

Zienswijze
startbeslissing

Oude Lijn - CitySprinter



ROVER

Reizigersvereniging Rover

18-6-2024



Amersfoort, 18 juni 2024

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

Betreft: Zienswijze Startbeslissing Oude Lijn - CitySprinter

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 startbeslissing en het herijkte participatieplan analytische fase van de MIRT-verkenning Oude Lijn – deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations (hierna: verkenning CitySprinter). Wij hebben hierbij ook de uitkomsten van de pre-verkenning schaa sprong metropolitaan OV en verstedelijking zuidelijke Randstad betrokken.

U vraagt of wij aanvullingen hebben op de opgave, of wij vinden dat de juiste oplossingsrichtingen worden onderzocht en welke aandachtspunten wij hebben voor het uitvoeren van de verkenning. Ook vraagt u of wij ons kunnen vinden in de wijze waarop de participatie is georganiseerd. Op de volgende pagina's van deze zienswijze gaan wij op deze vragen in.

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 beoordelingskader	3
a. Sturen op modal shift is meer dan alleen frequentieverhoging en nieuwe haltes.....	3
b. Minimaliseren reistijd ook als doel van project	4
c. Dordrecht Amstelwijck wel in scope	5
d. Merwedelingelijn en West-Brabant meenemen in verkenning	5
e. Raakvlak Goederenvervoer Oost Nederland.....	6
f. Opstel- en behandelcapaciteit integraal meenemen.....	7
g. Toets op toekomstvastheid in beoordelingskader	8
2. Oplossingsrichtingen en aandachtspunten	8
a. Ligging CitySprinter sporen ten opzichte van de overige sporen	8
b. Den Haag HS: extra perron en 2 ^e toegang tot de perrons	11
c. Intercitybediening Schiedam Centrum.....	12
d. Intercitybediening Rotterdam Blaak en zuidoever Rotterdam	12
e. Locatie en capaciteit keerpunt	13
f. Dienstregeling bij brugopening	14
g. Aanlanding en perroncapaciteit station Dordrecht.....	14
h. Dordrecht – Dordrecht Stadspolders en verder.....	15
i. Dordrecht Amstelwijck.....	16
j. Dordrecht Amstelwijck – Lage Zwaluwe en verder	16
k. Locatiekeuze Transferium.....	17
l. Innovaties en besparingsmogelijkheden.....	17
3. Bekostiging en fasering	18
a. Meer budget nodig van overheden, projectontwikkelaars en werkgevers.....	18
b. Versnelde realisatie nodig en mogelijk	19
4. Participatie en planning	21
a. Zienswijze kansrijke oplossingsrichtingen	21
b. Onderverdeling deelprojecten.....	21

Samenvatting

Sturen op verschuiving naar duurzame mobiliteit en een toekomstvast ontwerp

Wij waarderen de voorgestelde integrale aanpak van de mobiliteitsopgaven en woningbouw. Het aandeel van openbaar vervoer in de mobiliteitsmix kan hierdoor groeien. Hier zou ook op gestuurd moeten worden. 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 systeemspongen in zowel het spoor- als het metronetwerk door de ontwikkeling van de CitySprinter niet fysiek onmogelijk of onnodig duur te maken.

CitySprinter: dichtbij OV met aantrekkelijk hoge frequenties

De CitySprinter vinden wij een goed concept om reizigers in de zuidelijke Randstad zorgeloos OV te geven. Reizigers weten dat altijd 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 wordt gerealiseerd. 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.

Meer aandacht voor verbindingen voorbij Dordrecht

Voor de logistieke inpassing rond Den Haag ligt de westelijke ligging voor de hand. Rond Dordrecht is juist de oostelijke ligging wenselijk omdat alleen zo rechtstreeks doorgereden kan worden op zowel Merwedelingelijn als de spoorlijn richting Dordrecht Zuid. Het doorrijden op de Merwedelingelijn is van belang omdat juist vanuit deze richting momenteel veel reizigers op Dordrecht moeten overstappen en de parallel lopende A15 een file hotspot is. Als hier een rechtstreekse verbinding wordt geboden richting Rotterdam wordt de trein veel concurrerender voor de auto en verwachten wij sterke reizigersgroei. Wij pleiten deze verlenging mee te nemen in de verkenning, bijvoorbeeld door te kijken of met kleine infra-ingrepen het mogelijk is een deel van de CitySprinters door te rijden naar Sliedrecht of verder in plaats van eindigen op Dordrecht of Dordrecht Stadspolders.

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. Station Zwijndrecht kan daarnaast veel beter in de omgeving worden ingepast en zo voor veel meer reizigers aantrekkelijk worden.

Innovaties: ATO en vaker over de Grote Brug

Neem Automatic Train Operation mee in de uitwerking van de plannen. Zo kan de betrouwbaarheid en frequentie van de CitySprinter verder worden verhoogd. De CitySprinter kan ook vaker over de Grote Brug in Dordrecht rijden. Dit kan altijd in de spits. Daarbuiten kan het door rekening te houden met het grote verschil tussen het aantal brugopeningen in de zomer en daarbuiten en door de dienstregeling aan te passen in plaats van 1 op de 3 CitySprinters te laten keren voor deze brug.

Urgentie vraagt bekostiging en snellere procedures

De woningen worden nu al gebouwd, maar de CitySprinter moet nog gerealiseerd worden. 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. Daarnaast doen wij voorstellen om delen van het project waar mogelijk versneld te realiseren, met name de opening van nieuwe stations en een versnelde verhoging van de frequenties.

1. Opgaven, doel, scope en beoordelingskader

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

Wij onderschrijven het doel te komen tot integrale afspraken over een schaa sprong in het metropolitaan OV langs de Oude Lijn. Dit 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 schaa sprong is randvoorwaarde voor deze verstedelijkingsopgave en noodzakelijk voor het verbeteren van de bereikbaarheid, leefomgevingskwaliteit en economische groei van de regio. De schaa sprong voorkomt extra toename van het autoverkeer op het al drukke wegennet (zoals ook aangegeven op blz. 10 van de startbeslissing) en ontziet het groene landschap door de bestaande spoorcorridor te benutten.

Wij zien de schaa sprong 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 startbeslissing (blz. 10 en 47).

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 CitySprinterhaltes, door het zo veel mogelijk concentreren van publieksvoorzieningen in de directe nabijheid van deze haltes en door lage parkeernormen te hanteren kan een sterkere reizigersgroei in het OV worden bereikt en een verdere beperking van (de groei van) het autoverkeer.

Wij zien deze thema's terugkomen in het 6^e werkspoor van de MIRT-verkenning waarin aandacht is voor de samenhang tussen de CitySprinter en de besluitvorming voor de integrale ontwikkeling van de knooppunten (Startbeslissing blz. 45). Wij vragen in de samenhang tussen verstedelijking en mobiliteit expliciet te sturen op een modal shift. Dit kan door in het beoordelingskader (blz. 48-50 startbeslissing) niet alleen te kijken naar de impact van het vervoerconcept op de modal shift, maar 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 en het beoordelingskader 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, 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.*

Wij missen in de startbeslissing aandacht voor de tarifiering van de toekomstige CitySprinter. 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 bij het overstappen tussen trein en regionaal OV een dubbel opstaptarief betalen wat ook het combineren van bus/tram/metro en CitySprinter ontmoedigt.

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. 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 en dat het dubbel opstaptarief wordt geschrapt. Wij adviseren bij de doorberekening van de businesscase in de MIRT-verkenning de impact van het wegnemen van deze tariefbarrières mee te nemen.*

b. Minimaliseren reistijd ook als doel van project

De beoogde schaa sprong betekent het vergroten van de capaciteit door hogere frequenties en het verbeteren van de bereikbaarheid door het toevoegen van nieuwe stations. Dit laatste leidt echter wel tot een toename van de reistijd voor een deel van de reizigers wat over het algemeen een negatief effect heeft op het aantal reizigers. Dit wordt weliswaar gecompenseerd door de kortere wachttijden, maar veel reizigers zullen (onbewust) toch kijken naar deze reistijden. Wij zien mogelijkheden om de reistijd te optimaliseren. Wij vragen dit ook expliciet doelstelling te maken van het project. Dit 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.

Het is onduidelijk met welk normenkader wordt gerekend voor halte- en rijtijden. Met kortere halteertijden wordt de reistijd voor reizigers korter en neemt de capaciteit toe. Dit vraagt wel dat deze kortere halteertijden mogelijk zijn. Dit kan door veel deuren in het materieel die snel openen en sluiten en door een centraal geleid vertrekproces (door machinist of automatisch). Ook optimalisatie en benutting van de maximumsnelheid van de infrastructuur is van belang. Zo geldt in de spoorboog bij Schiedam Centrum een snelheidsbeperking van 90 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, baan capaciteit en energie.

Advies: *Maak het minimaliseren van reistijd expliciet als 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 inrichting van het materieel en het vertrekproces. Onderzoek waar langs het traject bestaande snelheidsbeperkingen door aanpassing van de infrastructuur kunnen worden opgelost zowel voor de CitySprinter als voor de overige treinen.*

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.

¹ <https://www.u-ov.info/abonnementen-kaartjes/product-details/UFJPRFVDVF9UWVBF0jEx/gemaksabonnement-regio>

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.*

c. Dordrecht Amstelwijck wel in scope

In de pre-verkenning² is geconcludeerd dat in Dordrecht twee nieuwe stations moeten worden verkend: Dordrecht Leerpark en Dordrecht Amstelwijck. Deze stations zouden in de toekomst samen het huidige station Dordrecht Zuid vervangen (Pre-verkenning blz. 35). Dordrecht Amstelwijck zou daarmee het eindpunt worden voor de CitySprinter en toegangspoort tot Dordrecht.

De opening van het nieuwe station Dordrecht Amstelwijck maakt verstedelijking rond deze locatie mogelijk. Tevens is het mogelijk om in de directe nabijheid een keervoorziening en bijbehorende opstel- en reinigingsvoorzieningen aan te leggen (Dordrecht Oostkil). Door de combinatie met het opstel terrein is in de pre-verkenning voorgesteld station Dordrecht Amstelwijck mee te nemen in de verkenning.

In de startbeslissing staat dat inmiddels op basis van nader onderzoek geconcludeerd is dat het potentiële nieuwe station Dordrecht Amstelwijck niet voor 2040 geprogrammeerd zal worden (voetnoot 22 op blz. 14). Er wordt vanuit gegaan dat de CitySprinter zal keren op Dordrecht Leerpark. Onduidelijk is wat hiervan de reden is, wat dit betekent voor de stedelijke ontwikkeling aan de zuidkant van Dordrecht en wat dit betekent voor het bestaande station Dordrecht Zuid. Tegelijkertijd wordt de opstellocatie Dordrecht Oostkil wél genoemd in de startbeslissing. Dit zou betekenen dat de CitySprinters naar dit opstel terrein over de bestaande sporen moeten rijden of dat er voor dit doel wel extra sporen worden gebouwd op dit traject, maar nog zonder een station.

Advies: *Wij adviseren in het licht van de uitkomsten van de pre-verkenning nader te onderbouwen waarom realisatie van station Dordrecht Amstelwijck kan worden uitgesteld en wat dit betekent voor de bediening van Dordrecht Zuid. Voorkeur heeft het Dordrecht Amstelwijck wel direct te realiseren.*

Wij vinden het van belang dat station Dordrecht Amstelwijck open gaat voordat de eerste huizen van de stedelijke ontwikkeling in dit gebied zijn opgeleverd. Door Dordrecht Amstelwijck wel mee te nemen in de scope van de huidige MIRT-verkenning kunnen alle ruimtelijke procedures in één proces worden doorlopen. Dit maakt dat als dit station wordt meegenomen in de eerste fase van het project CitySprinter realisatie sneller mogelijk is dan wanneer daarvoor weer een nieuwe procedure moet worden doorlopen. Hierdoor kan beter worden ingespeeld op eventuele versnelling van de stedelijke ontwikkeling in dit gebied.

Advies: *Wij adviseren station Dordrecht Amstelwijck te openen voor de oplevering van de eerste huizen in dit ontwikkelgebied. Om dit mogelijk te maken vragen wij u Dordrecht Amstelwijck wel op te nemen in de scope van de MIRT-verkenning en het verdere MIRT-proces zodat alle ruimtelijke procedures tijdig worden doorlopen. Afhankelijk van de stedelijke ontwikkeling kan opening van dit station dan eventueel op een later moment.*

d. Merwedelingelijn en West-Brabant meenemen in verkenning

De startbeslissing begrenst de scope van de CitySprinter tot de gemeentegrens van de gemeente Dordrecht (blz. 14). Een groot deel van de transferproblemen op station Dordrecht wordt echter juist veroorzaakt doordat de meeste treinen daar eindigen terwijl een groot deel van de reizigers over

² <https://www.verstedelijkingsalliantie.nl/assets/files/eindrapportage-preverkenning-schaalsprong-movv.pdf>

Dordrecht heen reist van/naar locaties buiten deze gemeente. Ook de files op de snelwegen ten oosten (A15) en zuiden (A16) van Dordrecht zijn aanleiding om deze begrenzing te heroverwegen.

Bij de begrenzing van het traject van de CitySprinter zou de vervoervraag van de reiziger centraal moeten staan. Daarom zou in de verkenning breder moeten worden gekeken naar het eventueel verder doorrijden van de treinen vanaf de start van de CitySprinter of op termijn. Wat is hiervoor nodig? Wat zijn hiervan de kosten en de baten? En wat zou dit betekenen voor de modal shift? En als doorrijden pas op termijn gebeurt: in hoeverre moet hier nu in het ontwerp van de infrastructuur al rekening mee worden gehouden? De exacte begrenzing van het project kan dan vervolgens worden bepaald in het voorkeursbesluit.

Wij beseffen dat voor een verlenging verder dan Dordrecht Amstelwijck of Dordrecht Stadspolders nog geen budget beschikbaar is. Tegelijk denken wij dat ook met kleine infra-ingrepen het mogelijk is een deel van de CitySprinters door te rijden en dat hiermee de businesscase van de CitySprinter kan worden geoptimaliseerd. Ook is mogelijk een optimalisatie van de bestaande dienstregeling op deze aangrenzende trajecten te realiseren zodat ook op deze trajecten de exploitatie verbeterd. Er is immers enige mate van inefficiëntie als de CitySprinter deels parallel rijdt met de bestaande stoptreinen.

Advies: *Wij adviseren te verkennen of het mogelijk is om de CitySprinter door te laten rijden vanaf Dordrecht Stadspolders naar bijvoorbeeld Sliedrecht (en eventueel verder) en vanaf Dordrecht Leerpark naar Lage Zwaluwe (en eventueel verder) en wat daarvoor nodig is en daarom de Merwedelingelijn mee te nemen in de scope. In hoofdstuk 2 geven wij hiervoor enkele oplossingsrichtingen. Wij adviseren in ieder geval in het ontwerp er rekening mee te houden dat de treinen in de toekomst verder zullen doorrijden.*

e. Raakvlak Goederenvervoer Oost Nederland

In het Bestuurlijk Overleg MIRT op 26 november 2020 is besloten dat in de MIRT-verkenning een tussenoplossing wordt onderzocht in geval het project Goederenvervoer Oost Nederland (nog) niet wordt gerealiseerd. Dit besluit zien wij niet terug in de startbeslissing. Hierin wordt dit project slechts zijdelings genoemd als raakvlakproject.

Wij constateren dat zonder de nieuwe goederenroutering een beperkt aantal goederentreinen een groot beslag legt op de capaciteit van de Willemspoortunnel. 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. Dit heeft op zijn minst grote impact op de mogelijke oplossingsrichtingen in de huidige MIRT-verkenning. Tegelijk is er voor de nieuwe goederenroutering nog geen budget beschikbaar gesteld en loopt er geen verkenning.

Wanneer gekozen wordt om de CitySprinter volledig vrije infrastructuur te geven en de goederentreinen af te wikkelen via de intercitysporen betekent dit dat Rotterdam Blaak door de intercity's vrijwel zeker niet meer kan worden bediend (zie paragraaf 2d). Bij andere opties zonder volledig vrijliggende infrastructuur in de tunnel voor de CitySprinter zal de frequentie niet hoger kunnen worden dan 8x per uur. Een tussenoplossing: 12x per uur CitySprinter tussen Den Haag – Rotterdam en 8x per uur Sprinter op Rotterdam – Dordrecht is volgens de pre-verkenning niet of zeer moeilijk inpasbaar. Dit komt omdat er ten oosten van station Rotterdam Centraal geen ruimte is voor keerspooren. Bovendien is dit gezien het aantal reizigers dat over station Rotterdam Centraal heen reist onwenselijk.

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 partiële 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.

f. Opstel- en behandelcapaciteit integraal meenemen

Het is onduidelijk in hoeverre in het deelonderzoek CitySprinter wordt gekeken naar de opstel- en behandelcapaciteit. Enerzijds stelt de startbeslissing dat in de verkenning naar de spoorse raakvlakken wordt gekeken waaronder opstellen (paragraaf 3.1.1 blz. 14). Anderzijds stelt de startbeslissing dat een aantal locaties is geselecteerd om meer reizigerstreinen op te kunnen stellen en dat dit onderdeel is van een separaat programma Behandelen en Opstellen, waarop de MIRT-Verkenning aansluit (paragraaf 4.3, blz. 39). Uit de startbeslissing is niet af te leiden welke opstellocaties in beeld zijn en in hoeverre de opstellocaties nu wel of niet onderdeel zijn van deze MIRT-verkenning. De startbeslissing spreekt alleen over het creëren van een nieuwe opstellocatie Dordrecht Oostkil (nabij Amstelveen) (paragraaf 2.4.5 blz. 13) maar onduidelijk is of dit uitgangspunt is in alle varianten of dat er ook andere locaties in beeld zijn. Daarnaast gaat één van de mogelijke oplossingsrichtingen bij Rotterdam Centraal ten koste van enkele opstelsporen waarvoor compensatie gevonden zal moeten worden (zie paragraaf 2a).

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 voor de CitySprinter voldoende opstel- en behandelcapaciteit te creëren voor de beoogde frequentie van 12x per uur en rekening te houden met verdere frequentieverhoging 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. Wij adviseren de realisatie van opstel- en behandellocaties integraal mee te nemen in de MIRT-verkenning en daarbij de eventuele impact op de opstel- en behandelcapaciteit voor andere treindiensten inzichtelijk te maken evenals meekoppelkansen voor deze treindiensten.

g. Toets op toekomstvastheid in beoordelingskader

Wij missen in het beoordelingskader aandacht voor de toekomstvastheid en flexibiliteit van het ontwerp van de infrastructuur voor de CitySprinter. 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? In hoeverre worden eventuele toekomstige infra-uitbreidingen door het ontwerp van zowel de infrastructuur als de verstedelijking direct langs het spoor fysiek mogelijk of juist onmogelijk gemaakt? En in hoeverre worden hiervoor ruimtelijke reserveringen gedaan?

Wij onderschrijven vanuit kostenoverwegingen en vanwege de kleinere impact voor de reiziger tijdens de bouw de keuze voor een spooroplossing in plaats van een metro-oplossing (startbeslissing blz. 15). Een metro-oplossing zou alleen toegevoegde waarde hebben als de nieuwe OV-verbinding verder zou doorrijden dan het huidige spoorwegennetwerk zoals bijvoorbeeld Scheveningen of zou doorrijden naar andere gebieden in de Drechtsteden. Dat is nu niet aan de orde. Tegelijk moet dat voor de toekomst niet worden uitgesloten.

Dat in verband met de kosten ook niet wordt gekozen voor een verbreding van de Willemsspoortunnel en dat daarmee ook een halte Rotterdam Entrepot afvalt begrijpen wij ook. Voor de toekomst blijft de komst van een metro wel een optie waar rekening mee gehouden dient te worden. De Willemsspoortunnel blijft immers een knelpunt. Na de komst van de CitySprinter zit deze tunnel vol. De keuze van eigen sporen voor de CitySprinter binnen de bestaande tunnel betekent dat alle intercity- en internationale HSL-treinen en alle goederentreinen ten zuiden van Rotterdam straks over twee sporen door de tunnel heen moeten. Volgens de pre-verkenning betekent dit een limiet van 12 tot 14 internationale treinen en intercity's per uur per richting (blz. 31 pre-verkenning). Dit aantal paden is al te klein gezien de recente aanvragen voor nieuwe internationale treinen onder open toegang. Wij verwachten daarom dat in de toekomst opnieuw discussie zal ontstaan over de capaciteit van de tunnel. Op dat moment ligt het voor de hand om de tunnel uit te breiden met een 5^e en 6^e spoor aan de westzijde. Het inrichten van deze sporen als metrosporen is dan een reële optie. Wij beseffen dat een dergelijke infra-uitbreiding zeer complex en kostbaar is. Voorkomen moet worden dat dit met het ontwerp van de CitySprinter nog ingewikkelder wordt.

Advies: *Neem in het beoordelingskader ook toekomstvastheid van het ontwerp van de infrastructuur en de verstedelijking direct naast het spoor op evenals de mogelijkheid van verschillende dienstregelingsconcepten op het ontwerp van de infrastructuur. Onderzoek welke ruimtelijke reserveringen voor de verre toekomst (mogelijk) wenselijk zijn en voorkom dat dit door het ontwerp en/of verstedelijking onmogelijk of onnodig duur(der) wordt gemaakt. Maak in ieder geval uitbreiding van de Willemsspoortunnel aan de westzijde met een 5^e en 6^e spoor fysiek niet onmogelijk / lastiger dan dat het nu al is evenals doorkoppeling van de CitySprinter sporen in Den Haag als metro richting Scheveningen.*

2. Oplossingsrichtingen en aandachtspunten

In dit hoofdstuk kijken we naar de oplossingsrichtingen en aandachtspunten voor het traject van de CitySprinter gezien van noord naar zuid.

a. Ligging CitySprinter sporen ten opzichte van de overige sporen

Er wordt in de startbeslissing gesproken over drie oplossingsrichtingen voor de ligging van de CitySprintersporen: oostelijk, middenligging of westelijk. Het meest optimaal is de CitySprinter van noord naar zuid over te laten gaan van westelijke ligging via middenligging naar oostelijke ligging:

Westelijke ligging bij Den Haag HS

Tussen Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal ligt de westelijke ligging voor de hand. Anders zouden alle CitySprinters ten noorden van Den Haag HS de intercity's uit Leiden Centraal (middenligging) of uit/naar Leiden Centraal ongelijkvloers moeten kruisen. Op deze locatie is een ongelijkvloerse kruising echter nauwelijks in te passen. Het is het wel nodig om de CitySprinter ook tussen Den Haag Centraal en Den Haag HS eigen sporen te geven. Dit kan door hier een 3^e spoor te realiseren voor de intercity's tussen deze twee stations. Een 4^e spoor zou mooi zijn, maar lijkt lastig inpasbaar. Door het 3^e spoor kan de CitySprinter volledig vrij worden gelegd. Alleen de Intercity's van Rotterdam Centraal naar Den Haag Centraal moeten dan gelijkvloers kruisen met de Intercity's vanuit Leiden Centraal naar Rotterdam Centraal. Een wachtspoor op station Den Haag HS is daarom wenselijk (zie volgende paragraaf).

Middenligging bij Rotterdam Lombardijen

Ter hoogte van Rotterdam Lombardijen is een middenligging van de CitySprinter wenselijk. Anders zijn complexe en dure aanpassingen nodig aan de bestaande fly-overs en in- en uittakkingen voor zowel goederentreinen als HSL-treinen. Bovendien kan door een middenligging hier eventueel een cross-platform overstap worden geboden op intercity's. Deze mogelijkheid zou ook bij Rotterdam Stadionpark kunnen worden gerealiseerd.

Oostelijke ligging bij Dordrecht

In Dordrecht is middenligging niet reëel want dat betekent dat kerende intercity's de CitySprintersporen gelijkvloers moeten kruisen omdat er geen ruimte is voor een vrije kruising. Dit heeft invloed op de betrouwbaarheid van het spoorstelsel. Het heeft ook invloed op de capaciteit. Bij de keuze tussen westelijke en oostelijke ligging heeft de oostelijke ligging de voorkeur. Bij een westelijke ligging is alleen verlenging naar Dordrecht Zuid mogelijk zonder een conflict te creëren met de sporen voor intercity's en goederen. Daarnaast conflicteert een westelijke ligging met de aansluiting van de goederenlijn naar de Dordtse havens. De oostelijke ligging heeft als grote voordeel dat een conflictvrije doorkoppeling mogelijk is richting zowel Dordrecht Stadspolders (Merwedelingelijn) als Dordrecht Zuid. Vanuit de stations ten oosten en zuiden van Dordrecht zijn er op dit station veel overstappers richting Rotterdam. Deze reizigersstromen hebben een groot aandeel in de transferproblematiek op station Dordrecht. Het is wenselijk dat rechtstreekse verbindingen worden gerealiseerd met deze stations. Dit maakt de verbindingen van/naar het oosten en zuiden aantrekkelijker. Dit kan zorgen dat meer reizigers kiezen voor de trein in plaats van de auto.

De pre-verkenning stelt dat per saldo het expertoordeel is dat het realiseren van de CitySprinters in oostelijke ligging complexer is en tot hogere kosten leidt dan de CitySprinters aan de westzijde (blz. 32). Wij kennen de onderbouwing daarvan niet maar wij denken dat door de tussenstap met een middenligging ter hoogte van Rotterdam Lombardijen de oostelijke ligging kostenefficiënt is te realiseren.

Advies: Kies voor de CitySprinter voor een westelijke ligging ten noorden van Rotterdam Centraal, een middenligging rondom Rotterdam Lombardijen en een oostelijke ligging tussen de aansluiting Kijfhoek Zuid en Dordrecht. Realiseer een 3^e spoor Den Haag Centraal – Den Haag HS voor intercity's.

Overgang van westelijke ligging naar middenligging

De overgang van westelijke ligging naar middenligging kan vlak voor station Rotterdam Centraal door het bouwen van een fly-over voor beide CitySprintersporen naar de sporen 7 en 8 ten koste van enkele opstelsporen. Voor deze opstelsporen zal dan elders in de omgeving ruimte moeten worden gezocht. Het is daarnaast noodzakelijk om te zorgen dat Intercity's uit Den Haag HS die aankomen via spoor CB ook kunnen aankomen op spoor 9 van station Rotterdam Centraal zodat ze kunnen keren zonder bij aankomst intercity's die van spoor 11 of hoger vertrekken richting Den Haag HS te

hinderen. Dit maakt het ook mogelijk om treinen vanuit de richtingen Den Haag en Schiphol uit te wisselen met de richting Gouda. Het voordeel van een middenligging vanaf Rotterdam Centraal is dat zowel op Rotterdam Stadionpark als op Rotterdam Lombardijen een cross-platform overstap kan worden aangeboden tussen CitySprinters en Intercity's. Ook kan op Rotterdam Centraal spoor 2 gereserveerd blijven voor het beveiligd vertrek van internationale treinen richting de Kanaaltunnel. De lounge en douane-faciliteiten kunnen dan op de huidige plek blijven.

Een andere optie is de overgang van westelijke ligging naar middenligging te doen op een locatie tussen station Rotterdam Zuid en Rotterdam Lombardijen. De internationale treinen zullen op Rotterdam Centraal dan moeten vertrekken van spoor 4 wat hiervoor dan moet worden ingericht. Ook zal er een oplossing gevonden moeten worden om reizigers vanaf de lounge naar het juiste perron te krijgen, of de lounge zal verplaatst moeten worden. Via een dive-under kunnen de intercity's in zuidelijke richting tussen station Rotterdam Zuid en het Stadionviaduct onder de CitySprintersporen door. Dit brengt dit spoor op tijd naar de westzijde voor de aftakkingen richting de HSL en de Havenspoorlijn. Vanwege de westelijke ligging op Rotterdam Centraal en in de Willemsspoortunnel is het in deze optie makkelijker om intercity's op de Oude Lijn te kunnen keren of uit te wisselen met de materieel in de richting Gouda/Utrecht.

Onze eerste inschatting is dat de eerste optie mogelijk goedkoper en/of makkelijker in te passen is.

Advies: Kies voor de CitySprinter op Rotterdam Centraal voor een middenligging op spoor 7 en 8 onder voorwaarde dat het mogelijk wordt gemaakt voor Intercity's uit de richting Den Haag aan te komen op spoor 9 zonder vertrekkende treinen in tegengestelde richting vanaf spoor 11 en hoger te hinderen en compensatie van de verloren opstelcapaciteit op een locatie in de directe nabijheid van station Rotterdam Centraal.

Overgang van middenligging naar oostelijke ligging

De vrije kruising om de CitySprinter vanuit middenligging ter hoogte van Rotterdam Lombardijen naar oostelijke ligging ter hoogte van Zwijndrecht te krijgen kan op meerdere locaties worden gerealiseerd. Dit kan het beste door een fly-over voor de intercity's uit de richting Dordrecht omdat dan maar 1 spoor de andere sporen hoeft te kruisen.

De vrije kruising kan mogelijk het beste ter hoogte van Kijfhoek aansluiting Zuid. Hier liggen de intercitysporen al verhoogd, waardoor relatief eenvoudig de CitySprintersporen bovenlangs gepasseerd kunnen worden. Hier zal sowieso het spoor voor goederentreinen vanuit de richting Dordrecht richting de Kijfhoek verlegd moeten worden, zodat deze aftakt vanaf het intercityspoor in noordelijke richting. Dit kan gerealiseerd worden door het CitySprinterspoor in zuidelijke richting naar de oostzijde van dit goederenspoor te verplaatsen. Een andere optie om de CitySprinter via een vrije kruising vanuit middenligging naar oostelijke ligging te krijgen, is net ten zuiden van Rotterdam Lombardijen. Mogelijk kan dit halverwege aansluitend op het bestaande viaduct voor goederentreinen in noordelijke richting, waardoor slechts een 'half' nieuw viaduct nodig is. Anders kan het met een nieuw derde viaduct net ten zuiden van het genoemde goederenviaduct. Het voordeel hiervan is dat de kruising wordt gerealiseerd op een locatie met meerdere bestaande viaducten en in een omgeving met voornamelijk bedrijventerreinen. Dit beperkt de risico's op vertragende bezwaren van omwonenden.

Het heeft de voorkeur om zo lang mogelijk goederentreinen op eigen sporen te houden, los van de HSL en intercity's. In noordelijke richting valt hier nog meer winst te behalen. Hier voegen goederenspoor en HSL-spoor nu direct onderaan de fly-overs samen. Door de HSL treinen eerder samen te voegen met de intercity's vanuit Dordrecht, in plaats van met het goederenspoor of door alle drie de treinsorten hun eigen spoor te geven tot en met Stadionpark ontstaat meer capaciteit.

Advies: *Realiseer de vrije kruising voor de overgang van middenligging van de CitySprinter sporen naar oostelijke ligging ergens tussen de bestaande fly-overs bij Rotterdam Lombardijen en Kijfhoek aansluiting Zuid. Zorg dat de aansluiting Kijfhoek zuid vanuit Dordrecht aansluit op de intercitysporen zodat ook hier de CitySprinter vrij ligt.*

Advies: *Realiseer aan de oostzijde van de spoorbundel een vrijliggend spoor voor goederentreinen van Rotterdam Lombardijen t/m Rotterdam Stadionpark (van zuid naar noord) zoals er in tegengestelde richting al is zodat goederentreinen en HSL-treinen elkaar minder in de weg zitten of voeg HSL- en intercityspoor eerder samen zodat goederentreinen zo lang mogelijk onafhankelijk van het overige treinverkeer rijden en meer capaciteit wordt gerealiseerd.*

b. Den Haag HS: extra perron en 2^e toegang tot de perrons

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 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 en voor het stimuleren van 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.*

Omdat de intercity's tussen Den Haag HS en Den Haag Centraal in de nieuwe situatie over een enkelspoor moeten rijden (zie vorige paragraaf) én 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 rijdt zijn er echter maar 3 perronsporen voor intercity's over namelijk spoor 4, 5 en 6. Dit betekent dat er een extra perronspoor nodig is. Hiervoor 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 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. Dan kunnen intercity treinen van/naar Den Haag Centraal op het station onafhankelijk van de treinen van/naar Leiden Centraal afgehandeld worden. 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 niet noodzakelijk maar biedt wel 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. Indien gekozen wordt voor een extra eilandperron kan ook gekozen worden om de CitySprinter te laten rijden vanaf spoor 3 en 4 en de intercity's van spoor 5 t/m 8.

Advies: *Onderzoek als variant realisatie van twee extra sporen (spoor 7 en 8) waarbij het extra spoor wordt gebruikt voor bijsturing of extra capaciteit of dit extra spoor wordt benut door de CitySprinter te laten halteren op spoor 3 en 4 in plaats van 1 en 3. Maak realisatie van spoor 8 voor de toekomst in ieder geval niet onmogelijk.*

c. Intercitybediening Schiedam Centrum

Wij vinden het van belang dat een deel van de intercity's blijft stoppen op station Schiedam Centrum omdat hier een overstap mogelijk is op de metrolijnen A, B en C, welke Rotterdam Centraal niet aandoen. Het niet meer aandoen van dit station zal grote effecten hebben op de vervoersstromen binnen Rotterdam. Wij hebben de voorkeur dat alle intercity's vanuit Leiden Centraal stoppen op Schiedam Centrum.

Advies: *Wij adviseren het PHS-besluit om alle doorgaande intercity's vanuit de richting Leiden te laten stoppen op station Schiedam Centrum ook bij komst van de CitySprinter te handhaven.*

d. Intercitybediening Rotterdam Blaak en zuidoever Rotterdam

In de pre-verkenning wordt gesteld dat onderzoek laat zien dat intercity-stops op Blaak logistiek niet inpasbaar zijn in combinatie met een CitySprinter (blz. 36). De combinatie van binnenlandse intercity's, internationale HSL-treinen en goederentreinen over 2 sporen in de Willemsspoortunnel maakt dit inderdaad lastig of zelfs onmogelijk.

Tegelijkertijd heeft station Rotterdam Blaak een vergelijkbare functie als station Schiedam Centrum in het Rotterdamse OV-netwerk. Hier kan worden overgestapt op de metrolijnen A, B en C, welke Rotterdam Centraal niet aandoen. Een mogelijke oplossing is de goederentreinen via een andere route te laten reiden (zie paragraaf 1 e). Daarnaast is het wellicht mogelijk de stop te behouden door verkorting van de opvolgtijden door introductie van ERTMS.

Advies: *Wij adviseren een verdiepend onderzoek te doen of de intercity-stop in Rotterdam Blaak toch behouden kan worden.*

In de startbeslissing wordt station Rotterdam Stadionpark als alternatieve intercitystop gepresenteerd voor Rotterdam Blaak. Dit station ligt echter op de zuidoever en bedient een andere groep reizigers. Ook heeft het niet de metro-verbindingen die Rotterdam Blaak wel heeft. Wij zien daarom de intercity-bediening van Blaak en de komst van een eventueel nieuwe intercitystop in het zuiden van Rotterdam als twee afzonderlijke vraagstukken.

Wij onderschrijven de toegevoegde waarde van een intercitystop op de zuidoever. Dit zou echter ook station Rotterdam Lombardijen kunnen zijn dat momenteel het drukste station is in het zuiden van Rotterdam. Dit station heeft veel meer aansluitende lokale OV-verbindingen dan het toekomstige station Rotterdam Stadionpark, zelfs na realisatie van de geplande nieuwe oeververbinding met een tram naar Rotterdam Kralingse Zoom. Wij kunnen ons daarom voorstellen dat het voor reizigers aantrekkelijk is als de intercity's Rotterdam Centraal - Dordrecht in de toekomst zouden alterneren: de helft met een stop in Rotterdam Lombardijen en de helft in Rotterdam Stadionpark. Een andere

mogelijke zoekrichting is om op één van deze stations de Intercity direct te laten stoppen. Zo kunnen reizigers uit Brabant hier snel overstappen op de CitySprinter.

Advies: *Onderzoek als alternatief van intercity-bediening van station Rotterdam Stadionpark een intercity-bediening van Rotterdam Lombardijen of model waarbij intercity's Rotterdam Centraal – Dordrecht om-en-om stoppen op Rotterdam Stadionpark en Rotterdam Lombardijen. Verken ook de kosten en baten van een stop van Intercity Direct in het zuiden van Rotterdam en de impact die dit heeft op de CitySprinter.*

e. Locatie en capaciteit keerpunt

Volgens de pre-verkenning is de maximale capaciteit van de Grote Brug in Dordrecht 8 CitySprinters per richting per uur in verband met de brugopening. Omdat uit wordt gegaan van een frequentie van 12 treinen per uur ter hoogte van Rotterdam zullen in dat geval 4 treinen voor de brug moeten keren en is hiervoor een keerpunt nodig. Hoewel wij van mening zijn dat op de brug een hogere capaciteit mogelijk is voor de CitySprinter (zie volgende paragraaf), onderschrijven wij de wenselijkheid van het genoemde keerpunt. Dit is van belang voor de bijsturing bij verstoringen én voor het eventueel faciliteren van nog hogere frequenties in de toekomst.

Het keerpunt is bij voorkeur voorzien van twee keersporen zodat bij een verstoring bij Dordrecht alle CitySprinter treinen op deze locatie kunnen keren. Eén keerspoor heeft hiervoor onvoldoende capaciteit. Wij onderschrijven daarnaast de conclusie van de pre-verkenning dat het op basis van de vervoerwaarde wenselijk is om de keervoorziening zo dicht mogelijk op de brug bij Dordrecht te realiseren zodat op momenten dat er treinen voor de brug keren reizigers op zoveel mogelijk stations kunnen profiteren van de hogere frequentie.

Uitgaande van de beschikbare ruimte zijn er vier mogelijke locaties voor de keervoorziening. De eerste mogelijke locatie is ten zuiden van station Rotterdam Lombardijen. Hier is reeds een keerspoor in middenligging aanwezig. Hier is echter geen ruimte voor een tweede keerspoor. Dit bestaande keerspoor bij Lombardijen kan in de toekomst nuttig zijn in daluren als hoge frequenties in Barendrecht en Zwijndrecht niet nodig zijn. De tweede mogelijke locatie is tussen de bestaande fly-overs bij Rotterdam Lombardijen en de kap Barendrecht. De derde mogelijke locatie is ten zuiden van de kap Barendrecht. In beide gevallen is aanpassing van de sporenbundel nodig en is de haalbaarheid afhankelijk van de locatiekeuze voor de vrije kruising voor de CitySprinter (zie begin van dit hoofdstuk).

De vierde locatie is direct ten zuiden van station Zwijndrecht. Deze locatie ligt het dichtst bij de Grote Brug en heeft daarom vanuit vervoerwaarde de voorkeur. De ruimte om hier een keervoorziening te realiseren is echter krap. Een mogelijke oplossing is het verlengen van de perrons van station Zwijndrecht aan de noordzijde en inkorten van deze perrons aan de zuidzijde. Zo ontstaat er meer ruimte voor keersporen in middenligging. Bijkomend voordeel is dat de verlegging van de perrons een betere ontsluiting mogelijk maakt van station Zwijndrecht. Het station kan dan een extra entree krijgen bij de viaducten Koninginneweg en/of Karel Doormanlaan en beter geïntegreerd worden in de omgeving.

Advies: *Kies bij de realisatie van een keervoorziening voor de Grote Brug van Dordrecht bij voorkeur voor twee keersporen voor de CitySprinter zodat bij een verstoring op de Grote Brug of bij station Dordrecht de CitySprinter hoogfrequent kan blijven rijden tussen Den Haag Centraal en dit keerpunt. Kies gezien de vervoerwaarde bij voorkeur voor de locatie tussen station Zwijndrecht en de Grote Brug in middenligging van de CitySprintersporen en behoud daarnaast het bestaande keerspoor bij Rotterdam Lombardijen. Onderzoek voor het mogelijk maken van de voorkeurslocatie bij Zwijndrecht*

nut en noodzaak van verschuiving van de perrons van station Zwijndrecht in noordelijke richting gecombineerd met een verbeterde inpassing van dit station in de omgeving (ligging entrees).

f. Dienstregeling bij brugopening

Wij constateren dat de Grote Brug ten noorden van station Dordrecht 1x per uur open gaat. Hoewel dit in theorie per uur per richting slechts voor 1 trein gevolgen heeft is toch het voorstel in de startbeslissing dat de CitySprinter bij een frequentie van 12x per uur 4x per uur zou moeten keren voor de brug. Nadeel hiervan is dat de CitySprinter van/naar Dordrecht niet goed gespreid over het uur zal rijden. Er ontstaan intervallen van 5 en 10 minuten in plaats van een regelmatige interval van 5 minuten. De dienstregeling is hierdoor niet herkenbaar voor de reiziger en dit zal leiden tot een onevenwichtige spreiding van reizigers over de verschillende treinen. Daarnaast is het door de discussie over eventuele fasering van de realisatie nog niet zeker dat de CitySprinter na station Dordrecht naar Stadspolders of Leerpark zal rijden of voorlopig eindigt op station Dordrecht. Als de andere 8 CitySprinters allemaal eindigen op Dordrecht dreigt afhankelijk van de geboden aansluitingen in combinatie met de wisselende intervallen een nog grotere disbalans te ontstaan in de spreiding van de reizigers. Dit is onwenselijk.

Wij zien mogelijkheden om ondanks de brugopeningen wel alle 12 CitySprinters door te rijden naar Dordrecht. Dit kan sowieso in de spits omdat de Grote Brug dan niet open gaat. Maar ook buiten de spits zijn deze mogelijkheden er. Sinds de Grote Brug op Rijnvaartheogte ligt zijn de meeste brugopeningen nodig voor de recreatievaart (staande-mast-route). Het aanbod van recreatief vaarverkeer is er voornamelijk in de zomer. Uit onderzoek uitgevoerd bij de instelling van het huidige brugregime in de jaren 90 bleek 85% van de doorvaarten in de maanden juni t/m augustus te zijn. Daarna volgt de maand mei. In alle andere maanden was er voornamelijk beroepsvaart en zouden per dag hiervoor 3 tot 5 brugopeningen volstaan.

Door buiten de maanden juni t/m augustus het aantal vaste brugopeningen te beperken (bijvoorbeeld 1x per 3 uur) zijn kan de CitySprinter in de meeste gevallen 12x per uur rijden of in de toekomst zelfs nog vaker. Dit roept de vraag op welke aanpassing van de dienstregeling mogelijk is als de brug wel open gaat, met name in de zomer. Dat betekent dat richting het zuiden 1 trein per uur te laat aankomt in Dordrecht. Dit kan worden opgevangen door in dat geval een kortere kering te hanteren in Dordrecht. In de andere richting zou door het overslaan van Zwijndrecht en/of Barendrecht de wachttijd voor de brug kunnen worden gecompenseerd waardoor vanaf Rotterdam Lombardijen weer een regelmatige 5-minutendienst kan worden aangeboden. Bij deze alternatieve dienstregeling blijft realisatie van een keerpunt tussen station Zwijndrecht en de Grote Brug (zie vorige paragraaf) wel wenselijk omdat zo de dienstregeling bij een storing van de Grote Brug of een calamiteit bij station Dordrecht kan worden bijgestuurd.

Advies: *Neem als uitgangspunt dat de CitySprinter in ieder geval in de spits 12x per uur rijdt t/m Dordrecht zodat de treinen goed gespreid rijden over het uur. Open hiervoor buiten de zomermaanden de Grote Brug bij Dordrecht alleen ad hoc en doe dit bij voorkeur alleen op 3 of 4 vaste momenten per dag. Open de brug in de zomer net als nu maximaal 1x per uur buiten de spits. Werk een aangepaste dienstregeling uit voor 1 van deze 12 treinen voor de momenten dat de Grote Brug geopend is.*

g. Aanlanding en perroncapaciteit station Dordrecht

Zolang er maximaal 8 CitySprinters per uur rijden en alle CitySprinters keren op station Dordrecht kunnen alle treinen worden afgehandeld op het huidige aantal perrons, al is het dan wel erg krap. Wel zal spoor 1 dan ook moeten worden opgedeeld in A en B fases en voor de CitySprinter wordt dan ook het huidige kopspoor 20 gebruikt (of indien het perron wordt verbreed spoor 21). Aandachtspunt is wel de beschikbare lengte van het perron langs dit spoor. Gaan er meer

CitySprinters rijden en/of gaan deze doorrijden naar Dordrecht Stadspolders of Dordrecht Leerpark dan is minstens één extra perron nodig tenzij de CitySprinters na Dordrecht Leerpark doorrijden naar Breda/Roosendaal in plaats van de huidige Sprinters.

Omdat wij doorrijden van de CitySprinter naar verder gelegen bestemmingen essentieel vinden (zie volgende paragrafen) en mogelijkheden zien om de CitySprinter niet 8x per uur maar 12x per uur (in ieder geval in de spits) naar Dordrecht te rijden (zie vorige paragraaf) vinden wij de aanleg van een extra eilandperron essentieel. Alleen wanneer ervoor gekozen zou worden de bestaande Sprinters ten zuiden van Dordrecht te vervangen door de CitySprinters of door doorrijdende intercity's uit Rotterdam (zie paragraaf 2j) zou dit extra perron achterwege kunnen blijven. Ook in die situatie wordt de perroncapaciteit van Dordrecht maximaal benut.

Advies: Wij adviseren station Dordrecht toekomstvast te verbouwen en daarom tenminste één perronspoor toe te voegen. Voorkeur heeft een extra eilandperron waardoor twee perronsporen worden toegevoegd. Wij adviseren zo nodig het perron langs spoor 20 te verlengen zodat de CitySprinter op maximale lengte kan rijden.

h. Dordrecht – Dordrecht Stadspolders en verder

Een groot deel van de reizigers die overstappen op station Dordrecht betreft reizigers die overstappen tussen de Merwedelingelijn en de treinen van/naar Rotterdam. Daarnaast is de A15 die parallel aan de Merwedelingelijn loopt een landelijke file hotspot. Deze weg stond in 2023 op plek 7 van de landelijke file top 10³.

Als een rechtstreekse verbinding wordt 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 graag verder doorrijden dan Dordrecht Stadspolders.

Doorrijden naar Gorinchem kan 4x per uur zonder extra infrastructuur door de huidige R-net treinen te vervangen door de CitySprinter. Dit is daarom een quick-win. Aandachtspunt is dan wel de robuustheid vanwege de stukken enkelspoor op deze lijn. Met partiële spoorverdubbelingen en een keerspoor bij Dordrecht Stadspolders of Sliedrecht kan de robuustheid worden verbeterd. Ander aandachtspunt is dat meerdere perrons van de Merwedelingelijn slechts 120 meter lang zijn. Het is een no-regret-maatregel deze perrons te verlengen naar tenminste 175 meter. Momenteel zijn de treinen in de spits al overvol maar kunnen deze treinen niet worden verlengd door de te korte perrons. Deze infra-aanpassingen zijn relatief goedkoop. Dure maatregelen zoals vrije kruisingen zijn niet nodig.

Een andere optie zou zijn om de CitySprinter 4x per uur aanvullend op de bestaande R-net treinen te rijden op het eerste stuk van de Merwedelingelijn, bijvoorbeeld tot en met station Sliedrecht. Dit vraagt realisatie van een keerspoor en spoorverdubbeling tussen Stadspolders en Sliedrecht. Een dure verdubbeling van de Baanhoekbrug over de Beneden Merwede lijkt hiervoor echter niet nodig. Voordeel is dat de CitySprinter betrouwbaar kan rijden omdat het hele traject met uitzondering van deze brug dan dubbelsporig is. Tegelijkertijd zouden de bestaande treinen van de Merwedelingelijn (Geldermalsen-Dordrecht) kunnen worden versneld door non-stop te rijden van Sliedrecht naar Dordrecht. Gezien de benodigde investering lijkt dit meer een variant om naar door te groeien.

Advies: Wij adviseren de CitySprinter door te rijden naar Gorinchem en Geldermalsen in plaats van de R-net treinen, hiervoor de perrons op deze lijn waar nodig te verlengen en te verkennen waar in

³ <https://www.anwb.nl/verkeer/nieuws/nederland/2023/juli/filezwaarte-juli-2023>

verband met robuustheid partiële spoorverdubbeling en keerspoeren nodig zijn om dit te realiseren.

i. Dordrecht Amstelwijck

Het is mogelijk Dordrecht Leerpark te bedienen via het reeds aanwezige derde spoor tussen Dordrecht en Dordrecht Leerpark. Het toevoegen van Dordrecht Amstelwijck vraagt echter viersporigheid (Pre-verkenning blz. 35). Dit laatste is gezien de beperkte beschikbare ruimte complex, maar niet onmogelijk. Voorkomen moet worden dat realisatie van Dordrecht Amstelwijck op een later moment leidt tot hogere kosten omdat op hetzelfde traject het spoor dan twee keer moet worden uitgebreid en mogelijk een deel van de infrastructuur (ligging sporen en/of perrons) moet worden aangepast.

Advies: *Wij adviseren indien station Dordrecht Amstelwijck niet direct wordt gerealiseerd bij het ontwerp van de spoorinfrastructuur tussen Dordrecht en Dordrecht Leerpark voor de eerste fase van de CitySprinter in het ontwerp wel rekening te houden met realisatie van station Dordrecht Amstelwijck en wanneer dit efficiënter is voorbereidende bouwwerkzaamheden mee te nemen, zodat realisatie van dit station in een latere fase niet onnodig duurder wordt.*

In de pre-verkenning wordt ook 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.*

j. Dordrecht Amstelwijck – Lage Zwaluwe en verder

De A16 tussen knooppunt Zonzeel en Dordrecht staat in de ochtendspits op plek 8 van de landelijke file top 10. Er lijkt daarom veel potentie voor groei van het reizigersverkeer per trein voor bestemmingen ten zuiden 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.

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 CitySprinter zou een extra verbinding worden maar alleen voor reizigers binnen Dordrecht. Voor reizigers ten zuiden van Dordrecht is de CitySprinter geen verbetering. Deze beperkt hooguit de wachttijd in Dordrecht voor reizigers die doorreizen richting Rotterdam.

Er is in onze ogen een efficiënter en aantrekkelijker vervoerproduct voor de reiziger denkbaar voor reizigers tussen West-Brabant en de Drechtsteden en Rotterdam. Wij zien hiervoor twee mogelijke modellen:

1. Het eerste model is dat de CitySprinter één of beide Sprinterdiensten overneemt. Onderzocht zou moeten worden of op één van de corridors elk kwartier gereden kan worden (in ieder geval in de spits). De Sprinter op de andere corridor zou dan kunnen worden versneld door binnen Dordrecht alleen op het hoofdstation te stoppen. Dit model betekent 0 tot 2 extra treinen per uur per richting op de Moerdijkbrug.

2. Het tweede model is dat de CitySprinter gaat keren op Lage Zwaluwe. In dat model blijven de bestaande sprinters rijden maar kunnen wel worden versneld door binnen Dordrecht alleen op het hoofdstation te stoppen. Dit model betekent 4 extra treinen per uur per richting op de Moerdijkbrug en lijkt zonder uitbreiding van de Moerdijkbrug alleen inpasbaar als de Intercity naar Vlissingen verplaatst zou kunnen worden naar de HSL met een aansluiting op de HSL bij Moerdijk.

De mogelijkheden ten zuiden van Dordrecht hangen 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. Onderzocht moet in ieder geval worden of een kwartierdienst tot aan Lage Zwaluwe mogelijk is.

In beide modellen zou het opstelterrein eventueel ook in de omgeving van Lage Zwaluwe kunnen komen in plaats van Dordrecht Oostkil. Een subvariant van beide modellen is dat één van de bestaande Sprinters wordt vervangen door een Intercity die nu keert op Dordrecht zodat een zonetrein ontstaat. Zo zou bijvoorbeeld Breda Prinsenbeek een Intercity-verbinding met Rotterdam Centraal kunnen krijgen die onderweg alleen stopt in Lage Zwaluwe, Dordrecht en Rotterdam Lombardijen.

Advies: *Onderzoek optimalisatie van de dienstregeling in de driehoek Dordrecht/Roosendaal/Breda op de bestaande infrastructuur die mogelijk wordt door de komst van de CitySprinter. Onderzoek daarbij de kosten en baten van een model waarin de CitySprinter niet keert in Leerpark of Amstelwijk maar in Lage Zwaluwe en van een model waarin de CitySprinter doorrijdt naar Roosendaal en/of Breda in plaats van de bestaande Sprinters. Onderzoek in dit verband ook Lage Zwaluwe als alternatieve locatie voor het opstelterrein en vervanging van 1 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.*

k. Locatiekeuze Transferium

Op de locatie Dordrecht Amstelwijk 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 vorige paragraaf). 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 vorige paragraaf).

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 Amstelwijk.*

l. Innovaties en besparingsmogelijkheden

Blijkens de startbeslissing wordt ook gekeken naar innovaties en besparingsmogelijkheden door waar mogelijk slim af te wijken van bestaande ontwerpvoorschriften en normenkader (paragraaf 3.1.1 blz. 15). Op blz. 31 van de pre-verkenning worden als voorbeeld van besparingsmogelijkheden genoemd: perronlengtes, hellingen, aslasten en het omgrenzingsprofiel. Voorbeelden van innovaties worden echter niet genoemd.

De CitySprinter kan met lichter materieel rijden. Wij vinden het niet verstandig hier in het ontwerp vanuit te gaan bijvoorbeeld door het gebruik van steilere hellingen, door het bouwen van infrastructuur voor alleen lagere aslasten en door het toepassen van een krupper omgrenzingsprofiel. Door de infrastructuur ook geschikt te houden voor zwaarder intercity materieel kan bij werkzaamheden een aangepaste dienstregeling worden aangeboden met intercity's en Sprinters op twee sporen. Ook wordt het zo mogelijk tijdens nachtelijk onderhoud een nachtnet te blijven aanbieden met zwaarder intercity materieel.

Het kiezen voor andere normen maakt het ontwerp ook minder toekomstvast. Als in de toekomst op delen van het traject spooruitbreiding zou plaatsvinden voor bijvoorbeeld een vrijliggende metro zouden dan de CitySprinter sporen alsnog aangepast moeten worden om geschikt te worden gemaakt voor zwaarder en groter intercitymaterieel. Tegelijk is het ook denkbaar dat in de toekomst de CitySprinter met zwaarder materieel wordt uitgevoerd. Zo rijden in Parijs een aantal RER-treinen met dubbeldekkermaterieel gezien de hoge vervoervraag. Tenslotte zal de CitySprinter grotendeels over bestaand spoor rijden. Slechts kleine stukken zijn nieuw. Het is niet verstandig op deze kleine stukken te besparen terwijl de rest van het tracé wel geschikt is voor zwaarder materieel.

Advies: *Wij adviseren met het oog op bijsturing en toekomstvastheid uit te gaan van dezelfde ontwerpvoorschriften en het normenkader als geldt voor de intercitysporen tussen Den Haag Centraal en Dordrecht.*

Een mogelijke innovatie is de CitySprinter te rijden onder Automatic Train Operation. Juist nu het tracé geheel vrijliggend wordt, is de CitySprinter hier uitermate geschikt voor. Dit maakt de treindienst ook betrouwbaarder. Ook levert dit een besparing op voor de exploitatiekosten. Het personeel kan dan flexibel worden ingezet voor serviceverlening in de trein. Ook maakt dit in de toekomst doorgroei naar hogere frequenties makkelijker.

Advies: *Onderzoek de invoering van Automatic Train Operation op het CitySprinter traject met het oog op verhoging van de betrouwbaarheid en verlaging van de exploitatiekosten.*

3. Bekostiging en fasering

a. Meer budget nodig van overheden, projectontwikkelaars en werkgevers

In de pre-verkenning is uitgegaan van een benodigd budget van 2,6 miljard euro (inclusief BTW, prijspeil 2019-2020) voor de infrastructurele aanpassingen (blz. 31). Dit is exclusief de noodzakelijke investeringen in bestaande en nieuwe stations waarvoor 1,04 miljard euro nodig is (inclusief BTW). Totaal zou daarmee tenminste circa 3,6 miljard euro nodig zijn. Dit bedrag is ook vastgesteld in het Bestuurlijk Overleg MIRT van 26 november 2020. Per saldo is nog meer nodig want de bovenstaande bedragen zijn ook exclusief maatregelen voor geluid, trillingen, energievoorzieningen en transfercapaciteit.

Voor de realisatie van maatregelen waartoe in de MIRT-Verkenning Oude Lijn besloten wordt, hebben het rijk en de regio echter nog maar € 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. Dit betekent dat meer dan de helft van het budget nog gevonden moet worden. In de startbeslissing wordt als oplossingsrichting gesproken over het onderzoeken van meekoppelkansen voor derden waardoor zij additioneel budget kunnen reserveren. Dat wordt echter 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 planbatenhoefting. 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 stimulant 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 planbatenhoefting, 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 vervoerwaarde gezien omstreeks 2040 nodig en 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. Dit kan ook door waar mogelijk frequenties al te verhogen zodat de vervoervraag wordt gestimuleerd. Met name in het weekend zijn er kansen want daar is op dit moment de frequentie nog maar 2x per uur. Maar ook op andere dagen zijn er mogelijkheden de frequentie te verhogen. Het is mogelijk de frequentie al voor 2030 te verhogen naar 8x per uur binnen de dan beschikbare infrastructuur op de Oude Lijn. De CitySprinter is dan alleen nog niet vrijliggend. 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: *Onderzoek of het ruimtelijk planproces voor de CitySprinter kan worden versneld.*

Advies: *Verhoog de frequentie van de huidige Sprinter Den Haag Centraal – Dordrecht in het weekend 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.*

Het is daarnaast mogelijk om onderdelen van het project versneld te realiseren die qua ruimtelijk planproces of bouw een kortere doorlooptijd nodig hebben. Volgens de pre-verkenning is slechts beperkt fasering mogelijk (blz. 33) gezien de samenhang van de maatregelen voor de systeemsprong. Gesteld wordt dat de capaciteitsuitbreiding tussen Den Haag Centraal en Den Haag HS ook nuttig is als op de Oude Lijn wordt gekozen voor een beperkte frequentieverhoging als tussenstap en dat de verlenging tot Dordrecht Leerpark of Amstelwijck separaat kan worden gemaakt. Hiermee wordt gesuggereerd dat het later zou kunnen (blz. 9 participatieplan noemt Dordrecht Stadspolders als "eindbeeld") maar dit zou ook eerder kunnen dan het vrij leggen van de CitySprinter. Daarnaast wordt station Rotterdam Stadionpark al uitgewerkt in een aparte MIRT-procedure. Ook dit station zou eerder open kunnen.

Advies: *Realiseer de capaciteitsuitbreiding Den Haag Centraal – Den Haag HS op korte termijn als no-regretmaatregel zodat de frequentie van de CitySprinter snel kan worden verhoogd naar 8x per uur. Onderzoek of de opening van station Dordrecht Leerpark ook kan worden versneld door hier de spooruitbreiding te realiseren vooruitlopend op de overige maatregelen van de systeemsprong.*

Wij erkennen dat veel van de overige maatregelen niet los van elkaar kunnen worden genomen omdat deze in samenhang nodig zijn om de CitySprinter vrij te leggen om zo een hogere frequentie mogelijk te maken. Wij zien echter wel mogelijkheden meer onderdelen versneld te realiseren en zo ook de reizigersgroei een impuls te geven. Dit geldt voor de opening van het station Rijswijk Buiten en mogelijk ook de stations Rotterdam Van Nelle en Schiedam Kethel. Het is van belang dat indien mogelijk de opening van nieuwe stations niet wacht tot er voldoende vervoerwaarde is maar dat deze stations reeds beschikbaar zijn als de eerste huizen worden opgeleverd.

Het nieuwe station Rijswijk Buiten moet snel worden geopend aangezien de bebouwing in de directe omgeving reeds grotendeels is gerealiseerd. Omdat op dit deel van het traject reeds viersporigheid is zijn er hiervoor geen belemmeringen. Wij merken wel op dat bij de recente bouw van het viaduct ter hoogte van het nieuwe station bij de Laan van Het Haantje onvoldoende rekening is gehouden met het nieuwe station. Aanpassing van het viaduct is nodig om perrons in te passen. Voor de sociale veiligheid op de rustige uren is het wenselijk te kiezen voor een eilandperron tussen de twee CitySprintersporen zodat wachtende reizigers zich verzamelen op hetzelfde perron. In theorie hoeft er geen eilandperron te komen tussen de intercitysporen. Wel geeft dit beperkingen tijdens onderhoud en verstoringen. Bovendien kan dit alleen als tegelijkertijd de westelijke ligging van de CitySprinter worden gerealiseerd. Als de westelijke ligging pas later volgt dan zijn vanaf de opening twee eilandperrons noodzakelijk. Omdat snelle opening van het station prioriteit heeft, de aanwezigheid van perrons langs de intercitysporen de spoorlayout meer toekomstvast maakt en de bestaande stations ook allemaal perrons hebben langs de intercitysporen heeft dit de voorkeur.

Advies: *Realiseer gezien de reeds aanwezige bebouwing op korte termijn station Rijswijk Buiten met twee eilandperrons. Dit hoeft niet te wachten op de andere infra-aanpassingen voor de CitySprinter.*

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 de viersporigheid tussen Schiedam Kethel en Schiedam Centrum versneld 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. Wij vinden het van belang dat de reeds aanwezige fundering voor een trambaan wordt benut zodat reizigers vanaf de opening van station Schiedam Kethel vanaf daar ook de tram kunnen nemen.

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. Ook voor dit station adviseren wij twee eilandperrons. Verder adviseren wij de reeds voorbereide trambaan af te maken en uiterlijk bij de opening van het station ook de tram naar dit station te realiseren.*

Mogelijk kan ook de opening van station Rotterdam Van Nelle worden versneld. Op dit deel van het traject is reeds viersporigheid. Wel liggen op deze locatie diverse overloopwissels die mogelijk nodig blijven tot het moment dat de CitySprinter een vrije ligging heeft gekregen.

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

4. Participatie en planning

a. Zienswijze kansrijke oplossingsrichtingen

Het moment van uw verzoek voor een zienswijze vinden wij opmerkelijk. De startbeslissing is in 2022 genomen en daaraan voorafgaand heeft reeds een pre-verkenning plaatsgevonden. Uit de planning van uw participatieplan blijkt dat stap 1 (globale logistieke analyse) en stap 2 (haalbaarheidsanalyse bedienmodellen) reeds in 2023 hebben plaatsgevonden terwijl de eerste informatiebijeenkomsten pas zijn gestart in december 2023. De informatie over de resultaten van stap 1 en stap 2 heeft u niet bekend gemaakt op platformparticipatie.nl. Tevens staat in het participatieplan dat reeds deze of volgende maand een concept-Notitie Kansrijke Oplossingen zal verschijnen. De rapportage Opbrengst Omgevingsparticipatie wordt daarvan een bijlage. Onvoldoende duidelijk is in hoeverre de zienswijzen die nu worden ingediend nog van invloed kunnen zijn op deze concept-notitie of dat er nog een aparte zienswijze procedure plaatsvindt over deze concept-notitie.

De volgende stap is dat er dit najaar participatie plaatsvindt over de nog te verschijnen Notitie Reikwijdte en Detailniveau. In andere projecten wordt deze notitie al aan het begin van de verkenning ter consultatie voorgelegd en volgt pas daarna de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen. Ons is onduidelijk waarom u in dit geval deze volgorde hebt omgedraaid. Wij vinden het van belang dat het na het verschijnen van de concept-Notitie Kansrijke Oplossingen nog mogelijk is zienswijzen in te dienen die van invloed kunnen zijn op de te onderzoeken oplossingsrichtingen.

Advies: *Wij adviseren een zienswijze procedure op de concept-Notitie Kansrijke Oplossingen eventueel gecombineerd met de reeds geplande zienswijze procedure op de concept-Notitie Reikwijdte en Detailniveau.*

b. Onderverdeling deelprojecten

Wij hebben er begrip voor dat de MIRT-verkenning is opgesplitst in deelprojecten. De logistieke keuzes bij station Dordrecht zijn echter bepalend voor de toekomstvastheid van de sporenlayout en de mogelijkheden voor de toekomstige lijnvoering en bijsturing.

Advies: *Wij adviseren voor station Dordrecht alle besluitvorming die de (toekomstige opties van) de inrichting van de sporenlayout en lijnvoering beïnvloeden, waaronder in ieder geval aantal, locatie, lengte en breedte van de perrons onder het deelproject CitySprinter te laten vallen en niet onder het deelproject station Dordrecht.*

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