

Zienswijze Notitie
Reikwijdte en
Detailniveau

Oude Lijn - CitySprinter



ROVER

Reizigersvereniging Rover

17-6-2025



Amersfoort, 17 juni 2025

Aan: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, directie Participatie
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Betreft: Zienswijze Notitie Reikwijdte en Detailniveau Oude Lijn – CitySprinter en Nieuwe Stations

Geachte heer/mevrouw,

Reizigersvereniging Rover is dé stem van de reiziger. Wij willen duurzame gedeelde mobiliteit voor iedereen. Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid onze zienswijze te geven op de notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MIRT-project Oude Lijn – deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations (hierna: verkenning CitySprinter).

Deze zienswijze is een vervolg op onze eerdere zienswijze op de startbeslissing en het daarbij behorende herijkte participatieplan analytische fase. Een deel van de zienswijze is daarom herhaling. Wij hebben de zienswijze wel geactualiseerd op basis van de informatie die inmiddels beschikbaar is en de keuzes die zijn gemaakt waarbij enkele oplossingsrichtingen (voorlopig) zijn afgevallen. Zo herhalen wij zienswijzen die specifiek gericht zijn op een dienstregeling met 12 Citysprinters per uur niet omdat vanwege het beschikbare budget en de verwachte vervoergroei in intercity's en internationale treinen uw voorkeur nu ligt bij een model met maximaal 8 Citysprinters.

Wij blijven graag actief betrokken bij de verdere verkenning en planstudie van de CitySprinter. Uiteraard is Rover ook van harte bereid deze zienswijze verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Freek Bos, directeur

Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.

Inhoud

Samenvatting.....	2
1. Opgaven, doel, scope en raakvlakken	3
a. Schaalsprong Oudelijin verbindt opgaven	3
b. Sturen op modal shift is meer dan alleen frequentieverhoging en nieuwe haltes.....	3
c. Uitgangspunten tarifiering vaststellen voor goede doorrekening.....	4
d. Quickwins Merwedelingelijin en West-Brabant meenemen in scope	5
e. Opstel- en behandelcapaciteit meenemen.....	6
f. Raakvlak Goederenrouting Noord Oost Europa	6
g. Raakvlak ERTMS	7
2. Beoordelingskader	7
a. Extra toets: Minimaliseren reistijd	7
b. Verduidelijken toets effect op de andere treinen	7
c. Extra toets: Adaptieve dienstregeling in geplande situatie en bijsturing bij verstoringen.....	8
d. Toets toekomstvastheid ook voor periode na TBOV	9
3. Bouwstenen en aandachtspunten	9
a. Flankerende maatregelen maximaal inzetten	9
b. Acht intercity's per uur mogelijk maken	9
c. Korter stoppen van Sprinters snel invoeren	10
d. Verlenging perrons Zevenbergen en Oudenbosch.....	10
e. Keerspoeren opnemen in het ontwerp.....	10
f. Kies voor kostenefficiënte spoorverdubbeling.....	11
g. Ruimte reserveren voor ongelijkvloerse kruisingen.....	11
h. Maatregelen goederentreinen.....	12
i. Derde spoor Den Haag Centraal – Den Haag HS.....	12
j. Den Haag HS: transfermaatregelen.....	13
k. Den Haag HS: extra perrons	13
l. Voorkeurslocatie station Rijswijk Buiten	14
m. Ontsluiting stations Schiedam Kethel en Zijndrecht	14
n. Transferproblematiek Dordrecht toekomstvast oplossen.....	15
o. Vervoerontwikkeling Dordrecht – West-Brabant	16
p. Toekomstvast ontwerp Dordrecht Leerpark	18
q. Dordrecht Amstelwijck alsnog onderzoeken	18
r. Realiseer transferium	19
s. Vervoerontwikkeling Dordrecht - Gorinchem.....	19
4. Bekostiging en fasering	20
a. Meer budget nodig van overheden, projectontwikkelaars en werkgevers.....	20
b. Versnelde realisatie nodig en mogelijk	21

Samenvatting

Sturen op verschuiving naar duurzame mobiliteit en een toekomstvast ontwerp

Wij waarderen de voorgestelde integrale aanpak van de mobiliteitsopgaven en woningbouw. Doel van de CitySprinter moet zijn om te komen tot een zo groot mogelijke verschuiving naar duurzame mobiliteit (modal shift) in de zuidelijke Randstad. Wij pleiten daarom voor optimale aansluitingen op het overige openbaar vervoer (bus, tram, metro en overige treinen) ten aanzien van lijnvoering, loopafstanden en tarifiering. Het is daarnaast van belang om toekomstige verdere systeemsprongen niet fysiek onmogelijk of onnodig duur te maken. Wij pleiten er dan ook voor om een ruimtelijke reservering te maken voor toekomstige vrije kruisingen.

CitySprinter: dichtbij OV met aantrekkelijk hoge frequenties

De CitySprinter kan reizigers in de zuidelijke Randstad zorgeloos OV geven. Reizigers weten dan altijd dat binnen een paar minuten een trein klaar staat. Door de toevoeging van stations komt het OV voor meer reizigers binnen loop- en fietsafstand. Dit wordt nog versterkt doordat woningbouw vooral rond de stations plaatsvindt. Ondanks de toevoeging van extra stations kan door enkele technische ingrepen ook een aantrekkelijke reistijd worden geboden voor de bestaande reizigers. Wij vragen deze reistijdverbetering expliciet mee te nemen in de verkenning en hier meer op te sturen.

Meer aandacht voor verbindingen voorbij Dordrecht

De Randstad houdt niet op bij Dordrecht. Het doorrijden op de Merwedelingelijn en richting West-Brabant is van belang omdat juist vanuit deze richtingen momenteel veel reizigers op Dordrecht moeten overstappen en de A15 en A16 file hotspots zijn. Als hier hogere frequenties en rechtstreekse verbindingen worden geboden richting Rotterdam wordt de trein veel concurrerender voor de auto en verwachten wij sterke reizigersgroei. Wij pleiten zolang de CitySprinter niet doorrijdt wel al andere verbeteringen door te voeren. Wij vragen alternatieve dienstregelingsmodellen te onderzoeken richting West-Brabant met hogere frequenties en betere spreiding over het uur, bijvoorbeeld door intercity's door te laten rijden als zonetrein en/of Sprinters vaker te laten rijden (zonodig door om en om stations over te slaan). Wij zien graag op deze manier ook station Dordrecht Amstelwijck geopend en de ontwikkeling van een Transferium bij station Lage Zwaluwe. Voor de Merwedelingelijn vragen wij aanpassingen te onderzoeken waardoor elk station elk kwartier kan worden bediend (partiele spoorverdubbeling) en te onderzoeken welke infrastructurele aanpassingen nodig zijn om 2 CitySprinters of Intercity's per uur te laten doorrijden naar Dordrecht Stadspolders en Sliedrecht als 5^e en 6^e trein.

Verbeter bestaande stations

Wij zijn blij met de voorgenomen aanpak van de transferproblemen op Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centrum en Dordrecht. Wij missen aandacht voor de overige stations. Met name op Den Haag HS is verbetering nodig van de transferfunctie o.a. door een extra toegang tot de perrons. Dit is ook nodig indien bouwsteen 6 nog niet wordt gerealiseerd. Station Zwijndrecht kan daarnaast beter in de omgeving worden ingepast en zo voor meer reizigers aantrekkelijk worden. Voor station Dordrecht bepleiten wij een gefaseerde aanpak met behoud van alle doorgaande sporen. Start hiervoor met realisatie van een nieuw eilandperron aan de zuidzijde. Verbreed het perron langs spoor 1 door het overkluizen van sporen 15 en 20 en verbreed in volgende fases de bestaande 2 eilandperrons aan de zuidzijde van deze perrons.

Urgentie vraagt alternatieve bekostiging

De woningen worden nu al gebouwd. Uitvoering van het project is urgent. Wij zijn blij met het beschikbare budget maar wij constateren dat dit nog onvoldoende is om het volledige project te realiseren. Wij pleiten daarom voor voldoende budget om het hele plan te realiseren en doen voorstellen voor alternatieve bekostiging.

1. Opgaven, doel, scope en raakvlakken

a. Schaalsprong Oudelijn verbindt opgaven

Wij onderschrijven de in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) geschetste opgaven om woningbouw in de Zuidelijke Randstad mogelijk te maken, de bereikbaarheid en de leefomgevingskwaliteit van dit gebied te verbeteren en de economische groei te versterken.

Wij onderschrijven dan ook het doel van de NRD om te komen een schaalsprong van het metropolaan OV. De Citysprinter Den Haag – Dordrecht vormt de ruggengraat van deze schaalsprong. Realisatie is urgent nu met de PHS dienstregeling met 8 intercity's en zes sprinters per uur per richting (ter hoogte van Delft) de capaciteit op de Oude Lijn maximaal wordt benut terwijl de komende jaren het aantal reizigers fors zal groeien als gevolg van de bouw van 170.000 woningen langs deze lijn. De schaalsprong op deze verbinding voorkomt extra toename van het autoverkeer op het al drukke wegennet en ontziet het groene landschap door de bestaande spoorcorridor te benutten. Deze schaalsprong moet zich echter niet beperken tot de CitySprinter. De opgaven vragen ook een schaalsprong van aansluitende OV-verbindingen op zowel lokaal, als nationaal en internationaal niveau.

Wij vinden het opmerkelijk dat ondanks de integrale opgave (verstedelijking en mobiliteit) en de verschillende schaalniveaus dat deze MIRT-verkenning toch vooral een sectorale invulling lijkt te krijgen die inzoomt op alleen het schaalniveau van de CitySprinter. Er wordt in de doelstelling wel gesproken over het belang van een integrale aanpak maar een directe koppeling tussen de verschillende projecten in het gebied wordt niet gelegd.

Advies: Focus ook bij de verdere uitwerking van het project op de integrale ontwikkelingsopgave van de regio op het gebied van mobiliteit en verstedelijking. Maak daarom bij de verdere uitwerking van het project duidelijker welke woningbouw- en mobiliteitsprojecten afhankelijk zijn van (bouwstenen van) de schaalsprong op de Oudelijn en wat deze projecten bijdragen aan de vervoerontwikkeling op de Oudelijn en wat dit betekent voor de (gewenste) planning van de projecten waaronder de bouwstenen van de Oudelijn.

b. Sturen op modal shift is meer dan alleen frequentieverhoging en nieuwe haltes

Wij zien de schaalsprong niet alleen als een opgave voor het creëren van meer capaciteit door extra haltes en hogere frequenties. Doel van het project moet zijn om te komen tot een zo groot mogelijke verschuiving naar duurzame mobiliteit (modal shift) in de zuidelijke Randstad. Dit moet en kan dus verder gaan dan alleen een extra toename van het autoverkeer op het al drukke wegennet voorkomen zoals nu staat geformuleerd in de doelstelling van de NRD (blz. 15).

Door het optimaliseren van de aansluitingen op het overige openbaar vervoer (loopafstand naar bus/tram/metro en overige treinen), door het minimaliseren van loop- en fietsafstanden tussen herkomst en bestemmingslocaties en de haltes van de CitySprinter, door het zo veel mogelijk concentreren van publieksvoorzieningen in de directe nabijheid van deze haltes, door lage parkeernormen te hanteren en door een actieve werkgeversbenadering kan een sterkere reizigersgroei in het OV worden bereikt en een verdere beperking van (de groei van) het autoverkeer.

Wij vragen in de samenhang tussen verstedelijking en mobiliteit expliciet te sturen op een modal shift. Dit kan door in het beoordelingskader (blz. 23 NRD) niet alleen te kijken naar het effect op de keuze van vervoerwijze en de bijdrage aan de verstedelijking, maar door andersom ook te kijken naar de impact van het verstedelijkingsconcept op de modal shift.

Concreet vragen wij te kiezen voor het bouwen in hoge dichtheden bij de haltes en voor een prioriteringsvolgorde van de vervoersstromen in de stedelijke ontwikkelingsgebieden volgens het STOMP-principe: eerst stappen, dan trappen, dan openbaar vervoer, dan mobiliteitsdiensten en pas daarna de personenauto. Voor het openbaar vervoer past in verband met het sturen op een modal shift ook een visie op de toekomstige ontwikkeling van het busnetwerk zodat er ook op lange termijn voldoende ruimte blijft voor een vlotte doorstroming van de bussen.

Advies: *Stuur bij de verdere uitwerking van de CitySprinter op maximalisering van de modal shift richting duurzame mobiliteit en scherp de doelstelling van de MIRT-verkenning op dit punt aan. Kijk daarbij zowel naar de bijdrage die het logistieke OV-concept kan leveren als naar de ruimtelijke ordening (voorzieningen, verdichting), mobiliteitsbeleid (werkgeversbenadering, parkeernormering), de inrichting van de haltes, en de aansluitingen op het overige openbaar vervoer. Kies bij de stedelijke ontwikkeling rondom de CitySprinter haltes voor het STOMP-principe en reserveer ruimte voor vlotte doorstroming voor (toekomstige) HOV-busverbindingen.*

c. Uitgangspunten tarifiering vaststellen voor goede doorrekening

Wij missen aandacht voor de tarifiering van de toekomstige CitySprinter. Hoewel dit op het eerste gezicht niets te maken heeft met de infrastructuur heeft het wel degelijk grote invloed op het succes van het project en dus ook voor de doorrekening van deze MIRT-verkenning. Gezien de forse investeringen in de infrastructuur vinden wij het daarom niet meer dan logisch dat in een vroeg stadium de uitgangspunten voor tarifiering worden vastgelegd.

De Citysprinter vormt straks de ruggengraat van een totaal OV-systeem in de zuidelijke Randstad. Om te zorgen dat reizigers soepel overstappen tussen verschillende OV-modaliteiten zal het tariefsysteem dat ook moeten ondersteunen. Dat is momenteel niet het geval. De tariefsystemen van NS en de regionale vervoerders staan nu nog los van elkaar. Op losse ritten merken reizigers dit doordat ze bij een overstap tussen twee modaliteiten een dubbel opstaptarief betalen. Ook merken reizigers dit doordat voor korte ritten met NS (tot circa 10 kilometer) een hoog minimumtarief geldt. Ritten van 10 kilometer zijn bij NS even duur als ritten van 2 kilometer. Waar ritten van 2 kilometer bij de regionale vervoerders circa 1,50 kosten, zijn deze kosten hierdoor bij NS 2,80. Dit hoge tarief ontmoedigt korte ritten. Wij zijn ervan overtuigd dat als dit wordt aangepast dat dit zal leiden tot reizigersgroei. Daarom zijn de uitgangspunten van het tariefsysteem relevant om mee te nemen in de berekeningen van het verwachte aantal reizigers. De beste oplossing is het landelijk afschaffen van het dubbel opstaptarief en het verlagen van het minimumtarief van NS naar het niveau bus, tram en metro. De zuidelijke Randstad kan hierop vooruitlopen door bij de besluitvorming over de infrastructuur bestuurlijke afspraken te maken met NS en het ministerie van IenW om in ieder geval in dit gebied het tariefsysteem aan te passen.

Iets vergelijkbaars geldt voor frequente reizigers. In de regio's Den Haag, Rotterdam en Drechtsteden bestaat momenteel geen integraal OV-abonnement dat geldig is in zowel bus, tram, metro en trein. Hierdoor hebben reizigers twee abonnementen nodig als ze onbeperkt in een regio met het OV willen reizen. Dit maakt OV voor frequente reizigers bijna twee keer zo duur in deze regio's als in de regio Utrecht waar een dergelijk integraal abonnement wel bestaat (UV-OV Gemak Regio Utrecht abonnement¹). Ook moeten reizigers zonder abonnement bij het overstappen tussen trein en regionaal OV een dubbel opstaptarief betalen wat ook het combineren van bus/tram/metro en CitySprinter ontmoedigt.

¹ <https://www.u-ov.info/abonnementen-kaartjes/product-details/UFJPRFVDVF9UWVBFOjEx/gemaksabonnement-regio>

De CitySprinter zal in het toekomstige OV-netwerk in de zuidelijke Randstad een vergelijkbare functie hebben als de metro. Hierbij past het niet dat reizigers voor gebruik van de CitySprinter een apart traject- of kortingsabonnement moeten aanschaffen, voor elke losse reis met een overstap een overstapboete moeten betalen en voor ritten van 2 kilometer net zoveel moeten betalen als voor ritten van 10 kilometer. Door dergelijke drempels weg te halen wordt het OV veel aantrekkelijker. Wij verwachten dat dit van grote invloed zal zijn op het gebruik van de CitySprinter en dat dit daarom ook relevant is voor de doorrekeningen in de MIRT-verkenning.

Advies: Wij adviseren bij de CitySprinter als uitgangspunt te nemen dat er integrale abonnementen komen voor al het OV in de regio's Den Haag, Rotterdam en Drechtsteden, dat het dubbel opstarttarief wordt geschrapt en dat het minimumtarief van NS voor korte ritten wordt verlaagd naar het niveau van bus/tram/metro. Wij adviseren hierover bestuurlijke afspraken te maken voor afronding van de MIRT-verkenning en bij de doorberekening van de businesscase in de MIRT-verkenning de impact van het wegnemen van deze tariefbarrières mee te nemen.

d. Quickwins Merwedelingelijn en West-Brabant meenemen in scope

In de analytische fase van de NKO is het doorrijden naar Dordrecht Stadspolders en Dordrecht Leerpark afgevallen. Gezien het beschikbare budget begrijpen wij dit, maar wij betreuren dit wel. Wij vinden de oorspronkelijke scope om niet verder te kijken dan de gemeentegrens van Dordrecht zelfs te beperkt. De zuidelijke Randstad loopt verder dan deze gemeentegrens. Een groot deel van de transferproblemen op station Dordrecht wordt juist veroorzaakt doordat de meeste treinen daar eindigen terwijl een belangrijk deel van de reizigers over Dordrecht heen reist van/naar locaties ten oosten en zuiden deze gemeente.

Dat de vervoervraag van/naar deze locaties groot is blijkt ook uit de files op de snelwegen ten oosten (A15) en zuiden (A16) van Dordrecht. De A15 die parallel aan de Merwedelingelijn loopt stond in 2023 op plek 7 van de landelijke file top 10². De A16 tussen knooppunt Zonzeel en Dordrecht stond in dat jaar in de ochtendspits op plek 8. Er lijkt daarom veel potentie voor groei van het reizigersverkeer per trein voor bestemmingen ten zuiden en oosten van Dordrecht richting Dordrecht en Rotterdam. Dit vraagt nadere beschouwing wat er voor nodig is om reizigers op deze corridor te verleiden te kiezen voor de trein. Wij missen deze beschouwing in de NRD en NKO terwijl er wel stil wordt gestaan bij de impact voor intercity reizigers van/naar Leiden Centraal en verder. Hiermee ontbreekt belangrijke informatie om tot goede afwegingen te komen.

De vervoervraag van de reiziger moet centraal staan. Ook nu de keuze is gemaakt dat de CitySprinter voorlopig niet verder doorrijdt dan Dordrecht zal gekeken moeten worden welke oplossingen er als alternatief geboden kunnen worden voor de reizigers op de trajecten tussen Dordrecht en Gorinchem, Breda en Roosendaal om ook hier te komen tot een modal shift en tot een optimale aansluiting op de CitySprinter. Wij denken dat met kleine infra-ingrepen en met alternatieve dienstregelingsmodellen het mogelijk is te komen met verbeteringen en dat hiermee ook de exploitatie van de CitySprinter kan worden geoptimaliseerd. Dit werken wij in hoofdstuk 3 verder uit.

Advies: Breng in beeld wat er nodig is om reizigers ten zuiden en oosten van Dordrecht te verleiden te kiezen voor de trein in plaats van de auto om te komen tot een modal shift en het beperken van de files rond Dordrecht. Breng op basis hiervan als onderdeel van de verkenning quick wins in kaart voor de corridors Dordrecht – Roosendaal/Breda/Gorinchem en voeg deze quick wins toe als extra bouwsteen.

² <https://www.anwb.nl/verkeer/nieuws/nederland/2023/juli/filezwaarte-juli-2023>

e. Opstel- en behandelcapaciteit meenemen

Volgens paragraaf 3.2 is het opstellen van treinen onderdeel van de scope van de MIRT-verkenning. Het wordt echter alleen genoemd in relatie tot nieuwe stations en er worden geen oplossingsrichtingen genoemd. In onze ogen is de benodigde capaciteit voor opstellen vooral afhankelijk van de beoogde frequentie en het verwachte aantal reizigers. Aangezien zowel reizigersgroei als frequentieverhoging doel is van het project hadden wij in deze fase ook verwacht dat duidelijk zou zijn wat de zoekrichtingen zijn voor de uitbreiding van de capaciteit behandelen en opstellen. Momenteel is het tekort aan opstel- en behandelcapaciteit op het hele spoorwegnet een groot knelpunt. Treinen staan hierdoor vaak op verder gelegen locaties wat grote invloed heeft op de exploitatie. Ook kan dit invloed hebben op het vervoersaanbod aan reizigers bij verstoringen.

Advies: Wij adviseren de realisatie van opstel- en behandellocaties integraal mee te nemen in de MIRT-verkenning met als doel voldoende opstel- en behandelcapaciteit te creëren voor de beoogde frequentie van 8x per uur van de CitySprinter en rekening te houden met verdere frequentieverhoging en/of langere treinen in de toekomst. Wij adviseren hierbij te kiezen voor locaties in de directe nabijheid van deze verbinding zodat de exploitatie efficiënt is en deze niet kan worden beïnvloed door storingen elders.

f. Raakvlak Goederenrouting Noord Oost Europa

Zonder de nieuwe Goederenrouting Noord Oost Europa legt een beperkt aantal goederentreinen een groot beslag op de capaciteit van de Willemsspoortunnel. Dit wordt mede veroorzaakt door het specifieke regime voor goederentreinen waarbij een goederentrein pas de tunnel in mag als de voorgaande trein volledig de tunnelbuis verlaten heeft, zodat zeker is dat de goederentrein in de tunnel niet hoeft te stoppen. Voor de nieuwe goederenrouting is nog geen budget beschikbaar gesteld en loopt er geen verkenning.

Wij concluderen dat alle oplossingen met goederentreinen in de Willemsspoortunnel onwenselijk zijn. Wanneer wel een nieuwe goederenrouting wordt gerealiseerd ontstaat er ruimte voor meer reizigerstreinen rond Rotterdam (en op meerdere andere corridors in de Randstad) en/of behoud van intercity-stops op station Blaak. De varianten voor een nieuwe goederenrouting die tot nu toe zijn onderzocht zijn kostbaar. Wij zien echter mogelijkheden om de nieuwe routing voor het goederenvervoer vanuit de Rotterdamse haven naar Oost-Nederland gefaseerd te realiseren. Nu er door de regio geld beschikbaar is gesteld voor elektrificatie van de Twentekanaallijn (Zutphen-Hengelo) kan mogelijk met kleine ingrepen zoals partiele spoorverdubbeling een nieuwe goederenroute gerealiseerd worden waarvan de capaciteit afhankelijk van de ontwikkeling van de vervoervraag gefaseerd kan worden uitgebreid. Dat de Twentekanaallijn geëlektrificeerd zou worden was nog niet bekend ten tijde van de startbeslissing MIRT-verkenning Oude Lijn en is dus nieuwe informatie die relevant is voor deze verkenning. Voor zover ons bekend is bij de voorziene elektrificatie van de Twentekanaallijn door de regio nog geen rekening gehouden met goederentreinen. Voorkomen moet worden dat hiervoor extra kosten moeten worden gemaakt die niet nodig zouden zijn als hier wel gelijk rekening mee wordt gehouden. Aandachtspunt is daarnaast de baanfundering op deze route vanwege de zware aslasten van goederentreinen.

Advies: Wij adviseren in de MIRT-verkenning de raakvlakken met Goederenrouting Oost-Nederland inzichtelijk te maken waaronder de impact op de frequentie van zowel CitySprinter, Intercity's als internationaal HSL-vervoer en de impact op de bediening van Blaak door intercity's als dit project niet of pas later wordt gerealiseerd. Wij adviseren daarbij de mogelijkheden in beeld te brengen om als tussenstap een nieuwe route voor een beperkt aantal goederentreinen te realiseren door kleine aanpassingen aan de spoorinfrastructuur in Oost-Nederland en daarbij de recente voorbereidende besluitvorming over elektrificatie van de Twentekanaallijn te betrekken. We adviseren bij deze elektrificatie vanaf de start rekening te houden met de komst van goederentreinen.

g. Raakvlak ERTMS

Op delen van het traject is reeds ERTMS voorzien, op de rest van het traject is het reëel te verwachten dat ERTMS wordt geïntroduceerd voor 2040. Met introductie van ERTMS wordt het mogelijk om met kortere opvolgtijden te werken. Ook worden dan mogelijk kortere keringen haalbaar dan volgens de huidige plannormen mogelijk zijn. Dit is potentieel van invloed op de capaciteit van de infrastructuur, de reistijd, het exploitatieresultaat en de mogelijkheden om snel bij te sturen bij verstoringen. Door ERTMS integraal mee te nemen in het project kan mogelijk overlast van werkzaamheden voor reizigers worden beperkt.

Advies: Maak inzichtelijk welke samenhang er is met de introductie van ERTMS. Onderzoek in hoeverre werkzaamheden slim kunnen worden gecombineerd. Benut de mogelijkheden die ERTMS biedt voor kortere opvolgtijden en keertijden optimaal.

2. Beoordelingskader

a. Minimaliseren reistijd

In het beoordelingskader kijkt u voor het thema mobiliteit/bereikbaarheid naar de volgende aspecten: Reizigersprognose, Verbeteren van de bereikbaarheid, Treincapaciteit, Effect op de andere treinen en Effect op de keuze van vervoerwijze. (blz. 23 NRD). Wij missen hier het aspect reistijd. Het minimaliseren van reistijd is niet alleen van belang voor een aantrekkelijk product voor reizigers maar het heeft ook een positieve invloed op de exploitatie, zowel qua kosten als qua baten.

Aandacht voor het minimaliseren van reistijd is van belang nu het toevoegen van nieuwe stations niet alleen zorgt voor een betere bereikbaarheid maar ook tot een langere reistijd voor een deel van de reizigers. Een langere reistijd heeft over het algemeen een negatief effect op het aantal reizigers. Dit wordt weliswaar gecompenseerd door de kortere wachttijden als gevolg van de frequentieverhoging, maar veel reizigers zullen (onbewust) toch kijken naar deze reistijden.

Wij zien mogelijkheden om de reistijd te optimaliseren. Dit kan onder meer door het doorvoeren van een verkort vertrekproces zoals genoemd in bouwsteen 1. Er zijn echter ook andere opties om de reistijd zo kort mogelijk te maken. Dit kan door veel deuren in het materieel die snel openen en sluiten en door optimalisatie en benutting van de maximumsnelheid van de infrastructuur. Zo geldt in de spoorboog bij Schiedam Centrum een snelheidsbeperking van 80 km/uur. Intercity's die niet op dit station stoppen moeten hierdoor onnodig afremmen. Intercity's en Sprinters die wel stoppen moeten eerder afremmen dan nodig zou zijn als deze snelheidsbeperking er niet was. Dit kost extra reistijd, baancapaciteit en energie.

Advies: Maak het minimaliseren van reistijd expliciet een doel van het project en neem dit ook op in het beoordelingskader. Streef met het oog hierop naar zo kort mogelijke halteertijden door criteria voor de vervoerder voor de inrichting van het materieel en het vertrekproces. Onderzoek daarnaast waar langs het traject bestaande snelheidsbeperkingen door aanpassing van de infrastructuur kunnen worden opgelost zowel voor de CitySprinter als voor de overige treinen.

b. Verduidelijken toets effect op de andere treinen

Er wordt in de NKO veel aandacht besteed aan de spreiding van de intercity's over het uur rond Den Haag Hollands Spoor en de impact hiervan voor reizigers. Vergelijkbare vraagstukken spelen echter met de verdeling over het uur van de intercity's rond Rotterdam Blaak en op de HSL zowel ten noorden als ten zuiden van Rotterdam Centraal.

In het beoordelingskader wordt binnen het thema mobiliteit/bereikbaarheid aandacht besteed aan het effect op andere treinen. Het is onduidelijk of het hier gaat om de reistijd en spreiding over het uur van die andere treinen of bijvoorbeeld de kwaliteit van aansluitingen. In onze ogen moeten al deze aspecten in beeld worden gebracht.

Advies: *Verduidelijk in het beoordelingskader wat precies wordt getoetst bij “effect op de andere treinen”. Ga in ieder geval in op effecten op reistijden, spreiding over het uur en aansluitingen en bekijk dit voor een breed gebied zowel ten noorden als ten zuiden van de knooppunten Den Haag HS, Rotterdam Centraal en Dordrecht en zowel in de referentie situatie als binnen de TBOV-doorgroeireferentie als in een situatie waarin het project GNOE is gerealiseerd.*

c. Adaptieve dienstregeling in geplande situatie en bijsturing bij verstoringen

Wij missen in het beoordelingskader in de NRD aandacht voor de adaptiviteit van de dienstregeling binnen het ontwerp van de infrastructuur voor de CitySprinter. Dit betreft de indeling van het spoorgebruik en de verdeling van de capaciteit in treinpaden over de verschillende corridors en deelmarkten (sprinter, IC, internationaal, goederen). Uit de NKO blijkt dat verschillende keuzes mogelijk zijn voor de ligging van de perrons bij de nieuwe stations maar dat dit wel gevolgen heeft voor de keuzevrijheid voor mogelijke dienstregelingen. Hieruit blijkt dat keuze voor eilandperrons het meest adaptief is: dat in dat geval meer dienstregelingen mogelijk zijn dan bij andere keuzes. Dit ontwerp is toepasbaar bij meerdere frequenties van zowel IC's als Sprinters. Er is weliswaar een kleine besparing mogelijk door bij nieuwe stations te kiezen voor een zijperron of een zijlandperron in plaats van eilandperrons maar het gevolg daarvan zou zijn dat diverse dienstregelingsmodellen niet meer mogelijk zijn of alleen realiseerbaar zijn door later alsnog extra investeringen te doen. Ook betekent dit dat als twee van de vier sporen gestremd zijn tijdens werkzaamheden of storingen deze stations in één of beide richtingen niet bediend kunnen worden. Ook hebben alle bestaande stations wel perrons langs alle sporen. Het is daarom onlogisch op nieuwe stations wel beperkingen in te bouwen in de infrastructuur. Dit vinden wij relevante effecten die ook zichtbaar zouden moeten zijn in het beoordelingskader.

In de NKO staat dat de beperking van mogelijkheden voor bijsturing bij zijperrons of zijlandperrons in de treindienstafwikkeling acceptabel is gezien de korte afstanden tussen nabijgelegen stations. Deze mening delen we niet. Een reiziger moet dan in een verstoorde situatie zelf vanaf dit nabijgelegen station op de daadwerkelijke bestemming zien te komen. In het gunstigste geval is het station vanuit de andere richting wel bereikbaar per trein maar anders is de reiziger afhankelijk van ander vervoer.

Advies: *Neem in het beoordelingskader ook de adaptiviteit van het ontwerp van de infrastructuur om verschillende dienstregelingsconcepten te kunnen faciliteren en de bijstuurbaarheid van de dienstregeling in verstoorde situaties mee en toets specifiek de ligging van de perrons van de nieuwe stations op beide aspecten.*

De voorlopige keuze voor 8 in plaats van 12 CitySprinters geeft meer mogelijkheden voor groei van het intercity-verkeer en/of voor internationale treinen. Maar wat hiervan precies de impact is op de dienstregeling, het spoorgebruik in de Willemsspoortunnel en op Rotterdam Centraal, de bediening van station Blaak, en hoe dit samenhangt met de keuze voor Goederenroutering Noord Oost Europa wordt in de NKO en de NRD onvoldoende duidelijk.

Advies: *Breng in kaart wat de gevolgen zijn van de keuzes in dit project voor het aantal mogelijke treinpaden voor internationale treinen richting Amsterdam, Brussel en eventueel Den Haag en voor binnenlandse intercity's richting Den Haag, Schiphol, Dordrecht en Breda zowel in de referentie situatie als binnen de TBOV-doorgroeireferentie als in een situatie waarin het project GNOE is gerealiseerd.*

d. Toets toekomstvastheid ook voor periode na TBOV

De toekomstvastheid van het ontwerp wordt blijkens de NRD getoetst aan de dienstregeling zoals opgenomen in de TBOV doorgroeireferentie (blz. 31). Dit betekent dat wordt gekeken of het ontwerp past bij de toekomstige TBOV-dienstregeling. Er moet echter ook gekeken worden of het ontwerp nog steeds passend is bij verdere groei van het vervoer door latere uitbreidingen van de infrastructuur. Voorkomen moet worden dat dergelijke latere uitbreidingen onmogelijk of onnodig duur worden. In hoeverre worden bijvoorbeeld door de ligging van vrije kruisingen of de ontwerpnormen (zie ook paragraaf 2l) toekomstige frequentieverhogingen en andere dienstregelingsconcepten wel of niet mogelijk? Hoeveel groeiruimte is er op de ontworpen infrastructuur?

Advies: *Neem in het beoordelingskader ook toekomstvastheid van het ontwerp van de infrastructuur op indien er in de toekomst verdere groei nodig is bovenop de TBOV-doorgroeireferentie. Onderzoek welke ruimtelijke reserveringen voor de verre toekomst (mogelijk) wenselijk zijn en voorkom dat dit door het ontwerp en/of verstedelijking direct langs het spoor onmogelijk of onnodig duur(der) wordt gemaakt.*

3. Bouwstenen en aandachtspunten

a. Flankerende maatregelen maximaal inzetten

Bij het bedieningsmodel '12 CitySprinters per uur' (bouwsteen 7) past volgens paragraaf 3.3 van de NRD een verdergaande verdichting en zwaardere inzet van flankerend beleid rond alle stations. In onze ogen is het precies andersom: Zet flankerend beleid en verdergaande verdichting maximaal in zodat meer reizigers kiezen voor het openbaar vervoer. Dit moet ook al gebeuren bij bouwsteen 5 en 6 waar sprake is van 8 CitySprinters per uur.

Advies: *Breng in beeld wat de verwachte impact is van extra verdichting en flankerend beleid op de vervoervraag op de Oudelijn, wat dit betekent voor de planning en ambities van het project en zet hier maximaal op in. Maak op dit vlak ook afspraken met de gemeenten zodat er bestuurlijk commitment is om dit te realiseren.*

b. Acht intercity's per uur mogelijk maken

Als 8 CitySprinters per uur gaan rijden met alleen aanpassingen binnen de Oude Lijn (bouwsteen 5) maar nog niet op de corridors Leiden – Arnhem en Amsterdam – Den Bosch dan leidt dit tot 2,5 tot 5 minuten extra reistijd en een verlies van 12.000 intercity-reizigers per dag. Uiteraard is dit effect ongewenst. Door het invoeren van het 8/4-model (TBOV-doorgroeireferentie) met 8 intercity's per uur op alle genoemde corridors wordt dit knelpunt voorkomen. Dit model heeft niet alleen veel toegevoegde waarde vanwege het voorkomen van de extrareistijd en vanwege het grotere aantal reismogelijkheden voor reizigers maar ook doordat met dit dienstregelingsmodel op meerdere knooppunten betere overstaprelaties ontstaan. De hiervoor benodigde investering van circa 100 miljoen euro (bouwsteen 6) is bovendien beperkt. Deze bouwsteen is in onze ogen een no-regret maatregelen die snel genomen zou moeten worden maar buiten dit project valt omdat deze veel meer trajecten raakt.

Advies: *Wij adviseren op korte termijn een besluit te nemen tot realisatie van de kleine infra-maatregelen die de TBOV-doorgroeireferentie met 8 intercity's per uur op de PHS-corridors rond Amsterdam, Utrecht, Leiden en Rotterdam mogelijk maken (bouwsteen 6).*

c. Korter stoppen van Sprinters snel invoeren

Bouwsteen 1 (korter halteren van sprinters ook wel 'Driver Controlled Operation', DCO genoemd) wordt niet meegenomen in de kansrijke oplossingsrichtingen omdat dit geen bestuurlijk besluit zou vragen en geen aanpassing van de infrastructuur. Het is volgens de NKO en NRD een maatregel die de vervoerder zelf kan nemen. Hoewel de vervoerder dit inderdaad zelf kan besluiten kan een bestuurlijk opdracht er wel aan bijdragen dat dit gebeurt. Een dergelijk bestuurlijke opdracht kan vanuit de rol van concessieverlener. Ook zou het afgedwongen kunnen worden door een aanpassing van de regels voor de capaciteitsverdeling.

Een dergelijke bestuurlijke opdracht kan nodig zijn omdat de vervoerder ook prikkels kan ervaren om het korter stoppen niet door te voeren. Voor het 'verkort vertrekproces' is immers nog niet al het materieel geschikt en zal de vervoerder dus kosten moeten maken. Bovendien zou de vervoerder kunnen aanvoeren dat er risico's zijn voor de punctualiteit terwijl de vervoerder wel op de punctualiteit wordt afgerekend.

In de NKO staat dat NS de intentie heeft om het korter halteren van sprinters richting het einde van de vervoerconcessie (2033) landelijk uit te rollen en de toekomstige sprintervloot hiervoor geschikt te maken. Deze intentie is echter nergens vastgelegd. Nu al is DCO ingevoerd bij de Airportsprinter. Zowel bestuurders als reizigers hebben er belang bij dat dit ook tussen Den Haag en Dordrecht snel wordt ingevoerd. Kortere halteertijden leiden tot een betere benutting van de infrastructuur en kortere reistijden. Door dit snel in te voeren kan groei van het aantal reizigers worden gestimuleerd.

Advies: Maak afspraken met de vervoer om het 'verkort vertrekproces' op de kortst mogelijke termijn in te voeren op het traject Den Haag HS – Dordrecht en dwing dit zo nodig af.

d. Verlenging perrons Zevenbergen en Oudenbosch

In de NKO staat dat voor het realiseren van station Dordrecht Leerpark ook de verlenging van het perron van station Oudenbosch noodzakelijk is. Dit heeft waarschijnlijk te maken met de verwachte vervoergroei van de komst van het nieuwe station Dordrecht Leerpark. In de Impactanalyse "Externe Effecten" uit 2024 staat dat ook verlenging van het perron van station Zevenbergen noodzakelijk is. Beide perronverlengingen worden niet expliciet genoemd in de NRD.

Advies: Voeg de perronverlengingen Zevenbergen en Oudenbosch toe als nieuwe bouwsteen.

e. Keerspooren opnemen in het ontwerp

Voor een goede bijsturing bij verstoringen is het van belang dat er voldoende keermogelijkheden zijn, bij voorkeur met een keerspoor zodat de perrons beschikbaar blijven. In een hoogfrequente dienstregeling met veel reizigers is dit van belang omdat anders bij een verstoring al snel problemen ontstaan met drukte op de stations.

In de huidige situatie is er alleen een keerspoor bij Rotterdam Lombardijen voor treinen vanuit het noorden en zijn er keermogelijkheden langs het perron bij Rotterdam Centraal. Mogelijk zijn er in de toekomstige situatie ook keermogelijkheden bij Rotterdam Stadion.

Advies: Zorg dat in beide richtingen gekeerd kan worden bij Schiedam Centrum, aan de zuidkant van Rotterdam (Rotterdam Lombardijen of Rotterdam Stadion) en bij voorkeur ook ter hoogte van Zwijndrecht voor treinen uit noordelijke richting (in geval van stremming van de brug bij Dordrecht) met behoud van de frequentie van 8x per uur. Neem hiervoor keerspooren van voldoende lengte mee in het ontwerp.

f. Kies voor kostenefficiënte spoorverdubbeling

Wij constateren dat de twee nieuwe stations waar de grootste aantallen nieuwe reizigers worden verwacht namelijk Schiedam Kethel en Rotterdam Van Nelle beide afhankelijk zijn van de spoorverdubbeling Delft Campus – Schiedam Centrum. Daarmee is nut en noodzaak van deze spoorverdubbeling aangetoond.

In de NKO is sprake van verschillende mogelijkheden voor de inpassing van deze spoorverdubbeling. Een verhoogde of verdiepte ligging van de sporen tussen Delft en Schiedam wordt gezien de hoge kosten in de NKO niet als kansrijk gezien. Dit onderschrijven wij. U ziet een oplossing waar het spoor deels verhoogd wordt (1,1 miljard euro) of deels verdiept (3,3 miljard euro) wel als kansrijk. Wij constateren dat deze oplossingsrichtingen nog steeds een factor 2 tot 6 duurder zijn dan een maaiveldoplossing (0,5 miljard euro). Wij hebben er begrip voor dat wordt gezocht naar een goede inpassing van de infrastructuur in het landschap. Het verschil in kosten is echter te hoog zeker gezien het feit dat er nog veel urgente opgaven op het spoor zijn waarvoor nog geen budget beschikbaar is. Voor het nog steeds grote verschil in kosten tussen de nu nog kansrijke oplossingsrichtingen voor de inpassing in Midden-Delfland zouden alle benodigde vrije kruisingen kunnen worden gerealiseerd om de CitySprinter wel 12x per uur te laten rijden. Mocht dit budget wel beschikbaar komen dan is het wenselijker dat de CitySprinter 12x per uur gaat rijden. Bovendien zorgt een maaiveldoplossing ervoor dat het landschap door reizigers kan worden beleefd wat bij een deels verdiepte oplossing niet het geval is. Wij wijzen er op dat het 4-sporige traject Den Haag - Leiden tussen Mariahoeve en Voorschoten ook in een kwetsbaar landschap ligt, maar wel gewoon op maaiveld. Hetzelfde geldt voor Amsterdam - Utrecht tussen Abcoude en Breukelen. Bovendien gaat het om een reeds bestaande doorsnijding van het landschap.

Advies: Kies voor een kostenefficiënte oplossing voor de realisatie van de spoorverdubbeling Delft Campus – Schiedam en kijk bij keuzes rondom inpassing in het landschap niet alleen naar de beleving van bewoners en bezoekers van het gebied, maar ook naar de reisbeleving van treinreizigers.

g. Ruimte reserveren voor ongelijkvloerse kruisingen

Voor het geheel ontvlechten van sprinters en intercity's zijn in de toekomst twee tot drie ongelijkvloerse kruisingen nodig: één of twee ongelijkvloerse kruisingen tussen Den Haag en Rotterdam en één ongelijkvloerse kruising ten zuiden van Rotterdam. Uit de NKO blijkt duidelijk dat hiervoor maar een beperkt aantal locaties beschikbaar is. Daarom is het van belang deze locaties beschikbaar te houden, ook als binnen het huidige project nog niet voor realisatie van deze vrije kruisingen wordt gekozen.

Tussen Den Haag en Rotterdam kan gekozen worden voor een grote vrije kruising vlak voor Rotterdam Centraal (850 mln euro ex BTW) of een kleinere in combinatie met een vrije kruising bij Rijswijk (1020 mln euro ex BTW) of bij Midden-Delfland (1420 mln euro ex BTW). Gezien de hogere kosten en de impact op de omgeving lijkt de grote vrije kruising bij Rotterdam Centraal het meest realistisch. Er is echter ook grote druk op het gebruik van grond rond het spoor voor stedelijke ontwikkelingen. Om in de toekomst een dergelijke vrije kruising niet onmogelijk of onnodig duur te maken is het daarom van belang dat hiervoor een ruimtelijke reservering wordt gedaan en dat bij toekomstige bouwontwikkelingen in de omgeving rekening worden gehouden met de eventuele komst van deze vrije kruising.

Advies: Zorg dat voor ten minste één van de oplossingen voor een vrije kruising tussen Den Haag en Rotterdam Centraal een ruimtelijke reservering wordt gedaan. Voorkeur heeft daarbij vanwege de kosten en de impact op de omgeving een ruimtelijke reservering voor een ongelijkvloerse kruising bij Rotterdam Centraal

Voor de vrije kruising ten zuiden van Rotterdam Centraal zijn in de NKO twee locaties genoemd: Rotterdam Vreewijk en Zwijndrecht Kijfhoek. U geeft aan dat de vrije kruising bij Rotterdam Vreewijk complex is in te passen in het stedelijk gebied. In onze zienswijze op de startbeslissing van de MIRT-verkenning hebben wij nog een derde locatie voorgesteld: direct ten zuiden van station Rotterdam Lombardijen. Dit is een locatie waar al meerdere viaducten liggen in een omgeving met voornamelijk bedrijventerreinen.

Advies: *Verken of in de toekomst een vrije kruising direct ten zuiden van station Rotterdam Lombardijen inpasbaar is. Zorg dat voor tenminste één van de oplossingen voor een vrije kruising tussen Rotterdam Centraal en Dordrecht een ruimtelijke reservering wordt gedaan. Voorkeur heeft daarbij indien de optie ten zuiden van station Rotterdam Lombardijen niet inpasbaar is (of aanzienlijk duurder is) een ruimtelijke reservering voor een ongelijkvloerse kruising bij Zwijndrecht Kijfhoek.*

h. Maatregelen goederentreinen

Om meer capaciteit te krijgen voor reizigerstreinen in de Willemsspoortunnel is het wenselijk dat goederentreinen in de toekomst tussen Kijfhoek en Noord-Duitsland niet meer via deze tunnel rijden maar via de Betuweroute (project Goederenrouting Noord Oost Europa, zie paragraaf 1f).

In paragraaf 3.1 van de NRD worden desondanks nog een aantal andere maatregelen voor goederentreinen genoemd. Deze maatregelen worden bij de verschillende bouwstenen echter niet genoemd. Onduidelijk is daarom in hoeverre deze maatregelen nog noodzakelijk zijn voor deze bouwstenen en waarom en in hoeverre deze maatregelen ook nodig zijn zodra Goederenrouting Noord Oost Europa is gerealiseerd.

Advies: *Maak duidelijk welke maatregelen voor goederenvervoer nodig zijn voor welke bouwsteen en wat daarvan de reden is en wat de kosten zijn van deze maatregelen. Ga daarbij o.a. in op de maatregelen goederenbufferspoor Rotterdam Centraal en Goederenkeerspoor ten zuiden van Dordrecht.*

i. Derde spoor Den Haag Centraal – Den Haag HS

Bij bouwsteen 7 (12 Sprinters per uur) is sprake van een derde spoor tussen Den Haag Centraal en Den Haag HS. Ook bij 8 Sprinters per uur is dit 3^e spoor nuttig. Dit beperkt het aantal conflicten tussen treinen bij Den Haag HS en Den Haag Centraal. Dit heeft een groot positief effect op de betrouwbaarheid. Het voorkomt een sneeuwbaaleffect bij verstoringen.

Het is volgens ons niet vanzelfsprekend dat in een model met 8 Sprinters een robuuste dienstregeling mogelijk is zonder een 3^e spoor. Het aantal kruisende treinen direct ten noorden van Den Haag HS is dan immers meer dan volgens de normen is toegestaan. Het mag wel als het volgens de berekeningen conflictvrij past maar het geeft wel aan hoe kwetsbaar dit is. Door realisatie van het 3^e spoor wordt het aantal kruisende bewegingen beperkt. In dat geval kan immers de intercity Eindhoven Centraal – Den Haag Centraal parallel en gelijktijdig met een CitySprinter het spoor van de treinen van Den Haag Laan van Noi naar Den Haag HS kruisen, zonder te hoeven wachten op een eventuele trein uit Den Haag Centraal.

Een vierde spoor zou het aantal conflicten verder beperken omdat dan zowel sprinters als intercity's in twee richtingen tegelijkertijd kunnen rijden tussen Den Haag HS en Den Haag Centraal.

Advies: *Onderzoek de impact op robuustheid, bijsturing en capaciteit van realisatie van een 3^e spoor tussen Den Haag Centraal en Den Haag HS ook voor de situatie met 8 CitySprinters per uur. Overweeg realisatie van dit 3^e spoor ook in dit scenario mee te nemen. Onderzoek verder of een 4^e spoor ruimtelijk inpasbaar is en doe hiervoor een ruimtelijke reservering.*

j. Den Haag HS: transfermaatregelen

In de NKO wordt alleen gesproken over transfermaatregelen op Den Haag HS in het scenario dat de TBOV-doorgroeireferentie wordt gerealiseerd. In dat scenario rijden ook op de corridors Den Haag-Schiphol en Amsterdam-Utrecht 8 intercity's per uur in een 7,5 minuten cadans (bouwsteen 6). Deze transfermaatregelen zijn in onze ogen ook nodig in een scenario waarin deze productstap nog niet wordt doorgevoerd. Verder is onduidelijk welke transfermaatregelen precies worden bedoeld.

Op Den Haag HS zijn momenteel 5 perronsporen beschikbaar. De CitySprinter zou kunnen rijden via spoor 1 en 3 (spoor 2 is een doorrijdspoor zonder perron). Aandachtspunt is wel dat het stijgpunt vanuit de stationspassage naar met name spoor 1 excentrisch ligt ten opzichte van de halteerplek van de treinen.

Op Den Haag HS zijn de perrons sinds enige tijd alleen nog toegankelijk via de stationspassage. De toegangstrappen naar de perrons in de fietstunnel zijn afgesloten. Omdat de CitySprinter niet meer op hetzelfde perron zal halteren als de intercity's zal het aantal overstappers dat van perron moet wisselen toenemen. Een dergelijke overstap is niet aantrekkelijk als sprake is van grote loopafstanden. Bovendien ontstaat het risico dat reizigers in de spits te lang moeten wachten bij de trappen richting de stationspassage. Door de toegangstrappen in de fietstunnel weer te openen kunnen reizigers zich beter spreiden over de perrons en dus ook over de treinen.

Advies: Wij adviseren in alle scenario's transfermaatregelen te nemen op Den Haag HS door uiterlijk met de komst van de CitySprinter de toegangstrappen naar de perrons in de fietstunnel weer te openen, en daar ook een toegang naar perronspoor 1 toe te voegen ten behoeve van een soepele overstap met zo kort mogelijke loopafstanden. Dit stimuleert ook een goede spreiding van reizigers over de totale treinelengte. Optioneel kan voor een betere halteerlocatie van de CitySprinters in zuidelijke richting het perron langs spoor 1 in die richting worden verlengd.

k. Den Haag HS: extra perrons

Omdat de intercity's tussen Den Haag HS en Den Haag Centraal in de nieuwe situatie gelijkvloers moeten intakken op de lijn Leiden Centraal-Rotterdam Centraal én deze treinen in de richting van Den Haag HS naar Den Haag Centraal ook de treinen uit Leiden Centraal gelijkvloers moeten kruisen is het wenselijk dat deze treinen onafhankelijk van de intercity's van/naar Leiden kunnen worden afgehandeld op het station zodat ze kunnen inwachten. Dit betekent dat er 4 perronsporen voor intercity's nodig zijn. Als de CitySprinter via spoor 1 en 3 of via spoor 1 en 5 rijdt zijn er echter maar 3 perronsporen voor intercity's over namelijk spoor 4, 5 en 6 dan wel spoor 3, 4 en 6. Dit betekent dat er naast verlenging van het perron langs spoor 1 ook een volledig extra perronspoor 7 nodig is.

Toch lijkt er in bouwsteen 5 geen sprake te zijn van een extra perronspoor. In bouwsteen 6 (TBOV-doorgroeireferentie met ook 8 IC treinen in een 7,5 minuten patroon tussen Den Haag en Schiphol en tussen Amsterdam en Arnhem/Eindhoven) is er sprake van aanpassingen van de spoorinfrastructuur op Den Haag HS maar is onduidelijk of hiermee een extra perron wordt bedoeld. In onze ogen is in dit geval minimaal verlenging van het perron langs spoor 1 nodig zodat dit spoor kan worden ingezet voor de Citysprinter. Zolang dan alle doorgaande intercity's vanuit Den Haag Centraal of Leiden hetzelfde spoor gebruiken en ook alle doorgaande intercity's vanuit Rotterdam Centraal naar Den Haag Centraal of Leiden Centraal hetzelfde spoor gebruiken blijft er 1 perronspoor over voor de kerende intercity's. Mocht het noodzakelijk zijn om in dit scenario de intercity's van/naar Eindhoven Centraal op een ander perron af te handelen dan de doorgaande treinen Leiden Centraal – Delft zoals beschreven in de vorige alinea dan is er een extra eilandperron met sporen 7 en 8 nodig.

Voor een extra perron voor spoor 7 is ruimte aan de oostzijde van het station. Dit nieuwe perronspoor 7 wordt dan gebruikt door de intercity's richting Leiden Centraal. Aandachtspunt voor het nieuwe perronspoor is een goede aansluiting op de stationspassage gezien de aanwezige bebouwing en de vastgoedontwikkeling aan de oostkant van het station.

Advies: *Het is wenselijk in alle varianten het perron langs spoor 1 op Den Haag HS te verlengen en daarnaast aan de oostzijde op station Den Haag HS een extra perronspoor (spoor 7) te realiseren zodat 2 perronsporen beschikbaar zijn voor CitySprinter en 4 perronsporen voor intercity's. Hierdoor is er meer capaciteit en vooral ook meer betrouwbaarheid. Zorg voor een volwaardige aansluiting van het extra perronspoor op beide stationspassages.*

Het extra perron aan de oostzijde van Den Haag HS zou eventueel een eilandperron kunnen zijn met 2 perronsporen (spoor 7 en 8). Dit tweede spoor is noodzakelijk indien er zowel intercity's uit Leiden Centraal gaan keren op Den Haag HS (conform het dienstregelingsmodel 8/4 van Toekomstbeeld OV 2040) en het tegelijk wenselijk is dat de intercity's van/naar Leiden Centraal gelijktijdig kunnen halteren met de intercity's van/naar Den Haag Centraal. Het biedt extra capaciteit voor bijsturing bij verstoringen en/of de mogelijkheid om internationale open toegang treinen te laten halteren in Den Haag. Ook biedt dit mogelijkheid om treinen vanuit Gouda naar Den Haag Centraal bij een verstoring op Den Haag Centraal om te leiden naar Den Haag HS.

Advies: *Onderzoek realisatie van twee extra perronsporen (perronspoor 7 en 8) op Den Haag HS uitgaande van het dienstregelingsmodel 8/4 van Toekomstbeeld OV 2040. Breng in beeld wat realisatie van deze extra perronsporen bijdraagt aan mogelijkheden voor bijsturing, extra capaciteit voor internationale open toegang treinen en mogelijke omleidingsroutes bij verstoringen en werkzaamheden. Maak realisatie van perronspoor 8 voor de toekomst in ieder geval niet onmogelijk.*

I. Voorkeurslocatie station Rijswijk Buiten

Voor het nieuwe station Rijswijk Buiten zijn nog twee locaties in beeld: Laan van 't Haantje en Parkloper. Wij hebben een sterke voorkeur voor de locatie Laan van 't Haantje. Deze locatie ligt meer centraal ten opzichte van de bebouwing en ligt ook gunstig voor de door ons gewenste ontsluiting per bus (lijnbus, buurtbus of flexibel vervoer). Wij hebben begrepen dat een buslijn gepland is over de Laan van 't Haantje terwijl er geen OV is voorzien in de buurt van de locatie Parkloper. Wij vinden het van belang dat de Citysprinter goed is verknoopt met het onderliggende openbaar vervoer netwerk. Ook is de locatie Laan van 't Haantje beter bereikbaar in het geval van trein vervangend vervoer en gemakkelijk bereikbaar voor voetgangers en fietsers. Ook een Kiss & Ride is hier goed in te passen. Tenslotte biedt deze locatie een betere ontsluiting van het bedrijventerrein Delft Noord.

Advies: *Kies voor Rijswijk Buiten voor locatie Laan van 't Haantje in verband met de centralere ligging en betere ontsluiting.*

m. Ontsluiting stations Schiedam Kethel en Zwijndrecht

Zowel Schiedam Kethel als Zwijndrecht kunnen beter worden ingepast in de omgeving. Dit beperkt de reistijd voor de last mile. In beide varianten voor station Schiedam Kethel zijn de ingangen van het station ten zuiden van de 's-Gravelandseweg. In de variant dat de perrons doorlopen over dit viaduct geven wij in overweging om ook een entree te maken aan de overzijde van deze weg. Het gaat immers om een drukke verbinding. Voor voetgangers is het dan prettig om aan de goede kant van de weg uit te stappen. In de variant dat de perrons doorlopen over het viaduct zijn de trapopgangen ook gemaakt vanuit dit viaduct. Vermoedelijk is dit goedkoper dan de zuidelijke variant waar sprake is van een nieuwe onderdoorgang voor langzaam verkeer midden onder het station. Voor een goede ontsluiting van dit te ontwikkelen gebied lijkt ons deze verbinding echter sowieso noodzakelijk voor een aantrekkelijke maaswijdte van het netwerk voor langzaam verkeer.

Advies: *Onderzoek voor station Schiedam Kethel variant 's-Gravelandseweg of het station ook een trapopgang kan krijgen aan de noordzijde van het viaduct in aanvulling op de trapopgangen ten zuiden van het viaduct. Onderzoek wat het betekent voor de bereikbaarheid van het station en de stedelijke ontwikkeling als ook in de variant 's-Gravelandseweg de langzaamverkeersroute onder het station door wordt gerealiseerd die is opgenomen in de zuidelijke variant.*

Station Zwijndrecht kan beter worden ingepast in de omgeving. Door de perrons te verlengen aan de noordzijde en in te korten aan de zuidzijde kan het station een extra entree krijgen bij de viaducten Koninginneweg en/of Karel Doormanlaan. Bovendien ontstaat zo ruimte voor (toekomstige) keerspooren tussen het station en de brug.

Advies: *onderzoek aanpassing van station Zwijndrecht met realisatie van nieuwe entrees om zo de last mile van reizigers beter te faciliteren.*

n. Transferproblematiek Dordrecht toekomstvast oplossen

In een ander deelproject van de MIRT-verkenning wordt in verband met de transferproblematiek op station Dordrecht gekeken naar diverse gewijzigde configuraties van de sporen en perrons op het station om zo de ruimte op de perrons en op de trappen naar de perrons te vergroten. Uitgangspunt is daarbij zo min mogelijk wijzigingen door te voeren in de ligging van de sporen gezien de hoge kosten die daaraan verbonden zijn zoals aanpassingen van de bovenleiding.

Wij delen het uitgangspunt om kosten te besparen, maar nog belangrijker vinden wij dat eventuele wijzigingen vooral toekomstvast moeten zijn. Hoge kosten in de toekomst moeten dus ook worden voorkomen en in de toekomst moeten meerdere dienstregelingsmodellen mogelijk blijven.

Er wordt onder andere nagedacht over één of meer extra perrons op station Dordrecht en aanpassing van de perronsporen 1 en 2. Het eerste juichen wij toe, het tweede hebben wij grote zorgen over.

Zolang er maximaal 8 CitySprinters per uur rijden en alle CitySprinters op station Dordrecht keren of doorrijden als vervanging van een bestaande Sprinter richting Lage Zwaluwe kunnen theoretisch alle treinen worden afgehandeld op het huidige aantal perrons, al is het dan wel erg krap. In het scenario met een ongelijkvloerse kruising ten zuiden van Rotterdam Stadion en een oostelijke ligging van de CitySprinter sporen zouden er wel enkele kleinere aanpassingen zijn. Spoor 1 zou dan moeten worden opgedeeld in A en B fases en voor de CitySprinter zou ook het huidige kopspoor 20 moeten worden gebruikt (of indien het perron wordt verbreed: spoor 21). Aandachtspunt is zou dan de beschikbare lengte van het perron langs dit spoor zijn. Het is onduidelijk in hoeverre dergelijke aanpassingen nodig zijn nu de ongelijkvloerse kruising nog niet wordt gerealiseerd. Zo lijkt spoor 21 dan niet noodzakelijk, maar voor de bijsturing bij verstoringen mogelijk wel wenselijk.

Dat de voorziene treinen passen op het station betekent nog niet dat de transferproblematiek ook is opgelost. Daarom is een extra perron aan de zuidzijde van het station een goede oplossing. Hiermee kan de druk op de bestaande perrons worden beperkt zonder dat de layout van het station compleet op de schop moet. Ook ontstaan er zo meer bijsturingsmogelijkheden. Voorkeur heeft het kiezen voor een extra eilandperron zodat twee perronsporen worden toegevoegd.

Idealiter wordt daarbij ruimte vrijgehouden om de bestaande perrons op een later moment te verbreden en wordt ook nog ruimte gereserveerd voor een toekomstig zijperron ten zuiden van het nieuwe eilandperron. Zo blijft er ook bij groeiend treinverkeer ruimte voor treinen om te keren op station Dordrecht.

Advies: Wij adviseren station Dordrecht toekomstvast te verbouwen en daarom voor het uitbreiden van de capaciteit en het oplossen van de transferproblemen als eerste stap aan de zuidzijde één eilandperron met 2 sporen toe te voegen (spoor 6 en 7). Wij adviseren hierbij ruimte te reserveren voor een extra zijperron ten zuiden van dit nieuwe eilandperron (spoor 8) en ruimte over te houden ten noorden van dit nieuwe eilandperron voor latere verbreding van de reeds bestaande perrons 2/3 en 4/5. Wij adviseren zo nodig het perron langs spoor 20 (of indien het perron wordt verbreed: spoor 21) te verlengen zodat de CitySprinter op maximale lengte kan rijden.

Met de realisatie van perronspoor 6 en 7 zou het ook mogelijk worden de transferproblematiek op het perron tussen perronspoor 1 t/m 3 op te lossen. Er zijn naar wij hebben begrepen modellen waarin met het oog op dit doel perronspoor 1 of 2 verdwijnt. In het eerste model wordt spoor 3 een zijlandperron waarbij reizigers in treinen op spoor 2 uitstappen aan de zijde van spoor 1 welk spoor dan is ingeruild voor verbreding van het perron. In het tweede model stappen de reizigers in treinen op perronspoor 1 in en uit op het verbrede perron dat dan tussen spoor 1 en spoor 3 ligt doordat spoor 2 is opgeheven. In beide modellen wordt een doorgaand spoor opgeheven om de transferproblemen op te lossen. Bij het doorrijden van de CitySprinter richting Dordrecht Stadspolders en/of Leerpark zijn doorgaande sporen juist essentieel. Er moet dus een balans worden gezocht tussen kostenefficiënte transfermaatregelen op de korte termijn en behoud van maximale capaciteit op doorgaande sporen op de lange termijn. Dit kan door gefaseerd de eilandperrons van het station aan de zuidkant te verbreden en de kopperrons juist aan de noordzijde.

Concreet kunnen de transferproblemen langs spoor 1 worden opgelost door het opheffen van spoor 15 en 20. De functie van deze sporen wordt dan overgenomen door spoor 16 en 21. Voor de korte termijn kan vervolgens de transferproblematiek op perronsporen 2 en 3 opgelost worden door hier de rustigste treinen te laten halteren. Voor de lange termijn zou dit eilandperron aan de zuidzijde kunnen worden verbreed (opheffen spoor 3). Dit is meer toekomstvast omdat dan in de verre toekomst het perron tussen spoor 4 en 5 in zuidelijke richting verschoven zou kunnen worden. Dit is dan de enige verschuiving waarbij grootschalige aanpassing van de bovenleiding nodig is. Bij realisatie van het nieuwe eilandperron voor spoor 6 en 7 moet met deze verschuiving dan wel reeds rekening mee wordt gehouden.

Advies: Zorg dat bij de aanpassingen op station Dordrecht voor de transferproblematiek toekomstige dienstregelingen en specifiek de doorgaande verbinding Rotterdam Centraal – Dordrecht – Gorinchem niet onmogelijk of onnodig duur worden en behoud daarom de doorgaande perronsporen. Kies daarom als volgende stappen voor het oplossen van de transferproblematiek op station Dordrecht voor

- Opheffen van spoor 15 en 20 zodat een verbreed perron mogelijk wordt langs spoor 16 en 21.
- Behouden van de perronsporen 1 en 2 en verbreden van het noordelijke eilandperron door het overkluizen van perronspoor 3.
- Verschuiven van perronsporen 4 en 5 naar het zuiden en verbreden van dit perron zodat perronspoor 3 kan terugkeren op de huidige locatie van perronspoor 4.

o. Vervoerontwikkeling Dordrecht – West-Brabant

Een begin- en eindpunt van de CitySprinter bij station Dordrecht Leerpark is afgefallen in de NKO vanwege de hoge kosten voor realisatie van een vrije kruising (die anders alleen nodig zou zijn als de CitySprinter 12x per uur zou rijden) en de kosten van realisatie van een derde perronspoor bij dit station. Vanuit die optiek hebben wij er begrip voor dat niet voor deze bouwsteen gekozen wordt.

Een begin- en eindpunt bij Leerpark vinden wij sowieso suboptimaal omdat dit voor reizigers van/naar zuidelijker gelegen stations geen verbetering zou zijn ten opzichte van de huidige situatie, behalve voor reizigers die in de directe omgeving van Leerpark moeten zijn.

Het zou logischer zijn om de CitySprinters door te rijden tot tenminste Lage Zwaluwe of bij een knip in Dordrecht de frequentie van de bestaande Sprinters naar zowel Roosendaal als Breda te verhogen naar een kwartierdienst.

Uitgangspunt in de NRD en NKO is nu dat 6 van de 8 CitySprinters beginnen en eindigen op station Dordrecht en dat 2 CitySprinters doorrijden van/naar Roosendaal. Wij waarderen de terugkeer van een doorgaande verbinding naar Roosendaal maar zien die behoefte ook voor Breda. Over de verbindingen ten zuiden van Dordrecht is voor ons nog veel onduidelijk:

- Waarom kunnen de CitySprinters wel doorrijden naar Roosendaal maar niet naar Breda? Mogelijk kan dit niet vanwege de tijdligging (de sprinters naar Roosendaal en Breda rijden nu kort achter elkaar) of vanwege conflicten in de verdeling van capaciteit, maar dit wordt niet onderbouwd.
- In hoeverre is het doorrijden naar Roosendaal noodzakelijk, bijvoorbeeld vanwege de beperkte spoorcapaciteit op station Dordrecht? Of is het ook mogelijk de Sprinters van/naar Roosendaal te blijven keren op station Dordrecht?
- In hoeverre ligt in dit dienstregelingsmodel de tijdligging van de sprinters van/naar Roosendaal en Breda vast?

Wij vinden het van belang dat de opties voor de dienstregeling ten zuiden van Dordrecht na realisatie van de CitySprinter beter in beeld komen. Het is immers in de toekomst ook denkbaar dat de Sprinters Dordrecht-Roosendaal doorrijden van/naar Vlissingen of van/naar Antwerpen.

Advies: *Breng de impact van de komst van de CitySprinter voor de dienstregeling in de driehoek Dordrecht/Roosendaal/Breda in kaart (frequenties, reistijden, aansluitingen) zowel in de referentie dienstregeling als de TBOV-doorgroeireferentie. Betrek hierbij de verbindingen met Vlissingen en Antwerpen (overstap dan wel rechtstreeks). Geef aan welke vrijheidsgraden er nu en straks zijn in de dienstregeling in dit gebied.*

Momenteel rijden er tussen Dordrecht en Breda en tussen Dordrecht en Roosendaal 2x per uur Sprinters. Dit is een onaantrekkelijke frequentie. Bovendien rijden deze treinen tussen Lage Zwaluwe en Dordrecht vlak achter elkaar en moeten reizigers voor bestemmingen ten noorden van Dordrecht altijd overstappen. De komst van de CitySprinter maakt wellicht meer verbeteringen mogelijk dan alleen het 2x per uur doorrijden naar Roosendaal. Er zou ook naar compleet andere dienstregelingsmodellen kunnen worden gekeken ten zuiden van Dordrecht. Dit hangt overigens sterk af van het aantal goederenpaden op deze route en in hoeverre dit aantal paden kan worden verlaagd door de komst van de zuidwestboog bij Meteren. Wij zien twee mogelijke modellen om te komen tot een efficiënter en aantrekkelijker vervoerproduct voor de reiziger tussen West-Brabant en de Drechtsteden en Rotterdam:

1. Kwartierdienst met Sprinters en sneltreinen

De Sprinter naar Roosendaal of Breda gaat in dit model (in ieder geval in de spits) elk kwartier rijden, al dan niet als verlenging van de CitySprinter. Op de andere corridor rijdt 2 tot 4x per uur een versnelde Sprinter welke in Dordrecht alleen stopt op het hoofdstation, ook al dan niet als verlenging van de CitySprinter.

2. CitySprinters keren op Lage Zwaluwe

Het tweede model is dat de CitySprinter 2 tot 4x per uur gaat keren op Lage Zwaluwe. Voordeel van dit model is dat Sprinters na Dordrecht verder kunnen rijden maar er geen keerspoor nodig is bij Dordrecht Leerpark. In dit model blijven de bestaande sprinters rijden maar deze kunnen wel worden versneld door binnen Dordrecht alleen op het hoofdstation te stoppen (of andersom: dat juist de CitySprinters vanaf Dordrecht non-stop doorrijden naar Lage Zwaluwe en de bestaande sprinters overal blijven stoppen).

Beide modellen betekenen 2 tot 4 extra treinen rond de Moerdijkbrug. Dat past zonder extra infrastructuur waarschijnlijk niet omdat op deze route naast intercity's ook goederentreinen rijden. Dit kan mogelijk worden opgelost door één van de bestaande Sprinters te vervangen door een Intercity die nu keert op Dordrecht zodat een zonetrein ontstaat: een trein die intercity is ten noorden van Dordrecht en sprinter/sneltrein ten zuiden van Dordrecht. Zo zou bijvoorbeeld Breda Prinsenbeek een Intercity-verbinding met Rotterdam Centraal kunnen krijgen die onderweg alleen stopt in Lage Zwaluwe, Dordrecht en Rotterdam Lombardijen. Wij verwachten dat in een model waarin intercity's doorrijden het aantal conflicten op Dordrecht wordt verlaagd en het hierdoor mogelijk is meer doorgaande verbindingen aan te bieden op Dordrecht op dezelfde infrastructuur.

Advies: *Onderzoek optimalisatie van de dienstregeling in de driehoek Dordrecht/Roosendaal/Breda uitgaande van de komst van de CitySprinter die 8x per uur rijdt en de realisatie van de goederenboog bij Meteren. Onderzoek wat mogelijk is op de bestaande infrastructuur en eventueel benodigde kleine quick-win bouwstenen (kosten en baten) voor het mogelijk maken van de volgende dienstregelingsmodellen:*

- *CitySprinter 4x/u keren in Lage Zwaluwe, Sprinters West-Brabant ongewijzigd.*
- *Sprinter 6-8x/u tussen Dordrecht en Lage Zwaluwe waarbij 2 tot 4 sprinters worden versneld en in Dordrecht alleen stoppen op het hoofdstation.*
- *Vervanging van één of meer van de Sprinterseries ten zuiden van Dordrecht door een Intercity uit Rotterdam die als zonetrein vanaf Lage Zwaluwe overal stopt zodat een directe verbinding ontstaat. In zowel het voorgestelde dienstregelingsmodel als in de voorgaande twee modellen.*

In al deze modellen zou het opstelterrein eventueel ook in de omgeving van Lage Zwaluwe kunnen komen in plaats van Dordrecht Oostkil.

Advies: *Onderzoek ook Lage Zwaluwe als alternatieve locatie voor het opstelterrein.*

p. Toekomstvast ontwerp Dordrecht Leerpark

In de toekomst voorzien wij capaciteitsknelpunten op het baanvak Dordrecht – Lage Zwaluwe. Nu al blijkt na de bouw van station Dordrecht Leerpark het andere gewenste station Dordrecht Amstelwijck niet of nauwelijks inpasbaar te zijn (zie paragraaf 3q). Daarom sluiten wij niet uit dat het in de toekomst wenselijk is dat het spoor tussen Dordrecht en de Moerdijkbrug wordt verdubbeld. Het is denkbaar dat een dergelijke spoorverdubbeling alleen mogelijk is met een eilandperron in plaats van de nu voorgestelde oplossing met twee zijperrons. De vraag is daarom of het ontwerp met zijperrons voldoende toekomstvast is.

Advies: *Houdt bij het ontwerp van station Dordrecht Leerpark rekening met een eventuele toekomstige uitbreiding naar vier sporen zodat deze uitbreiding niet onmogelijk of onnodig duur wordt. Onderzoek daarom de wenselijkheid van realisatie van een eilandperron in plaats van twee zijperrons. Maak op het hele traject van Dordrecht tot vlak voor de Moerdijkbrug een ruimtelijke reservering voor toekomstige uitbreiding naar vier sporen.*

q. Dordrecht Amstelwijck alsnog onderzoeken

Het toevoegen van Dordrecht Amstelwijck is in de NKO niet verder onderzocht omdat dit viersporigheid zou vragen (Pre-verkenning blz. 35). Dit laatste is gezien de beperkte beschikbare ruimte op sommige delen van het traject tussen Dordrecht en de Moerdijkbrug complex, maar niet onmogelijk.

Wij zien nog een andere optie om dit station alsnog sneller te openen zonder viersporigheid. Dit zou kunnen door dit station altemeerend te bedienen. De helft van de sprinters stopt dan op Dordrecht Amstelwijck, de andere helft stopt op Dordrecht Zuid.

Advies: Wij adviseren te onderzoeken of station Dordrecht Amstelwijck alsnog kan worden opgenomen als bouwsteen maar dan met twee in plaats van vier sporen en met een dienstregeling waarbij dit station niet door alle sprinters op het traject wordt bediend. Wij adviseren het ontwerp van dit station en de ligging van de sporen wel zoveel mogelijk voor te bereiden op een toekomstige uitbreiding naar vier sporen.

Wij wijzen er op dat er ook in de omgeving van Amstelwijck veel wordt gebouwd. Hoe langer wordt gewacht met realisatie van dit station, hoe groter de kans dat reizigers zullen kiezen voor de auto. In de pre-verkenning wordt gewaarschuwd dat er zonder een station Dordrecht Amstelwijck op veel beperktere schaal en met veel meer oriëntatie op de auto zal worden gebouwd. Dit betekent dat als op een later moment opening van dit station alsnog aan de orde zou zijn de vervoerwaarde lager zal zijn omdat er minder woningen zijn in de directe omgeving en bovendien de bewoners dan al gewend zijn aan het gebruik van de auto. Dit moet worden voorkomen: het maakt realisatie van dit station minder kansrijk en het zorgt voor een grotere druk op het autowegennetwerk.

Advies: Wij adviseren bij de verstedelijking rond Dordrecht Amstelwijck met het oog op de gewenste vervoerwaarde voor de CitySprinter en de te behalen modal shift te kiezen voor een hoge bebouwingsdichtheid en lage parkeernormen en daarbij realisatie van het station als uitgangspunt te nemen.

r. Realiseer transferium

Op de locatie Dordrecht Amstelwijck zou volgens de pre-verkenning door de infrastructurele bundeling met de A16 en de N3 een transferium kunnen worden gerealiseerd. Tegelijkertijd constateren wij dat de files zuidelijker staan (zie paragraaf 1d). Station Lage Zwaluwe zou om deze reden een betere locatie kunnen zijn voor een transferium. Dit station heeft al een P&R die relatief eenvoudig kan worden uitgebreid. Het station ligt strategisch ten opzichte van zowel de A16 als A17 en ligt voor de Moerdijkbrug. Om aantrekkelijk te zijn voor reizigers is het een randvoorwaarde dat hier tenminste elke kwartier een CitySprinter vertrekt. Eventueel zou hier ook een zonetrein richting Rotterdam kunnen stoppen zodat vanaf dit station ook een snelle rechtstreekse verbinding met Rotterdam Centraal wordt geboden (zie paragraaf 3o).

Advies: Doe onderzoek onder reizigers op de A16 en A17 wat er nodig is om hen te verleiden gebruik te maken van de P&R Lage Zwaluwe en in hoeverre deze locatie een alternatief kan zijn voor het beoogde Transferium Dordrecht Amstelwijck.

s. Vervoerontwikkeling Dordrecht - Gorinchem

Als een rechtstreekse verbinding zou worden geboden vanuit de oostelijke Drechtsteden richting Rotterdam zijn wij er van overtuigd dat de trein veel concurrerender wordt voor de auto. Wij verwachten dan een sterke reizigersgroei. Daarom zien wij de CitySprinter in de toekomst graag verder doorrijden dan Dordrecht Stadspolders. Wij constateren dat deze bouwsteen in de NKO niet is onderzocht. Wij begrijpen dat dit nu niet in scope is omdat dit ook nog andere maatregelen vraagt op de Merwedelingelijn zoals kleine stukken spoorverdubbeling en mogelijk de realisatie van één of twee extra keerspooren. Doordat het niet is onderzocht is er echter geen zicht op de kosten en de impact voor reizigers als treinen wel zouden doorrijden. Dit klemmt omdat een deel van de transferproblematiek op Dordrecht waarvoor de MIRT-verkenning ook een oplossing moet bieden juist wordt veroorzaakt doordat doorgaande reizigers van de Merwedelingelijn nu verplicht moeten overstappen op station Dordrecht.

Advies: Doe een quick scan van de benodigde maatregelen op de Merwedelingelijn om de CitySprinter te laten doorrijden ter vervanging van de bestaande treinen (of in aanvulling op deze treinen tot aan Sliedrecht). Breng in ieder geval in beeld wat de impact is op de transferproblematiek in Dordrecht als er sprake zou zijn van een dergelijke doorgaande verbinding van de CitySprinter over de Merwedelingelijn.

Een andere reden waarom het doorrijden niet is onderzocht is omdat een vrije kruising ten zuiden van Rotterdam Centraal voor de CitySprinter vooralsnog is afgevalen als kansrijke oplossingsrichting omdat deze niet nodig is bij 8 CitySprinters per uur. Deze vrije kruising zou ook conflicten tussen treinen tussen Dordrecht en Breda/Rosendaal en de CitySprinters van/naar Dordrecht Stadspolders voorkomen. Wij erkennen dat deze conflicten er zijn als genoemde vrije kruising niet is gerealiseerd. Er zijn in onze ogen echter ook andere mogelijkheden om het aantal conflicten op station Dordrecht te beperken waardoor het doorrijden mogelijk toch inpasbaar is. Zo zouden treinen van/naar Rotterdam ook voorbij station Dordrecht kunnen keren op het reeds aanwezige 3^e spoor ten noorden van het toekomstige station Dordrecht Leerpark. Door het middelste spoor als keerspoor te gebruiken wordt perroncapaciteit op station Dordrecht vrijgespeeld en ontstaan er meer mogelijkheden om treinen conflictvrij te plannen. Een andere mogelijkheid zou zijn om één of meerdere intercity treinseries die nu eindigen op Dordrecht door te laten rijden als zonetrein of sprinter richting het zuiden in plaats van één of meerdere van de sprintersseries (zie paragraaf 21).

Advies: Onderzoek of het mogelijk is om tenminste 2 Citysprinters per uur door te rijden op de Merwedelingelijn als (een deel van de) kerende treinen vanuit Rotterdam Centraal niet op station Dordrecht zelf maar ten zuiden van station Dordrecht zou keren bijvoorbeeld op het 3^e spoor tussen Dordrecht en Dordrecht Leerpark of zouden doorrijden richting Rosendaal of Breda in plaats van één van de huidige sprinters.

Een andere optie is om niet de CitySprinter te verlengen naar Gorinchem (in aanvulling op de treinen van de Merwedelingelijn of ter vervanging van deze treinen) maar juist de Merwedelingelijn te verlengen naar Rotterdam. In een model met 8 intercity's tussen Den Haag en Dordrecht en 8 Sprinters tussen Den Haag en Dordrecht is het goed verdedigbaar om 4 van deze intercity's van/naar Den Haag en Leiden te laten eindigen op Rotterdam Centraal. Dit geeft ruimte om de 4 treinen van de Merwedelingelijn als sneltrein naar Rotterdam te laten rijden. Per saldo hebben dan meer reizigers een doorgaande verbinding. Ook wordt dan een groot transferknelpunt op Dordrecht opgelost. Wel vraagt dit studie of een dergelijk model inpasbaar is op station Rotterdam Centraal en of dit qua zitplaatscapaciteit aansluit bij de vervoervraag aangezien er in intercity's meer zitplaatsen zijn dan in de treinen van de Merwedelingelijn. Daar staat tegenover dat dit zal leiden tot extra reizigers op de Merwedelingelijn en hier dan mogelijk ook de inzet van langere treinen gerechtvaardigd is. Tenslotte vraagt het aanpassing van de hoofdrailnetconcessie.

Advies: Onderzoek of het mogelijk is om de treinen van de Merwedelingelijn als sneltrein door te laten rijden naar Rotterdam Centraal in plaats van een deel van de intercity's. Onderzoek wat dit betekent voor de totale vervoerwaarde in de regio, de benodigde treinlengte, de zitplaatskans en de transferproblemen op station Dordrecht.

4. Bekostiging en fasering

a. Meer budget nodig van overheden, projectontwikkelaars en werkgevers

Voor de realisatie van maatregelen waartoe in de MIRT-Verkenning Oude Lijn besloten wordt, hebben het rijk en de regio € 1.566 miljoen gereserveerd, prijspeil 2022 (blz. 35 startbeslissing). Dit bedrag is inclusief een reservering voor de ombouw van de evenementenhalte Rotterdam Stadion naar een volwaardig sprinterstation Rotterdam Stadionpark. Nu besloten is vooralsnog niet te kiezen

voor een variant met 12 Citysprinters per uur is dit - wanneer gekozen wordt voor de sobere inpassing in Midden-Delfland (maaiveldligging) - haalbaar.

Hier bovenop komen echter nog de benodigde investeringen in transfervoorzieningen en knooppuntontwikkeling op de vier bestaande stations die niet in de scope zitten van deze NRD. Ook hebben wij de indruk dat bovenop de bedragen die genoemd zijn in de bouwstenen van de NKO nog budget nodig is voor de perronverlengingen in Zevenbergen en Oudenbosch (zie paragraaf 3d) en zijn extra investeringen nodig in perron en transfercapaciteit op Den Haag HS (zie paragraaf 3j en k). Tenslotte pleiten wij voor extra investeringen in de overige bestaande stations op de lijn waaronder voornamelijk station Zwijndrecht (zie paragraaf 3m), voor de bouw van station Dordrecht Amstelwijck (zie paragraaf 3q) en voor realisatie van voldoende keerspoelen (zie paragraaf 3e).

Wij voorzien daarom dat ondanks de keuze om de ambitie te verlagen dat er nog steeds sprake is van een aanzienlijk tekort in het budget.

In de startbeslissing wordt als oplossingsrichting gesproken over het onderzoeken van meekoppelkansen voor derden waardoor zij additioneel budget kunnen reserveren. Dat wordt echter in de NKO en NRD nog niet geconcretiseerd.

Het belang voor de leefbaarheid, economie en bereikbaarheid van de hele zuidelijke Randstad van de CitySprinter is zo groot dat overheden ook extra budget voor het project zouden moeten reserveren. Binnen de huidige financiële kaders van het Rijk, provincie en gemeenten zijn de mogelijkheden hiervoor echter niet ruim. Desondanks roepen wij daar wel toe op. Op korte termijn is helderheid nodig zodat na afronding van de verkenning voortvarend met de planstudie begonnen kan worden.

In aanvulling op extra bijdragen van de betrokken overheden zouden overheden ook extra inkomsten kunnen genereren om meer budget vrij te maken voor de realisatie van de CitySprinter. Een mogelijke dekking kan gevonden worden door een planbatenheffing. Een tweede optie is het beperkt verhogen van de parkeertarieven in de regio, met name in de directe omgeving van de CitySprinter stations. Hiermee wordt ook het gebruik van het OV gestimuleerd. Ten derde kunnen projectontwikkelaars in een brede zone rondom het traject worden verplicht naar rato bij te dragen in ruil voor een lagere parkeernorm. Door een lagere parkeernorm worden de kosten voor ontwikkelaars immers lager. Bovendien worden de potentiële opbrengsten hoger omdat de bespaarde vierkante meters kunnen worden ingezet voor andere functies. Ook is dit ook een extra stimulans voor de mobiliteitstransitie. Ten vierde kan gesproken worden met de werkgevers in de regio. Zij hebben op grond van het Klimaatakkoord een opgave om de mobiliteit van hun werknemers te verduurzamen. Zij hebben ook belang bij een goede OV-bereikbaarheid. Mogelijk zijn zij ook bereid bij te dragen aan het project in ruil voor aantrekkelijke proposities voor hun werknemers.

Advies: De urgentie van de opgave vraagt dat bij voorkeur voor de afronding van de MIRT-verkenning een oplossing wordt gevonden voor het nog ontbrekende deel van het benodigde budget. Wij adviseren niet alleen te zoeken naar meekoppelkansen en extra overheidsbijdragen, maar ook naar mogelijkheden van alternatieve bekostiging via bijvoorbeeld een planbatenheffing, verhoging parkeertarieven, bijdragen van projectontwikkelaars in ruil voor lagere parkeernormen en bijdragen van werkgevers.

b. Versnelde realisatie nodig en mogelijk

Volgens de pre-verkenning (blz. 12) en startbeslissing (blz. 42) is de systeemsprong van de CitySprinter vanuit het perspectief van verstedelijking én robuustheid al tussen 2030 en 2035 gewenst. Wij merken op dat de verstedelijking nu al volop bezig is. Hoe sneller stations worden

geopend en op bestaande stations een hogere frequentie wordt geboden, hoe groter de kans dat reizigers die bijvoorbeeld door verhuizing of ander werk een mobiliteitskeuze moeten maken kiezen voor de trein.

Daarom pleiten wij voor een versnelling van het project. Dit kan door realisatie van het hele project te versnellen maar ook door afzonderlijke bouwstenen die niet afhankelijk zijn van andere bouwstenen versneld te realiseren zoals de opening van de stations Rijswijk Buiten en Dordrecht Leerpark. Versnellen kan ook door waar mogelijk binnen de huidige infrastructuur frequenties al te verhogen zodat de vervoervraag wordt gestimuleerd. Met name op zondag en in avonduren zijn er kansen want op deze momenten is de frequentie in de huidige dienstregeling nog maar 2x per uur. Het is mogelijk de frequentie al voor 2030 te verhogen naar 8x per uur binnen de dan beschikbare infrastructuur op de Oude Lijn. Deze optie wordt genoemd in figuur 2.3, blz. 11 van het participatieplan. Deze frequentieverhoging is echter niet opgenomen in de volume van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet 2025-2033. Dit vraagt dus een concessiewijziging.

Advies: *Versnel waar mogelijk het ruimtelijk planproces voor de CitySprinter. Versnel specifiek de opening van de stations Rijswijk Buiten en Dordrecht gezien het feit dat veel woningen al in aanbouw zijn en realisatie van deze twee stations niet afhankelijk is van andere bouwstenen van dit MIRT-project.*

Advies: *Verhoog de frequentie van de huidige Sprinter Den Haag Centraal – Dordrecht op zondag en in avonduren zo spoedig mogelijk naar 4x per uur. Verhoog zodra het mogelijk is op werkdagen de frequentie van de CitySprinter naar 8x per uur. Pas hiervoor tijdig het volume in de vervoerconcessie aan.*

De verstedelijking rond Schiedam Kethel heeft voor een deel reeds jaren geleden plaatsgevonden. Bewoners wachten al die tijd al op hun station. Voor de opening is echter viersporigheid noodzakelijk. Wij zien mogelijkheden dit te versnellen door als eerste fase viersporigheid tussen Schiedam Kethel en Schiedam Centrum te realiseren. De spoorbrug over de Poldervaart behoeft dan nog niet te worden aangepast. Wij verwachten dat de doorlooptijd voor de ruimtelijke procedures hiervan aanzienlijk korter zal zijn dan de doorlooptijd van de spoorverdubbeling tussen Schiedam Kethel en Delft Campus. Wel kunnen mogelijk dan niet alle CitySprinters stoppen op station Schiedam Kethel.

Advies: *Onderzoek of station Schiedam Kethel versneld kan worden geopend door de spoorverdubbeling Schiedam Centrum – Schiedam Kethel eerder te realiseren dan de spoorverdubbeling Schiedam Kethel – Delft Campus.*

Mogelijk kan ook de opening van station Rotterdam Van Nelle worden versneld. Op dit deel van het traject is reeds viersporigheid.

Advies: *Onderzoek of station Rotterdam Van Nelle versneld kan worden geopend.*

Reizigersvereniging Rover
Postbus 2132, 3800 CC Amersfoort
T: +31 33-4220450
M: secretariaat@rover.nl
www.rover.nl