeelstekort, zowel kwantitatief als kwalitatief, wordt als een belemmerende factor gezien. Haast alle betrokken partijen hebben te maken met een tekort aan vakkundig personeel. Dit betekent enerzijds dat er vertraging ontstaat in de aanpassingen die gedaan moeten worden aan en rondom het spoor. Anderzijds leidt het tekort aan vakkundig personeel ook tot stijgende kosten, bijvoorbeeld door de inzet van dure inhuur of stijgende wervings- en loonkosten (onder andere ook doorberekend via aannemers).</p> <p>Tijdens de onderzochte periode bleken de consequenties hiervan nog beperkt. Met toenemende schaarste en inflatie wordt de problematiek van de hulpbronnen volgens sommigen steeds nijpender. Het personeelstekort werd als een grote belemmering</p>

	<p>voor de uitvoering aangegeven. Technici kunnen een 9-tot-5-baan bij een andere sector krijgen óf met een onregelmatig werkrooster werken aan het mogelijk maken van het PHS. Dan kiezen technici eerder voor regelmaat.</p> <p>Bij aannemers wordt er bovendien steeds meer gewerkt met lange ketens (meerdere onderaannemers die op hun beurt ook weer onderaannemers en zzp'ers in dienst hebben). Dit verkleint de mogelijkheden om te sturen in tijden van schaarste.</p>
<p>Juridische aspecten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Juridische procedures (inclusief participatie, vergunningverlening, bezwaar en beroep) 	<p>Het PHS heeft als langlopend programma te maken met wisselende wet- en regelgeving. Voorbeelden daarvan zijn: 'de Kadernota Railveiligheid en het daaruit voortvloeiende veiligheidsregime, voorwaarden voor klimaatadaptatie, trillingenproblematiek, de discussie rond de Programmatische Aanpak Stikstof, de impact van de nieuwe Omgevingswet en aangescherpte proceseisen waaraan vervoerders moeten voldoen' (basisrapportage 2019). Omgaan met of wachten op deze aanpassingen kan vertragend werken in de uitvoering. Aangescherpte richtlijnen voor veilig werken hebben bijvoorbeeld direct invloed op de wijze en lengte van de inzetbaarheid van het personeel.</p>
<p>Fysieke context</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ruimtelijke en technische mogelijkheden, concurrerende ruimteclaims • Complexe eigendomsverhoudingen (incl. grondposities, eigendomsrecht) • Bouwkosten, energieprijzen, materiaalschaarste 	<p>De wereldwijd stijgende kosten en schaarste van bepaalde materialen wordt ook voor PHS vanuit de literatuur als een belemmerende factor gezien. 'Doordat de werkelijke kosten binnen de sector harder stijgen dan de indexeringsvergoeding (IBOI), neemt het potentieel tekort toe. Deze toename is in de afgelopen periode grotendeels nog beheerst, door binnen de opgave en scope van PHS verder in te zetten op besparingen en het realiseren van meevallers' (zevende voortgangsrapportage, 2022). Voor het PHS worden grote aanbestedingen gedaan in een specialistische markt, waarbij de materiaal- en bouwkosten en inzet van aannemers een grote kostenposten vormen.</p>
<p>Maatschappelijke context</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maatschappelijk draagvlak voor beleid, besluit of programma 	<p>De Commissie Elverding heeft volgens vele partijen belangrijke aanbevelingen gedaan om de aanleg van infrastructuur sneller en beter te laten plaatsvinden (Commissie Elverding, 2008). Een belangrijk element was daarbij dat participatie en weging van belangen in het voortraject veel zwaarder moesten worden vormgegeven (divergeren), zodat na de principiële belangenafweging en besluitvorming de uitvoering kon worden versneld (convergeren). Verschillende deelnemers constateren dat we wel in staat zijn geweest te divergeren, maar dat het niet lukt om daarna weer te convergeren. Het ontbreekt daar aan bestuurlijk en ambtelijk lef, of omgekeerd: er blijft voldoende tegenmacht om</p>

	<p>in het verdere traject de eerdere besluitvorming weer ter discussie te stellen.</p> <p>Een ander punt van aandacht zijn de wisselingen in de reizigersbehoefte. Als gevolg van corona bijvoorbeeld lag het aantal reizigers fors lager. Hoe plan je op dergelijke veranderingen?</p>
Overig	-

4. Afsluitend

Op basis van de literatuurscan en het rondetafelgesprek komen de volgende dominante aspecten van uitvoeringskracht naar voren in deze casus.

Governance: samen flexibel sturen

Voor de uitvoering van het PHS moeten meerdere overheden samenwerken. De duidelijke kaders die het PHS stelt vanuit de Rijksoverheid voor een strategische overlegstructuur werken bevorderend voor de uitvoering. Tegelijkertijd is er op lokaal niveau nog wel voldoende ruimte (en die is ook nodig) om vanuit maatwerk te kijken welke partijen moeten aansluiten en welke overlegvorm passend is.

Hulpbronnen: kostenstijging en chronisch gebrek aan personeel

De wereldwijd stijgende kosten en schaarste van bepaalde materialen is voor het PHS ook een risico. Doordat de werkelijke kosten binnen de sector harder stijgen dan de indexeringsvergoeding, neemt het potentieel tekort toe. Er is bovendien een groot gebrek aan vakkundig personeel. De verwachting is dat dit tekort alleen maar groter wordt in de komende jaren. Bovendien is sturing hierop lastig, door steeds langere ketens met onderaanneming, omdat aannemers minder vaak personeel structureel aan zich binden en in plaats hiervan vaker werken met (duurdere) inhuurkrachten.

Maatschappelijke context: we blijven divergeren

De Commissie Elverding heeft jaren terug belangrijke aanbevelingen gedaan om de aanleg van infrastructuur sneller en beter te laten plaatsvinden. Een belangrijk element was daarbij dat participatie en weging van belangen in het voortraject veel zwaarder moesten worden vormgegeven (divergeren), zodat na de principiële belangenafweging en besluitvorming de uitvoering kon worden versneld (convergeren). De constatering is dat we wel in staat zijn geweest te divergeren, maar dat het niet lukt om daarna weer te convergeren.

5. Bronnen

Voor deze casus hebben we gebruikgemaakt van onderstaande bronnen:

Onderzoeken en rapporten

- Advies commissie versnelling besluitvorming infrastructurele projecten (2008). Sneller en beter.
- Berenschot (2018). Beleidsdoorlichting spoorbeleid. Utrecht: Berenschot.
- I&W (2019). Basisrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Den Haag.
- I&W (2020). Voortgangsrapportage 2020 tweede half jaar. Den Haag.
- I&W (2022). Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, zevende voortgangsrapportage. Den Haag.
- I&W (2022). Brief van de staatssecretaris van I&W over programma hoogfrequent spoorvervoer. Den Haag.
- NS (2022). Halfjaarverantwoording 2022. Utrecht.

Deelnemers rondetafelgesprek

- Bonny Donders (Infrastructuur en Waterstaat)
- Fons Meijer (gemeente Vught)
- Hans Verstegen (ProRail)
- Jaap Balkenende (ProRail)
- Jaap de Groot (NS)
- Koen Ingels (Movares)
- Marc Maartens (dagvoorzitter en OV-magazine)
- Paul Bolt (I&W)
- Jan Jaap de Graeff, raadslid (Rli)
- Karin Sluis, raadslid (Rli)
- Joris Stok, gespreksleider (BMC)

Interview

- Anton Bos, projectmanager (PHS Noord-Brabant (via BMC))

BMC

Databankweg 26D
3821 AL Amersfoort




Postbus 490
3800 AL Amersfoort

(033) 496 52 00
info@bmc.nl
www.bmc.nl

KvK BMC Advies 32078667
IBAN NL91ABNA0504035754
BTW NL80.86.63.598 B.01

Programma ERTMS

Legenda

-  Huidige baanvakken met ERTMS
-  Voorzien van ERTMS door Programma ERTMS in 2031
-  Ervaring opdoen en beproeven

