

Bijlage: toelichting MIRT-Verkenning Oude Lijn

Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

De gemeentelijke Gebiedsuitwerking Van Nelleknoop heeft directe raakvlakken met de MIRT-Verkenning Oude Lijn, want het besluit over de realisatie van het nieuwe station wordt genomen binnen deze MIRT-Verkenning. De verkenning maakt onderdeel uit van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van het Rijk, gericht op het bevorderen van de bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke inrichting van Nederland. Rijksprojecten en -programma's die hieraan bijdragen, staan opgenomen in het MIRT. Het Rijk werkt intensief samen met provincies, gemeenten, vervoerregio's en waterschappen aan deze projecten. Zie voor meer informatie de website:

<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ruimtelijke-ordening-en-gebiedsontwikkeling/meerjarenprogramma-infrastructuur-ruimte-en-transport-mirt>.

Scope Startbeslissing

De Startbeslissing voor de MIRT-Verkenning Oude Lijn is genomen in het BO-MIRT van 10 november 2022, incl. het besluit over een financiële reservering van €1,6 miljard door Rijk en samenwerkende overheden in de regio. 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 woonwerklocaties), leidt tot verbetering van de leefomgevingskwaliteit in de steden, voorkomt extra toename van het autoverkeer op het al drukke wegennet en ontziet het groene landschap.

Het gewenste resultaat van de 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.

De MIRT-Verkenning Oude Lijn richt zich daarmee op het ontwikkelen van een schaa sprong in het treinvervoer tussen Leiden en Dordrecht in directe samenhang met de verstedelijkingsopgave langs deze spoorlijn, door het openen van nieuwe stations, verbeteren van bestaande knooppunten en het stapsgewijs verhogen van de treinfrequenties. De MIRT-Verkenning kent een planhorizon van 2040 en omvat:

- Realisatie van 4 nieuwe stations: Rijswijk-Buiten, Schiedam Kethel, Rotterdam Van Nelle en Dordrecht Leerpark.
- Verhoging van sprinterfrequentie naar minimaal 8x p/u (ingroeimodellen) en in het eindbeeld naar 12x p/u.

- Upgrade van Sprinterstation Stadionpark (uitgangspunt o.b.v. Voorkeursbeslissing MIRT-Verkenning Oeververbinding) naar CitySprinterstation.
- Aanpak van bestaande knooppunten Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centrum en Dordrecht.

De gemeente Rotterdam werkt in de MIRT-Verkenning samen met de ministeries van IenW en BZK, provincie Zuid-Holland, MRDH, ProRail en NS en andere betrokken gemeenten. Bestuurlijke verantwoordelijkheid voor de verkenning binnen de gemeente Rotterdam ligt bij wethouder Lansink-Bastemeijer.

Verstedelijking

De MIRT-Verkenning Oude Lijn 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. 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 Verstedelijkingsalliantie¹ in de nabijheid van de Oude Lijn. Het gaat hierbij om 170.000 woningen en 85.000 arbeidsplaatsen².

In het samenwerkingsprogramma MoVe (Mobiliteit en Verstedelijking) van Rijk en regio heeft deze integrale benaderingswijze invulling gekregen. De MIRT-Verkenning valt binnen de Programmalijs Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV). Doel is afspraken te maken over een schaa sprong in het metropolitaan OV in samenhang met verstedelijking langs de hoof dassen van dat OV. Deze schaa sprong is noodzakelijk om de Zuidelijke Randstad internationaal concurrerend te houden en urgent om de enorme en de grote verstedelijkingsopgave (wonen, werken en voorzieningen) mogelijk te maken.

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

In het BO-MIRT van 10 november 2022 zijn daarom ook afspraken gemaakt over de realisatie van ca. 54.000 nog te bouwen woningen tot en met 2030 op de 11 toplocaties langs de Oude Lijn (excl. CID-Binkhorst Den Haag en Oostflank Rotterdam). Na 2030 worden met de realisatie van de Oude Lijn op deze toplocaties nog eens ca. 23.000

¹ 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.

² BO-MIRT met betrekking tot besluitvorming 'Pré-verkenning schaa lsprong metropolitaan OV en verstedelijking (MOVV)', Kamerstuk 35570-A, nr. 45. Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT, 25 en 26 november 2020.

woningen mogelijk gemaakt. Voor de Van Nelleknoop zijn verder nog geen concrete verstedelijkingsafspraken gemaakt (speelt na 2030).

Financiële afspraken

Aan de MIRT-Verkenning Oude Lijn zijn op dit moment geen financiële consequenties meer verbonden voor de gemeente Rotterdam. In de Startbeslissing voor de verkenning is een totaalbudget opgenomen van € 1.566 mln voor de Oude Lijn en ombouw van de evenementenhalte Rotterdam Stadion tot Sprinterstation Stadionpark. Het betreft de gezamenlijke bijdragen van Rijk en de regiopartijen. De € 1.566 mln maakt onderdeel uit van een breder pakket afspraken gefinancierd vanuit het Nationaal Groeifonds (NGF) en het Mobiliteitsfonds. Voor wat betreft Station Stadionpark is € 172,4 mln opgenomen in dit bedrag (prijspeil 2022, incl. BTW). Hier draagt Rotterdam aan bij. Aan de resterende onderdelen binnen de scope van de MIRT-Verkenning Oude Lijn levert gemeente Rotterdam geen bijdrage.

De middelen voor Station Stadionpark zijn inmiddels opgenomen in het projectbudget voor de Planning- en Studiefase van het MIRT-project Stadsbrug, HOV en station Stadionpark. In januari 2024 is hiervoor een zogenaamde Bestuursovereenkomst getekend (MinIenW, MinBZK, MRDH en gemeente Rotterdam), nadat o.a. de gemeenteraad van Rotterdam de Rotterdamse bijdrage aan dit MIRT-project heeft vastgesteld. De gemeente draagt €47 miljoen (prijspeil 2022, exc; BTW, exclusief bijdrage traverse Stadionpark) bij aan dit projectbudget voor station Stadionpark.

Proces

De MIRT-Verkenning Oude Lijn werkt de fasering van de diverse onderdelen uit. Het opwaarderen van de bestaande stations, de realisatie van nieuwe stations, de frequentieverhoging en spoorverdubbeling tussen Delft en Schiedam zullen in de tijd worden gezet. Deze MIRT-Verkenning is een belangrijke bouwsteen voor het programma NOVEX Zuidelijke Randstad.

In 2023 is de Analysefase van de MIRT-Verkenning gestart met het uitvoeren van een haalbaarheidsanalyse. Daarin zijn allereerst de fysiek, technisch en logistiek mogelijke bouwstenen voor de scope bepaald. Vervolgens zijn de haalbare alternatieven voor het vervolgonderzoek geselecteerd.

Dit jaar zullen deze nader worden uitgewerkt en worden beoordeeld op (ruimtelijke) impact, effecten op het beoordelingskader en bijdrage aan de doelstellingen. Dit resulteert in een Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO), die eind 2024 ter besluitvorming aan de opdrachtgevers in het BO Oude Lijn wordt voorgelegd.

In 2025 volgt dan de Beoordelingsfase, waarin wordt toegewerkt naar een besluit over het Voorkeursalternatief incl. afspraken over bekostiging van het gekozen pakket aan maatregelen. Daarna kan de planuitwerkingsfase voor de verschillende onderdelen starten.