

## Integrale analyse van maatschappelijke en economische effecten Oude Lijn

### Op basis van de Regionaal Economische Effectstudie (REES) en de Maatschappelijke kosten-batenanalyse

#### Inhoud

1.	Samenvatting.....	2
2.	Inleiding.....	4
2.1	Achtergrond .....	5
2.2	Opgaven en Ingrepen.....	5
2.3	Maatschappelijke economische analyses.....	6
3.	Eindbeeld schaalsprong Zuidelijke Randstad .....	8
3.1	Regionaal Economische effecten .....	8
3.2	Maatschappelijke kosten en baten .....	10
4.	Deelprojecten/-gebieden .....	12
4.1	Knopen.....	12
4.2	Frequentieverhoging.....	13
4.3	Nieuwe stations.....	14

## 1. Samenvatting

In dit document zijn de belangrijkste bevindingen en conclusies van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) en de regionaal economische effectenstudie (REES) voor de MIRT-verkenning Oude Lijn samengevat. Zowel de regionaal-economische effectenstudie als de MKBA laten zien dat de investeringen in het MIRT-project Oude Lijn bijdragen aan de verdere verstedelijking, een duurzame bereikbaarheid van de Zuidelijke Randstad, dit leidt tot positieve maatschappelijke en economische effecten op nationale schaal.

### *Oude Lijn draagt bij aan schaa sprong OV en verstedelijking*

De investeringen in de Oude Lijn vervullen een belangrijke rol om de woningbouwopgave in Zuid-Holland binnenstedelijk op te lossen en de OV-bereikbaarheid te laten aansluiten op de groeiende vraag naar openbaar vervoer. De bijdrage aan verstedelijking is direct zichtbaar rond de nieuwe stations, maar ook de bestaande stations en de frequentieverhoging hebben hierin een belangrijke functie:

- De investeringen op de knopen Leiden Centraal, Laan van NOI, Schiedam Centrum en Dordrecht zorgen niet direct tot extra ontwikkeling (verstedelijking) bovenop de 170 duizend woningen die tot 2040 gepland zijn. De verdichtingsplannen houden vaak al rekening met het opwaarderen van het station. Van belang is dat wanneer de knelpunten op de stations toenemen en investeringen uitblijven dit kan leiden tot een lagere ontwikkeling (verstedelijking) en er minder dan 170 duizend woningen gerealiseerd kunnen worden. Investerings op de knopen zijn daarmee nodig om verstedelijking te faciliteren.
- De realisatie van de nieuwe stations Rijswijk Buiten, Schiedam Kethel, Rotterdam Van Nelle en Dordrecht Leerpark kunnen zorgen voor extra verstedelijking bovenop de bestaande plannen. Het gaat om minimaal 5 duizend additionele woningen en ruim 8 duizend arbeidsplaatsen bij de nieuwe stations in 2040.. Gemeenten hebben aangegeven dat rondom nieuwe stations verdere verdichting mogelijk is als het station er daadwerkelijk komt. Aandachtspunt bij de realisatie van de nieuwe stations Kethel en Rotterdam van Nelle is dat spoorverdubbeling tussen Delft en Schiedam benodigd is.
- Ook de frequentieverhoging (naar 8x/uur), in combinatie met het realiseren van de nieuwe stations zorgt voor additionele verstedelijking. Het gaat om een toename van nog eens 10 duizend woningen en 12 duizend arbeidsplaatsen die mogelijk wordt als de OV-capaciteit wordt uitgebreid en de OV-kwaliteit een impuls krijgt.
- Wanneer het integrale eindbeeld wordt gerealiseerd (eindbeeldinvesteringen op de knopen, vier nieuwe stations en een frequentieverhoging), dan mag worden uitgegaan van nog verdere intensivering van de verstedelijkingsplannen in de Zuidelijke Randstad. Het gaat om 24 duizend woningen en ruim 30 duizend arbeidsplaatsen in 2040 die rond de OV-infrastructuur van de Oude Lijn extra kunnen worden toegevoegd, bovenop de bestaande plannen.

### *Economische impuls en sociaal maatschappelijke effecten*

De economische en maatschappelijke effecten ontstaan door de wisselwerking tussen bereikbaarheid en de ruimtelijke ontwikkeling.

- Door de verbeterde bereikbaarheid neemt de kans op ontmoeting toe en daarmee is de kans op uitwisseling van (onbetaalde) kennis groter. Daardoor treden schaalvoordelen op voor producenten, dat komt doordat hun afzetmarkt groter wordt, concurrentievoordelen voor consumenten ontstaan (meer keuze), er een betere match op de arbeidsmarkt mogelijk is en zogenaamde kennisspillovers optreden (*matching, sharing, learning*). Dit resulteert enerzijds in effecten op het bruto regionaal product en versterkt de economische

structuur van de regio. Anderzijds neemt de kans toe dat mensen een (beter) passende baan of onderwijsplek vinden en zorg toegankelijker wordt.

- Locaties langs de Oude Lijn worden aantrekkelijker en hebben meer ontwikkelpotentieel. Op het moment dat dit ontwikkelpotentieel wordt benut door meer woningen, werkgelegenheid en voorzieningen rond de Oude Lijn, heeft dit ook weer impact op de bereikbaarheid. Mensen kunnen daardoor immers nog meer banen en voorzieningen bereiken (wederkerigheid). Naast het extra ontwikkelpotentieel hebben ook bestaande en geplande ontwikkelingen baat bij de investeringen rond de Oude Lijn. Onder meer om de bereikbaarheid en (stedelijke) kwaliteit duurzaam te borgen. Dit geldt ook voor bestaande stations waarin binnen de deelprojecten niet wordt geïnvesteerd (bv. Delft, Voorschoten of Den Haag Moerwijk).
- Bovendien dragen de interventies op vooral de bestaande knopen eraan bij dat een brede groep mensen aangetrokken wordt tot het maken van reizen met het OV (kansen voor mensen). De interventies dragen ook bij aan toegankelijke en sociaal veilige knopen, waardoor kwetsbare doelgroepen vaker gebruik maken van het OV.

De ontwikkelingen in bereikbaarheid, woon- en (top)werklocaties versterken elkaar verder en dragen zo verder bij aan een duurzame economische groei. Dit blijkt onder meer uit de mate waarin de economische hotspots langs de lijn (Life Sciences & Health, Recht, ICT, Security, HighTech, Mechatronica, Space, Maritiem, Havendiensten en Offshore) worden bediend, uit de verbeterde toegang tot banen, zorg en onderwijs voor iedereen, maar met name ook voor kwetsbare groepen. In de MKBA uit dit zich in een positieve verhouding tussen baten en kosten, waarbij de baten ca. 1,5 tot 2,5 keer groter zijn dan de kosten, afhankelijk van het scenario.

### *Deelprojecten hebben verschillende impacts*

Hoewel de investeringen in gezamenlijkheid bijdragen aan de noodzakelijke schaa sprong, zijn er uiteraard wel verschillen in de effecten die afzonderlijke deelprojecten hebben:

- De **bestaande knooppunten** moeten de groei van de regio aan kunnen en faciliteren en voldoen momenteel niet aan het kwaliteitsniveau dat past bij verstedelijkingsopgave. Bovendien is het gewenst dat een zo groot mogelijke groep kan profiteren (kansen voor mensen) van deze groei. De huidige stations bevatten knelpunten die de groei en daarmee de verstedelijking op termijn belemmeren. Het gaat dan onder andere om:
  - Gebrek aan **transfercapaciteit** kan ontwikkeling direct belemmeren (station Leiden Centraal, Laan van NOI en Dordrecht)
  - **Sociale veiligheid** (station Schiedam Centrum en Dordrecht)
  - Logische **aansluiting op stedelijke omgeving** (Den Haag Laan van NOI, Schiedam en Leiden Centraal)
 Voor elk van de bestaande knopen zijn verschillende alternatieven onderzocht om de stations een kwaliteitsimpuls te geven. Deze alternatieven leiden tot beperkte verschillen in hun bijdrage aan de agglomeratiekracht en kansen voor mensen. Alleen de binnen budgetvarianten van de knopen zijn niet toereikend om een substantiële bijdrage aan de 'agglomeratiekracht' en 'kansen voor mensen' te leveren.
- De **frequentieverhoging** (Citysprinter) naar 8x/uur draagt bij aan een **verbetering van bereikbaarheid** in de Oude Lijn-regio. De **nieuwe stations doen dit op lokaal niveau**: de directe omgeving van de stations wordt beter bereikbaar, maakt banen en voorzieningen beter bereikbaar voor (toekomstige) bewoners en draagt daarmee bij aan een aantrekkelijker woonomgeving, agglomeratiekracht en kansen voor mensen. Voor de gehele regio zorgen de nieuwe stations voor ontsluiting van nieuwe gebieden, maar ook voor iets langere reistijden voor doorgaande reizigers, waardoor de bereikbaarheidseffecten niet alleen positief zijn. De

**combinatie van een hogere frequentie en nieuwe stations** zorgt per saldo wel voor een verbetering van de bereikbaarheid. De impact op de ervaren reistijd is nog groter, doordat voor- en natransport wordt verkort en wachttijd afneemt. Er zijn aanvullende synergie-effecten te verwachten in de bereikbaarheid als gevolg van verbeteringen in het stedelijk OV. Frequentieverhoging draagt daarnaast bij aan kortere ervaren reistijden en helpt om pieken in de spits iets beter te spreiden.

Bij de realisatie van afzonderlijke nieuwe stations spelen de volgende overwegingen:

- **Impact op omgeving:** de nieuwe stations dragen bij aan de OV-ontsluiting van de directe woon- en werkomgeving van het station. Dit geldt met name voor Rijswijk Buiten en Schiedam Kethel. In mindere mate geldt dit voor Rotterdam van Nelle en Dordrecht Leerpark (met al relatief goed OV in huidige situatie). Echter zijn de ruimtelijke ontwikkelingen rond Leerpark en Van Nelle wel meer gericht op het OV.
- **Aansluiting op plannen en potentie:** rondom alle vier de locaties wordt volop ontwikkeld, of is al volop ontwikkeld. De stations kunnen worden gezien als OV-drager voor deze ontwikkelingen. Het vergemakkelijkt het OV-gebruik voor de nieuwe bewoners en werkkenden. Dit geldt voor alle vier stations, maar extra potentie (voor arbeidsplaatsen) dankzij het station zien we met name bij Schiedam Kethel. Bij Van Nelle geldt dat een groot deel van de voorziene ontwikkeling nog moet worden gerealiseerd en kan een nieuw station nog meer als vliegwiel werken. Investeren in nieuwe stations Kethel en Van Nelle sluit bovendien aan bij de transformatie van bedrijventerreinen (zoals 's Gravenlandsepolder, Spaanse Polder en Van Nelle).
- **Complexiteit realisatie:** bij het realiseren van een nieuw station moet ook rekening worden gehouden met de complexiteit van de realisatie en het effect op de planning hiervan. Dordrecht Leerpark en Rijswijk Buiten kunnen worden gerealiseerd zonder verdere ingrepen aan het spoor, terwijl voor Schiedam Kethel en Rotterdam van Nelle spoorverdubbeling noodzakelijk is.
- De **spoorverdubbeling** die tussen Delft en Schiedam benodigd voor Kethel en Van Nelle maakt deze nieuwe stations (op korte termijn) kostbaar om te realiseren. Verdubbeling van het spoor biedt ook ruimte voor meer intercity's en internationale treinen (waaronder goederentreinen) op lange termijn. Daarnaast biedt de spoorverdubbeling ook mogelijkheden voor eventuele toekomstige frequentieverhoging naar 12 treinen per uur. Wanneer de spoorverdubbeling in de toekomst benodigd/gewenst is om deze verbeteringen te realiseren (kosten en baten hiervan zijn niet doorgerekend), vallen de kosten voor stations Kethel en Van Nelle lager uit

## 2. Inleiding

Onder de paraplu van de MIRT-verkenning Oude Lijn is een groot aantal onderzoeken uitgevoerd naar nut en noodzaak, mogelijke alternatieven en varianten, kosten en effecten van de verschillende deelprojecten. In twee van deze onderzoeken lag de focus op de economische en maatschappelijke impact: de Regionale Economische Effectstudie (REES) en de Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Beide studies bieden inzicht in effecten van de Oude Lijn en bieden daarmee informatie ter ondersteuning van de besluitvorming. Dit doen ze echter vanuit andere invalshoeken:

- De REES kijkt onder de noemer “agglomeratiekracht” naar regionaal economische kansen en effecten en onder de noemer “kansen voor mensen” naar vooral sociaaleconomische effecten voor verschillende doelgroepen. De REES maakt daarbij gebruik van kwantitatieve gegevens, maar duiding en conclusies zijn vooral kwalitatief.
- De MKBA, een vast onderdeel van elke MIRT-verkenning, kijkt vooral naar de ‘maatschappelijke efficiëntie’: hoe verhouden de (vooral) financiële kosten zich tot de (vooral) maatschappelijke opbrengsten? In de vergelijking in de MKBA worden alle effecten zo veel mogelijk in euro's uitgedrukt.

In deze notitie bundelen we de inzichten uit beide studies.

## 2.1 Achtergrond

De Zuidelijke Randstad is het dichtstbevolkte gebied van Nederland en een regio van economisch groot belang. De komende jaren groeit de regio sterk door. Tegelijkertijd blijft de economische ontwikkeling achter bij andere metropoolregio's en is sprake van een onderbenut economisch potentieel. In de forse verstedelijkingsopgave die de Zuidelijke Randstad heeft moet dus een antwoord worden gevonden op de tekorten op de woningmarkt, op voldoende ruimte voor werken en op een duurzame bereikbare en leefbare regio. Afgesproken is dat de stedelijke ontwikkeling vooral langs bestaande HOV-assen plaatsvindt, zodat bewoners, bezoekers en werknemers zoveel mogelijk gebruik maken van het openbaar vervoer. Tot 2040 gaat het om 170.000-200.000 nieuwe woningen en 85.000 nieuwe arbeidsplaatsen in de gemeenten aan de Oude Lijn. De Oude Lijn is de ruggengraat ('backbone') voor het realiseren van een schaa sprong in het openbaar vervoer (OV) in de Zuidelijke Randstad. Deze schaa sprong is een belangrijke randvoorwaarde om de agglomeratiekracht te versterken, de verstedelijkingsopgave mogelijk te maken en kansen voor mensen te vergroten. Inpassing van de verstedelijking vraagt om investeringen waarmee de mobiliteits- en ruimtelijke ontwikkelingen elkaar kunnen versterken (wederkerigheid). Dit is de inzet van de MIRT-verkenning Oude Lijn waarin wordt gewerkt aan projecten gericht op het realiseren van nieuwe stations, op de frequentieverhoging op het spoor en op de verbetering van de bestaande knooppunten.

## 2.2 Opgaven en Ingrepen

Volgens de OESO blijft de economische groei van de Zuidelijke Randstad jaarlijks 2 tot 4 procent achter bij het economisch potentieel. Analyses van de Brede Welvaart laten zien dat de gemeenten langs de Oude Lijn verhoudingswijs weinig brede welvaartsindicatoren hebben waarop ze erg goed scoren en relatief veel waarop ze achterblijven. De regio kent relatief veel kwetsbare wijken, bijvoorbeeld enkele gebieden die onderdeel uitmaken van het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid (NPLV): de Oude Lijn komt langs de gebieden Delft West, Dordrecht West, Den Haag Zuidwest, Rotterdam Zuid, Schiedam Nieuwland-Oost en Vlaardingen West (en enkele andere gebieden met een lage sociale-wendbaarheid volgens eerdere onderzoeken van de Oude Lijn, waaronder een aantal buurten in Rotterdam West). Door de investeringen op en direct rondom de Oude Lijn krijgen deze gebieden een betere toegang tot banen en voorzieningen, wat direct en indirect leidt tot kansen en een opwaartse sociaal economische ontwikkeling. De Oude Lijn faciliteert ook economische toplocaties en hotspots op het gebied van onder andere Life Sciences & Health, Recht, ICT, Security, HighTech, Mechatronica, Space, Maritiem, Havendiensten en Offshore. Geïnvesteerd wordt in het verbeteren van de toegankelijkheid van deze locaties en de reistijd tussen de economische toplocaties.

In nevenstaande figuur zijn de deelprojecten van de MIRT-verkenning opgenomen. Bij de knooppuntontwikkeling zijn investeringen in bestaande stations voorzien om belangrijke bestaande en toekomstige knelpunten op te lossen. Het gaat zowel om fysieke knelpunten (busstations, perrons, perrontunnels, stijpunten, stallingsruimte en aanpassingen aan de toeleidende infrastructuur) als om investeringen in de (sociale) veiligheid, toegankelijkheid en ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast zijn vier nieuwe (sprinter)stations

**Knooppuntontwikkeling:**

- Leiden Centraal
- Den Haag Laan van NOI
- Schiedam Centrum
- Dordrecht Centraal

**Frequentieverhoging:**

- Sprinters van 6 keer naar 8 keer per uur

**Nieuwe stations:**

- Rijswijk Buiten
- Schiedam Kethel
- Rotterdam van Nelle
- Dordrecht Leerpark

**Spoorverdubbeling:**

- Tussen Delft (Zuid) en Schiedam



voorzien: deze ontsluiten bestaande en toekomstige ontwikkellocaties met hoogwaardig openbaar vervoer. Dit leidt tot hoogwaardige, bereikbare en toekomstbestendige ontwikkelmogelijkheden voor wonen en werken in het stedelijke gebied van de Zuidelijke Randstad.

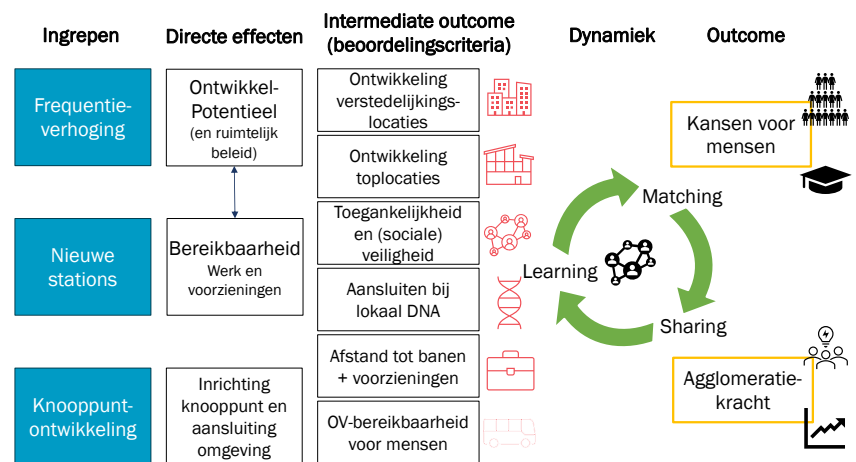
Frequentieverhoging van de Citysprinter van 6 naar 8 keer per uur verbetert de reistijd en het comfort voor veel reizigers. Voor verdere verbetering van de dienstregeling in de toekomst is een gedeeltelijke spoorverdubbeling nodig (tussen Delft en Schiedam) en deze is ook voorwaardelijk voor de realisatie van de nieuwe stations Schiedam Kethel en Rotterdam Van Nelle.

## 2.3 Maatschappelijke economische analyses

### Economische groei en kansengelijkheid door bereikbaarheid en ruimtelijke ontwikkeling (REES)

In de Regionale Economische Effectstudie (REES) is onderzocht hoe de deelprojecten van de MIRT-verkenning afzonderlijk en in samenhang bijdragen aan de economische ontwikkeling (agglomeratiekracht) en aan kansengelijkheid (kansen voor mensen). Daarbij is gekeken hoe deelprojecten leiden tot mogelijkheden voor woningbouw en hoe zij de economische toplocaties faciliteren (verstedelijking). Ook is onderzocht hoe de bereikbaarheid van banen en voorzieningen verandert en wat het effect is op de (sociale) veiligheid en de impact op de directe omgeving ('lokaal DNA').

Een betere bereikbaarheid en toegang tot banen en voorzieningen leidt via de principes van 'matching', 'sharing' en 'learning' tot effecten op de economische ontwikkeling en de 'brede welvaart' (zie figuur). Er is een grotere keuze in opleidingen en banen en daardoor een grotere kans op beter passend onderwijs, passende banen en door meer interactie en ontmoetingen ontstaan kennis spill-overs die leiden tot innovaties en uiteindelijk economische groei. In de REES is aan de hand van een beoordelingskader en met behulp van kwantitatieve en kwalitatieve beoordelingen, nagegaan hoe de verschillende ingrepen en de keuzes die daarin nog te maken zijn bijdragen aan agglomeratiekracht en kansen voor mensen.



## Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)

In een MKBA worden alle maatschappelijke effecten zoveel mogelijk gekwantificeerd en gemonetariseerd (in euro's uitgedrukt). Hiertoe wordt aan zoveel mogelijk effecten een prijs gekoppeld, als het kan gebaseerd op marktprijzen anders via waarderingen die uitgaan van 'betalingsbereidheid': wat hebben mensen over voor bepaalde effecten als tijdwinst? Of wat hebben ze er voor over om effecten zoals geluidhinder juist te voorkomen? De in euro's uitgedrukte kosten en baten worden voor een langere periode in beeld gebracht en teruggerekend naar de huidige waarde (via een netto contante waarde berekening). Daarbij betreft de MKBA een verschillenanalyse, waarbij effecten in beeld worden gebracht ten opzichte van de autonome ontwikkeling (het nulalternatief). Op deze wijze kan een saldo van kosten en baten van een ingreep worden berekend: is dit groter dan nul dan overtreffen de baten de kosten. Ook kan de baten-kostenverhouding worden berekend, die een beeld geeft van de verhouding tussen de baten en de kosten (bij een baten-kostenverhouding van 1 zijn de baten en kosten precies in evenwicht, bij een ratio groter dan 1 is het saldo positief).

Hoewel de MKBA alle relevante (welvaarts)effecten poogt mee te nemen, lukt het niet altijd goed alle effecten te kwantificeren. Daarnaast komen aspecten die gaan over de verdeling van lusten en lasten over doelgroepen en regio's niet terug in de berekende saldi van MKBA's. De spelregels voor de MKBA schrijven voor dat naar het effect op de welvaart in Nederland wordt gekeken (al dienen verdelingseffecten - als die optreden - wel in beeld te worden gebracht). Om die reden worden in de MKBA de effecten op het gebied van Brede Welvaart expliciet benoemd, inzichtelijk gemaakt en (veelal kwalitatief) beoordeeld. Daarmee bevat de MKBA ook handvatten om naast de berekende effecten en het eindsaldo, ook andere effecten en belangen te wegen. In de MKBA voor de Oude Lijn is daarbij ook gebruik gemaakt van de inzichten en uitkomsten uit de REES.

In de MKBA voor de Oude Lijn zijn de financiële (eenmalige investeringskosten, de structurele (meer)kosten voor het beheer en onderhoud en de exploitatie), bereikbaarheids-, comfort-, betrouwbaarheids-, agglomeratie- en modal shifteffecten geanalyseerd, gekwantificeerd en gemonetariseerd. Daarbij zijn de investeringen in de nieuwe stations, de knopen, de twee extra sporen tussen Delft en Schiedam en de frequentieverhoging beoordeeld.

## 3. Eindbeeld schaa sprong Zuidelijke Randstad

### 3.1 Regionaal Economische effecten

De investeringen in en rond de Oude Lijn versterken de bereikbaarheid, toegankelijkheid en levendigheid op locaties waar veel mensen wonen, werken of andere activiteiten plaatsvinden, en waar tevens kansen zijn voor extra woningen en arbeidsplaatsen. Door deze gezamenlijke inzet dragen de investeringen op een positieve manier bij aan de agglomeratiekracht en vergroten ze de kansen voor mensen in de Zuidelijke Randstad. De projecten dragen bij aan de verstedelijking

Station	Woningen	Arbeitsplaatsen
Leiden Centraal	Intensieve ontwikkelingen voorzien in interactie met station. Op langere termijn extra potentie in de ruimere omgeving	
De Vink	[Bar chart showing housing and jobs]	[Bar chart showing jobs]
Voorschoten	[Bar chart showing housing and jobs]	[Bar chart showing jobs]
Den Haag Mariahoeve	[Bar chart showing housing and jobs]	[Bar chart showing jobs]
Den Haag Laan van NOI	Intensieve ontwikkelingen voorzien in interactie met station. Op langere termijn extra potentie in de ruimere omgeving	
Den Haag Centraal	[Bar chart showing housing and jobs]	[Bar chart showing jobs]
Den Haag HS	[Bar chart showing housing and jobs]	[Bar chart showing jobs]
Den Haag Moerwijk	[Bar chart showing housing and jobs]	[Bar chart showing jobs]
Rijswijk	[Bar chart showing housing and jobs]	[Bar chart showing jobs]
Rijswijk Buiten	[Bar chart showing housing and jobs]	[Bar chart showing jobs]
Delft	[Bar chart showing housing and jobs]	[Bar chart showing jobs]
Delft Campus	[Bar chart showing housing and jobs]	[Bar chart showing jobs]
Schiedam Kethel	[Bar chart showing housing and jobs]	[Bar chart showing jobs]
Schiedam Centrum	Intensieve ontwikkelingen voorzien in interactie met station. Op langere termijn extra potentie in de ruimere omgeving	
Rotterdam Van Nelle	[Bar chart showing housing and jobs]	[Bar chart showing jobs]
Rotterdam Centraal	[Bar chart showing housing and jobs]	[Bar chart showing jobs]
Rotterdam Blaak	[Bar chart showing housing and jobs]	[Bar chart showing jobs]
Rotterdam Zuid	[Bar chart showing housing and jobs]	[Bar chart showing jobs]
Rotterdam Stadionpark	[Bar chart showing housing and jobs]	[Bar chart showing jobs]
Rotterdam Lombardijen	[Bar chart showing housing and jobs]	[Bar chart showing jobs]
Barendrecht	[Bar chart showing housing and jobs]	[Bar chart showing jobs]
Zwijndrecht	[Bar chart showing housing and jobs]	[Bar chart showing jobs]
Dordrecht	[Bar chart showing housing and jobs]	[Bar chart showing jobs]
Dordrecht Leerpark	[Bar chart showing housing and jobs]	[Bar chart showing jobs]

rondom bestaande knooppunten en nieuwe stations. Er ontstaat een wisselwerking tussen deze ontwikkelingen en de betere bereikbaarheid (wederkerigheid) waardoor de projecten in gezamenlijkheid bijdragen aan de schaa sprong van de Zuidelijke Randstad.

De soorten effecten, de mate waarin effecten optreden en het moment dat deze kunnen optreden verschillen per deelproject of per bouwsteen:

- De *frequentieverhoging* van sprinters en de aanpak van bestaande stations leveren een belangrijke bijdrage aan de agglomeratiekracht op het niveau van de Zuidelijke Randstad. Door betere bereikbaarheid tussen toplocaties, campussen en woongebieden wordt de regio aantrekkelijker voor bedrijven en talent. Vooral de aanpassingen op bestaande stations zorgen ervoor dat een brede groep mensen wordt aangetrokken tot het OV, onder meer door verbeterde toegankelijkheid en sociale veiligheid. De interventies op bestaande knopen zijn essentieel om de groei van de regio te faciliteren. Zonder deze aanpassingen kunnen knelpunten in capaciteit, sociale veiligheid en aansluiting op de stedelijke omgeving juist een rem zetten op de verstedelijkingsopgave.
- Ook de *nieuwe stations* leveren een bijdrage aan agglomeratiekracht en kansen voor mensen. De nieuwe stations ontsluiten nieuwe woon- en werkgebieden en andersoortige voorzieningen, bieden kansen voor verdere verstedelijking rondom deze locaties en dragen zo bij aan de woningbouwopgaven. Keerzijde is dat de nieuwe stations door stops leiden tot een lichte toename van reistijd voor doorgaande reizigers. De combinatie van nieuwe stations en frequentieverhoging zorgt echter per saldo voor een verbetering van de bereikbaarheid, vooral in de directe omgeving van de nieuwe stations. Bij de nieuwe stations is interactie tussen het verbeteren van de bereikbaarheid en aanjagen van stedelijke ontwikkeling ook het grootst, omdat het verschil tussen de oude en nieuwe situatie significant is. Aandachtspunt bij de realisatie van de nieuwe stations Kethel en Rotterdam van Nelle is dat spoorverdubbeling benodigd is.
- Daarnaast is de kwalitatieve impuls die de *bestaande stations* krijgen van belang. Sociale veiligheid, toegankelijkheid, transfercapaciteit en de integratie met de omgeving worden sterk verbeterd. Door het creëren van aantrekkelijke, veilige en overzichtelijke stationsomgevingen neemt de drempel om het OV te gebruiken af. Met name waar de sociale veiligheid nu een issue is, draagt dit ook bij aan de inclusiviteit van

het mobiliteitssysteem. Bij de realisatie van de nieuwe stations is eveneens aandacht voor aspecten als sociale veiligheid, toegankelijkheid en integratie met de omgeving. Di is immers een randvoorwaarde om een positieve bijdrage te leveren aan de gebiedsontwikkeling rond de nieuwe stations.

Bij de stations met kwetsbare wijken in de buurt (zoals Schiedam en Dordrecht) kan gentrificatie<sup>1</sup> een rol gaan spelen. De investeringen kunnen leiden tot hogere vastgoedwaarden en een veranderende bevolkingssamenstelling. Enerzijds kan dit op termijn tot meer gemengde en vitale wijken leiden, anderzijds is er het risico dat bepaalde groepen geen betaalbare woningen meer kunnen vinden. Het is daarom van belang om voldoende betaalbare woningen te blijven realiseren en aandacht te houden voor sociale inclusiviteit en diversiteit.

Een belangrijke constatering in de REES is dat de ‘binnen-budget’ varianten die in de deelprojecten zijn onderzocht, onvoldoende oplossend vermogen hebben. Deze varianten dragen onvoldoende bij aan de opgaven gerelateerd aan de verstedelijkingsopgaven, de agglomeratiekracht en kansen voor mensen.

De beoordelingen op de indicatoren die onder de thema's *Versterken agglomeratiekracht* en *Kansen voor mensen* binnen de REES per deelproject zijn gedaan, zijn in onderstaande schema's samengevat weergegeven.

Tabel 1 Samengevatte REES-beoordeling deelprojecten Oude Lijn

		Leiden Centraal	Den Haag Laan van NOI	Schiedam Centrum	Dordrecht	Frequentieverhoging (8x/uur)	4 Nieuwe Stations
<b>Versterken agglomeratiekracht</b>	<b>Impact op verstedelijkingslocaties</b>						
	Aantallen woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	++
	Kwaliteit woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen	+	0/+	+ / ++	+	0/+	+
	<b>Complementariteit</b>						
	Reistijd tussen knopen	0/+	0/+	0/+	0/+	+	-
	Gemaakte woon-werkverplaatsingen tussen knopen	+	+	+	+	+	?
	<b>Lokaal DNA</b>						
	Uitstraling en aansluiting op omgeving (stedenbouwkundig)	+	+	+	+	0	0/+
<b>Toplocaties</b>							
Bereikbaarheid toplocaties	+	0/+	0/+	0/+	+	?	
Faciliteren toplocaties nabij stations	++	+	+	0/+	+	0/+	
<b>Kansen voor mensen</b>	<b>Inrichting knooppunt en aansluiting omgeving</b>						
	Verkeers- en transferveiligheid	++	0	++	++	n.b.	n.b.
	Toegankelijkheid	+	+	+	n.b.	n.b.	n.b.
	Sociale veiligheid	0	+	++	++	n.b.	n.b.
	Integratie en aansluiting omgeving	0/+	0/+	+	++	n.b.	n.b.
	<b>Gentrificatie</b>	0	0	- / +	- / +	0	?
	<b>Bereikbaarheid</b>						
	Banen	0/+	0/+	+	0/+	+	0
Ziekenhuizen	0/+	0/+	+	0/+	+	0	
Onderwijs / Campussen	0/+	0/+	+	0/+	0/+	0	

<sup>1</sup> Gentrificatie een stedelijk transformatieproces waarbij bewonersgroepen met een relatief hoge opleiding en een overeenkomstig hoog welvaartsniveau zich zijn gaan vestigen in uit de gratie geraakte oude stadsbuurten (PBL, 2006).

Tabel 2 Samenvatte REES-beoordeling deelprojecten Oude Lijn – per nieuw stations

		Rijswijk Buiten		Schiedam Kethel		Rotterdam Van Nelle		Dordrecht Leerpark	
		Perspectief: directe omgeving	Perspectief Zuid-Holland	Perspectief: directe omgeving	Perspectief Zuid-Holland	Perspectief: directe omgeving	Perspectief Zuid-Holland	Perspectief: directe omgeving	Perspectief Zuid-Holland
<b>Versterken agglomeratiekracht</b>	<b>Impact op verstedelijkingslocaties</b>								
	Aantallen woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen	+	0	+	0	++	0	++	0
	Kwaliteit woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen	0/+	0	0/+	0	0/+	0	0/+	0
	<b>Complementariteit</b>								
	Reistijd tussen knopen	+	-	+	-	+	-	+	-
	Gemaakte woon-werkverplaatsingen tussen knopen	+	-	+	-	+	-	+	-
	<b>Lokaal DNA</b>								
	Uitstraling en aansluiting op omgeving (stedenbouwkundig)	n.b.	0	n.b.	0	n.b.	0	n.b.	0
	<b>Toplocaties</b>								
	Bereikbaarheid toplocaties	+	0	+	0	0	0	0	0
Faciliteren toplocaties nabij stations	+	0	0	0	+	0	+	0	
<b>Kansen voor mensen</b>	<b>Inrichting knooppunt en onsluiting omgeving</b>								
	Verkeers- en transporeveiligheid	n.b.	0	n.b.	0	n.b.	0	n.b.	0
	Toegankelijkheid	n.b.	0	n.b.	0	n.b.	0	n.b.	0
	Sociale veiligheid	n.b.	0	n.b.	0	n.b.	0	n.b.	0
	Integratie en aansluiting omgeving	n.b.	0	n.b.	0	n.b.	0	n.b.	0
	<b>Generificatie</b>	0	0	/+	0	/+	0	/+	0
	<b>Bereikbaarheid</b>								
	Banen	++	0	++	0/+	0/+	0	+	0
	Ziekenhuizen	++	0	++	0	0/+	0	+	0
	Onderwijs / Campussen	++	0	+	0	0/+	0	0/+	0

Betekenis van de scores:

- + / ++ = (grote) verbetering ten opzichte van autonome situatie
- 0 = geen verandering ten opzichte van autonome situatie
- - / -- = (grote) verslechtering ten opzichte van autonome situatie
- n.b.= niet mogelijk om een score toe te kennen

### 3.2 Maatschappelijke kosten en baten

In het eindbeeld Oude Lijn waarin de meest kansrijke investeringen in de vier knopen en de vier nieuwe stations (inclusief de spoorverdubbeling tussen Delft en Schiedam) worden uitgevoerd en er een frequentieverhoging van de Citysprinter naar 8x per uur wordt doorgevoerd, is het in de MKBA berekende saldo van kosten en baten 5.437 miljoen euro. De baten-kostenverhouding is 2,50. Omdat de Oude Lijn integraal wordt aangepakt door opwaardering van de knopen, ontwikkeling van vier nieuwe stations en de frequentieverhoging van de Citysprinter ontstaan er synergie-effecten rondom verstedelijking, bereikbaarheid en toenemende kansengelijkheid voor mensen. Het ontwikkelpotentieel in woningen en arbeidsplaatsen neemt rondom de gehele Oude Lijn toe waardoor een extra impuls ontstaat op het gebied van agglomeratiekracht, sociale huur effecten, modal shift van nieuwe bewoners, inclusief een toename van baankansen en bereikbaarheid en een toename van de leefbaarheid in de omgeving van de stations.

Een belangrijk aandachtspunt bij de MKBA-resultaten is dat de frequentieverhoging naar 8x per uur de grootste batenpost oplevert van alle batenposten, maar dat de maatregelen die hiervoor binnen het project Oude Lijn genomen kunnen (en moeten) worden zeer beperkt zijn. Om 8x per uur op de Oude Lijn mogelijk te maken, moet vooral de landelijke dienstregeling worden gewijzigd conform het Toekomstbeeld OV (TBOV) en moeten de ook de bijbehorende investeringen in het Toekomstbeeld OV (buiten de Oude Lijn) zijn voltooid. In de MKBA zijn alle baten van het TBOV met frequentieverhoging naar 8x per uur voor reizigers van/naar de stations aan de Oude Lijn meegenomen<sup>2</sup>, evenals de specifieke kosten op het traject Oude Lijn. De kosten buiten de Oude Lijn zijn niet

<sup>2</sup> Baten voor reizigers die geen herkomst/bestemming aan de Oude Lijn hebben en profiteren van de aangepaste landelijke dienstregeling in het TBOV zijn niet meegenomen. Baten van het TBOV buiten het traject van de Oude Lijn zijn wel meegenomen, als reizigers een herkomst of bestemming op de Oude Lijn hebben. Denk aan een reiziger Schiedam Kethel naar Amersfoort. Ook de verbeterde aansluiting op de intercity naar Amsterdam en

meegenomen, maar wel noodzakelijk en vele malen groter dan de kosten op de Oude Lijn. Enige voorzichtigheid is om die reden geboden met interpretatie van de gepresenteerde resultaten in de kansrijke eindbeeldvarianten: de frequentieverhoging levert grote baten op, maar is vooral afhankelijk van maatregelen waarvan de kosten onbekend zijn en die buiten de Oude Lijn vallen.

Tabel 3 Eindtabel overkoepelende MKBA Oude Lijn voor het kansrijke eindbeeldscenario, effecten in contante waarden, x 1 miljoen<sup>3</sup>

Eindbeeldscenario: 4 knopen +CS/NS CS 8x p/u in nieuwe dienstregeling 8/4		
	WLO Laag Vertraagd	WLO Hoog Snel
<b>Financiële effecten</b>		
Investerings	-€ 2.784 -PM	-€ 2.784 -PM
Beheer- en onderhoud	-€ 829 -PM	-€ 829 -PM
Exploitatie (OV/NS én station)	€ 847 -PM	€ 1.665
<b>Totaal financiële effecten</b>	<b>-€ 2.766 -PM</b>	<b>-€ 1.948 -PM</b>
<b>Reistijdeffecten en comfort</b>	<b>€ 3.002</b>	<b>€ 5.042</b>
<b>Modal shift / externe effecten</b>	<b>€ 138</b>	<b>€ 370</b>
<b>Omgevingseffecten / leefbaarheid</b>	<b>€ 150</b>	<b>€ 161</b>
<b>Brede welvaart, verstedelijking en overige effecten</b>		
	<b>€ 1.073 +PM</b>	<b>€ 1.812+ PM</b>
Agglomeratie-effect verstedelijking	€ 833 +PM	€ 1.274 +PM
Consumentensurplus sociale huur	€ 204 +PM	€ 390 +PM
Modal shift nieuwe bewoners	€ 36 +PM	€ 149 +PM
Kansen voor mensen	0/+PM <sup>4</sup>	0/+PM
Landschap en natuur	0/+PM	0/+PM
<b>Saldo kosten en baten</b>	<b>€ 1.597 +PM</b>	<b>€ 5.437 + PM</b>
<b>Baten/kosten verhouding</b>	<b>1,44 (+PM)</b>	<b>2,50 (+ PM)</b>

De resultaten die in de eindtabel van de MKBA gepresenteerd zijn laten de robuustheid van de uitkomsten zien. De maatschappelijke kosten en baten zijn zowel in het WLO-scenario Hoog Snel, als in het WLO-scenario Laag Vertraagd doorgerekend en laten een positief saldo zien. Dat positieve saldo wordt in de MKBA voornamelijk veroorzaakt door:

- Significante *reistijdeffecten* die voor de reizigers in de Zuidelijke Randstad optreden. Enerzijds gaat het om lagere wachttijden die ontstaan door het rijden van een hogere frequentie op de verbindingen tussen Leiden en Dordrecht. Anderzijds gaat het om diverse doorstromingseffecten die ontstaan als gevolg van investeringen op de knopen. Die investeringen mitigeren onder andere toekomstige knelpunten in het in- en uitstappen van treinen, het op- en aflopen van perrons en het in- en uitchecken bij de OV-chipkaart poortjes. Ook wordt in veel gevallen de overstap op fiets- en bus vergemakkelijkt, onder andere door meer capaciteit in

Amersfoort is een effect voor deze reiziger. Daarmee bevatten de MKBA ook baten buiten het traject Oude Lijn. De analyse laat vooral zien de frequentieverhoging aanzienlijke effecten met zich meebrengt.

<sup>3</sup> Voor de effectberekening zijn WLO-scenario's gehanteerd. Hierdoor zijn de effecten inzichtelijk gemaakt onder verschillende economische, demografische en mobiliteitsontwikkelingen.

<sup>4</sup> De score '0/+PM' betekent dat 'er geen positieve effecten zijn berekend in euro's, maar dat er naar verwachting wel positieve effecten zullen optreden, die kwalitatief zijn toegelicht.

de stallingen. Een en ander leidt ook tot *comfortbaten* voor de reizigers op het station (prettiger omgeving waarin gewacht en gewandeld kan worden tijdens het op- en of overstappen) en in de treinen (zitplaatskansen nemen toe door een toename van de capaciteit).

- Een sterke verbetering van de *exploitatie* van het openbaar vervoer (trein, bus), wat wordt veroorzaakt door veel nieuwe reizigers die de overstap maken van bijvoorbeeld de auto naar het OV. Ook de stationsexploitatie verbetert op een aantal knopen, aangezien daar meer ruimte voor wordt gecreëerd in de stations.
- Deze overstap zorgt ook voor positieve externe effecten op het gebied van milieu, klimaat, leefomgeving, congestie en verkeersveiligheid. Die effecten treden vooral op doordat er minder autoverkeer is en er meer OV- en fietsverkeer is (ook van en naar de stations). De afname van het autoverkeer zorgt wel voor lagere accijnsinkomsten.
- De verschillende investeringen in de stations, de aanleg van de nieuwe stations en de algehele verbetering van het OV-product in de Zuidelijke Randstad (vooral vanwege de frequentieverhoging) maken (extra) verstedelijking mogelijk. Verstedelijking (woningen en arbeidsplaatsen) die op aantrekkelijke, hoogstedelijke plekken nabij hoogwaardig openbaar vervoer zijn gelegen worden geïntensiveerd. Bij doorrekening van het integrale eindbeeldpakket is in de MKBA rekening gehouden met 24 duizend additionele woningen en ruim 30 duizend additionele arbeidsplaatsen over de gehele Oude Lijn<sup>5</sup> ( rond 2040, ten opzichte van de referentie. De effecten van deze extra verstedelijking zijn gemonetariseerd aan de hand van baten op het gebied van agglomeratiekracht, sociale huur, leefbaarheid en (externe effecten van) modal shift. Daarnaast zijn in de MKBA ook diverse effecten kwalitatief meegenomen in het kader van de Brede Welvaarts-indicatoren die niet direct in euro's zijn gewaardeerd. Deze zijn weergegeven met +PM posten bij de maatschappelijke effecten.
- Om al deze maatschappelijke effecten en baten te realiseren zijn uiteraard investeringen nodig. De investeringen die geraamd zijn binnen de verschillende deelprojecten zijn in de overkoepelende MKBA bij elkaar opgeteld, tevens is rekening gehouden met structurele meerkosten voor beheer, onderhoud en vervanging van de infrastructuur.

## 4. Deelprojecten/-gebieden

### 4.1 Knopen

De investeringen op de vier knopen (stations Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centrum en Dordrecht) hebben op de thema's versterken agglomeratiekracht en kansen voor mensen enkel positieve effecten. We constateren dat de mate waarin de effecten optreden wel verschillen, al naar gelang ligging van het station, de investeringen die gedaan worden en de huidige status en knelpunten die reeds ervaren worden. Wanneer een station nabij een kwetsbare wijk is gelegen en veel wordt geïnvesteerd in de toegankelijkheid en inrichting van het station of de overstap van de ene op de andere modaliteit, dan levert dit positieve effecten op bijvoorbeeld het gebied van Kansen voor mensen op (indicatoren 'toegankelijkheid', 'sociale veiligheid'). Dit geldt bijvoorbeeld in positieve zin voor stations Schiedam Centrum en Dordrecht. Ligging nabij een toplocatie, in combinatie met een goede integratie en aansluiting op de omgeving zorgt weer voor extra positieve scores op agglomeratiekracht (aspecten 'bereikbaarheid toplocaties' en 'faciliteren toplocaties nabij stations'). Dit geldt bijvoorbeeld voor Leiden Centraal en (in iets mindere mate) voor Laan van NOI.

<sup>5</sup> Dit is inclusief verdichting rond stations waar geen investeringen in plaatsvinden binnen de deelprojecten van de Oude Lijn, maar die wel profiteren van een frequentieverhoging en extra bereikbare banen, voorzieningen en woningen langs de Oude Lijn.

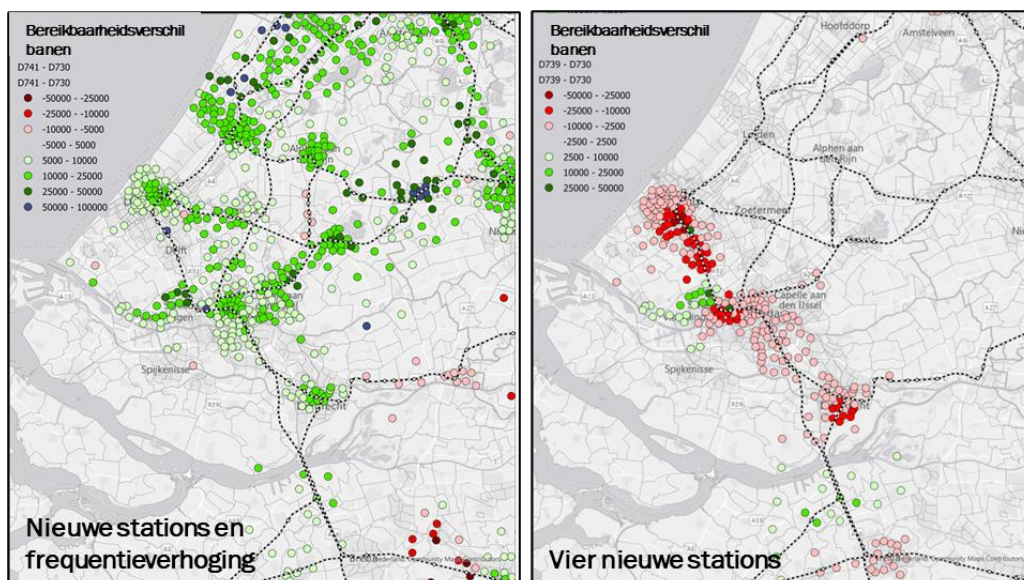
Er zijn knelpunten in de verkeers- en transferveiligheid. Deze behoeven met name op Leiden Centraal, Schiedam Centrum en Dordrecht op dit moment al aandacht; met de voorziene sterke groei in het aantal reizigers in de komende jaren zijn investeringen echt nodig. De uitkomsten van de REES en ook die van de MKBA laten zien dat de investeringen oplossend vermogen bieden. In de MKBA uit dit zich in aanzienlijke baten op het gebied van doorstroming en comfort, zowel binnen het stationsdomein, als bij de overstap op andere modaliteiten.

In de MKBA zijn verder ook baten op het gebied van agglomeratiekracht, stationsexploitatie en ruimtelijke kwaliteit gemonetariseerd. Zonder investeringen is bovendien op de vier drukke stations crowd control noodzakelijk (met bijbehorende kosten) om 'de boel enigszins op orde te houden'. Deze kosten zijn niet nodig als de transfercapaciteit voldoende is.

Al met al sluit een groot deel van de onderzochte projectalternatieven binnen de deelprojecten op een positief saldo van maatschappelijke kosten en baten. Dit laat zien dat investeringen in de knopen maatschappelijk renderen. Daar komen op het gebied van regionale economie, kansen voor mensen en brede welvaart nog positieve effecten bij, die in de REES kwalitatief zijn beoordeeld en niet zijn gekwantificeerd in de MKBA.

## 4.2 Frequentieverhoging

De dienstregeling op de Oude Lijn wordt verbeterd wanneer een frequentieverhoging (8x/uur) kan worden gerealiseerd. Dit leidt tot aanzienlijke bereikbaarheidseffecten. In de REES zijn deze effecten visueel inzichtelijk gemaakt en ook nader uitgesplitst naar verschillende typen voorzieningen (banen, ziekenhuizen, onderwijs/campussen en toplocaties), zie onderstaande afbeeldingen (ook de effecten van de vier nieuwe stations zijn in beeld gebracht).



De bereikbaarheid van banen (1,5%), ziekenhuizen (1,5%) en toplocaties (0,84%) in Zuid-Holland en binnen het invloedsgebied van de Oude Lijn verbeteren met enkele tienden van procenten. Dat lijkt weinig, maar heeft gezien het hoge aantal reizigers wel degelijk een significante invloed. Dit komt ook sterk terug in de MKBA-resultaten. Daar springen de reistijdeffecten er heel duidelijk bovenuit. Bestaande reizigers profiteren van een hogere

frequentie, waardoor zij gemiddeld genomen korter hoeven te wachten. De verbeterde dienstregeling trekt ook veel nieuwe reizigers aan, die zowel reistijdeffecten hebben, als modal shifteffecten met zich meebrengen. Vanuit het perspectief van 'versterken agglomeratiekracht' heeft de frequentieverhoging ook positieve invloed op het aspect 'complementariteit'; de reistijd tussen knopen verbetert en het aantal woon-werkverplaatsingen tussen de knopen op de Oude Lijn neemt toe.

*Al met al zorgen de benodigde investeringen in een betere dienstregeling met frequentieverhoging in zowel de REES, als MKBA voor voornamelijk positieve effecten. Dit leidt tot een positief saldo van maatschappelijke kosten en baten in de MKBA en louter positieve of neutrale beoordelingen op de REES-indicatoren (zie ook Tabel 1).*

### 4.3 Nieuwe stations

De nieuwe stations ontsluiten locaties waar momenteel plannen voor gebiedsontwikkeling zijn. De nieuwe stations geven een impuls aan deze gebiedsontwikkeling en maken het mogelijk om de bestaande plannen verder te intensiveren. Wanneer de vier nieuwe stations worden gerealiseerd, ontstaat additioneel (ten opzichte van het huidige referentiebeeld 2040) mogelijkheid om 5 duizend woningen en 8 duizend arbeidsplaatsen te realiseren. Enkele gemeenten geven zelfs aan dat deze potentie nog hoger ligt. Zo zou het nieuwe station Schiedam Kethel volgens de gemeente Schiedam kunnen bijdragen aan ongeveer 12 duizend extra arbeidsplaatsen (vooral in relatie tot het SchieDistrict dat ook relatief dichtbij station Schiedam Centrum ligt). Als de nieuwe stations er komen, zullen gemeenten en ontwikkelaars de verdere verdichtingsmogelijkheden nog verder onderzoeken. De nieuwe stations worden om die reden in de REES (zeer) positief beoordeeld op het aspect 'impact op verstedelijkingslocaties'. De effecten van deze extra verstedelijkingsmogelijkheden zijn in de MKBA ook gemonetariseerd. Het gaat onder meer om agglomeratiekrachten als gevolg van verdichting, effecten op het gebied van consumentensurplus sociale huur, leefbaarheid en een duurzaam mobiliteitsprofiel. Daarbij is de veronderstelling dat, wanneer de woningen en arbeidsplaatsen niet op de beoogde hoogstedelijke locaties nabij de nieuwe stations worden gerealiseerd, de woningen en arbeidsplaatsen op minder sterk stedelijke gebieden zullen worden gerealiseerd en op locaties waar de OV-beschikbaarheid minder goed is. Dit leidt onder meer tot een hoger autogebruik (negatieve effecten op het gebied van milieu, klimaat en verkeersveiligheid) en minder effecten op het gebied van matching, sharing en learning (agglomeratiekracht).

Het realiseren van de nieuwe stations leidt wel tot hogere reistijd voor doorgaande reizigers op de Oude Lijn. In de MKBA zijn deze effecten negatief beoordeeld. Tegelijkertijd trekken de nieuwe stations ook veel nieuwe reizigers aan (niet alleen reizigers uit de geïntensiveerde gebiedsontwikkelingslocaties, maar ook uit de bredere omgeving). Voor deze reizigers betekent dit reistijdwinsten én het zorgt voor aanvullende modal shifteffecten. Afhankelijk van het station en de mate waarin modal shift optreedt, is ook sprake van positieve effecten op de exploitatie van het OV. Het realiseren van de nieuwe stations vergt uiteraard investeringen, eenmalig en voor het beheer en onderhoud. De nieuwe stations an sich vergen geen grote investeringen, maar viersporigheid is wel randvoorwaardelijk voor het aanleggen van de stations Schiedam Kethel en Rotterdam van Nelle. Dit maakt deze projectvarianten relatief kostbaar en maatschappelijk minder rendabel (hoewel het van belang is te benoemen dat het niet geheel terecht is om de investeringen in twee extra sporen toe te rekenen aan het realiseren van deze nieuwe stations wanneer sporen in de toekomst ook gebruikt worden voor verdere frequentieverhogingen en verbeteringen van het spoorproduct).

Al met al zorgt het aanleggen van nieuwe stations op de Oude Lijn voor veel positieve effecten. Zo neemt lokaal de bereikbaarheid van diverse voorzieningen sterk toe, zorgt het voor veel nieuwe reizigers en ontstaan mogelijkheden voor verdere verdichting rondom de stations. In de REES leidt dit op bijna alle indicatoren tot positieve beoordelingen. In de MKBA tellen de reistijdeffecten voor de bestaande en doorgaande reizigers op de Oude Lijn zwaar mee, het gaat immers om het drukste stuk spoor van Nederland, waar nu eenmaal veel reizigers zijn. De MKBA's van de nieuwe stations laten om die reden een negatief saldo van maatschappelijke kosten en baten zien.