

Inventarisatie voorzieningen en flankerend beleid Oude Lijn

1. Aanleiding en methode	4
2. Analyse WLO-invoer NRM en potentie ruimtelijk programma	6
2.1 Analyse verschillen in NRM-invoer	6
3. Flankerend beleid	15
3.1 Methode en categorisering stations	15
3.2 Waar liggen kansen voor flankerend beleid	17
3.3 Verwerking en vervolg	19
4. Conclusie	21
Bijlagen	23

Belangrijkste aanbevelingen

1. **Voer een nieuw NRM-scenario door met aangepaste input voor nieuwe stations en enkele grote stations.** De huidige modelinvoer sluit niet aan bij de plannen rondom Rijswijk Buiten, Kethel, Leerpark, Van Nelle en de grote stations in Leiden, Den Haag en Rotterdam. Het belangrijkste vraagstuk is hoe met saldering om wordt gegaan.

2. **Overweeg aanvullende NRM-variant voor de gehele Oude Lijn.** Bijna alle gemeenten geven aan dat er meer woningen en banen komen dan in het model zit. Indien bestuurlijk gewenst, kan een integrale gevoeligheidsanalyse voor de volledige lijn worden uitgevoerd.

3. **Voer het gesprek over wederkerigheid op het gebied van woningen op basis van de kansenlijst uit hoofdstuk 2.** Om hier meer zekerheid in te hebben is een gezamenlijke stedenbouwkundige studie naar het verdichtingspotentieel van deze knopen nodig. De effecten van deze extra verdichting op de Oude Lijn kan met een gevoeligheidsanalyse in het NRM bepaald worden.

4. **Voer het gesprek over extra gebruik van de Oude Lijn op basis van de lijst met flankerende maatregelen uit hoofdstuk 3.**
In hoofdstuk 3 is een lijst opgenomen met o.a. loop- en fietsprojecten, autoremmende maatregelen en maatregelen rondom nieuwe stations. De effecten van deze maatregelen op de Oude Lijn kan met een gevoeligheidsanalyse in het NRM of eventueel regionale modellen bepaald worden.

1. Aanleiding en methode

De Zuidelijke Randstad staat voor een grote opgave op gebied van ruimte en mobiliteit. In het kader van het Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad is afgesproken om tot 2040 circa 200.000 nieuwe woningen en 85.000 extra arbeidsplaatsen te realiseren. Deze ontwikkelingen vinden plaats met een sterke focus op locaties nabij de spoorlijn tussen Dordrecht en Leiden – de zogeheten Oude Lijn. Deze verstedelijkingsambitie vraagt om een slimme koppeling met de bereikbaarheid van de regio, waarbij het openbaar vervoer een cruciale rol speelt.

Om deze integrale opgave vorm te geven, is in november 2022 de Startbeslissing voor de MIRT-Verkenning Oude Lijn genomen. Het doel van deze verkenning is om een schaa sprong in het metropolitane openbaar vervoer te realiseren, in combinatie met gerichte verstedelijking. Daarbij ligt de nadruk op de ontwikkeling van vier nieuwe stations en het verbeteren van bestaande OV-knooppunten langs de lijn. Dit vereist niet alleen inzicht in de ruimtelijke kansen, maar ook een goed beeld van de benodigde voorzieningen, werkgelegenheid en ondersteunend beleid.

Doel van dit project

Deze studie kent twee hoofddoelen:

1. Duiding van het ruimtelijk programma rondom stations langs de Oude Lijn, met focus op werkgelegenheid en voorzieningen. We brengen in beeld wat er al aan programma voorzien is én waar nog extra potentie ligt voor verdichting of functiewijziging. Daarbij ligt de nadruk op de ontwikkeling van werklocaties en voorzieningen die het OV-gebruik kunnen versterken.
2. Inventarisatie van het flankerend beleid en de kansen om dit beleid te versterken. We kijken naar bestaande maatregelen en identificeren aanvullende mogelijkheden — zoals fietsverbindingen, parkeerregulering en deelmobiliteit — die de mobiliteitstransitie ondersteunen en het gebruik van de Oude Lijn aantrekkelijker maken.

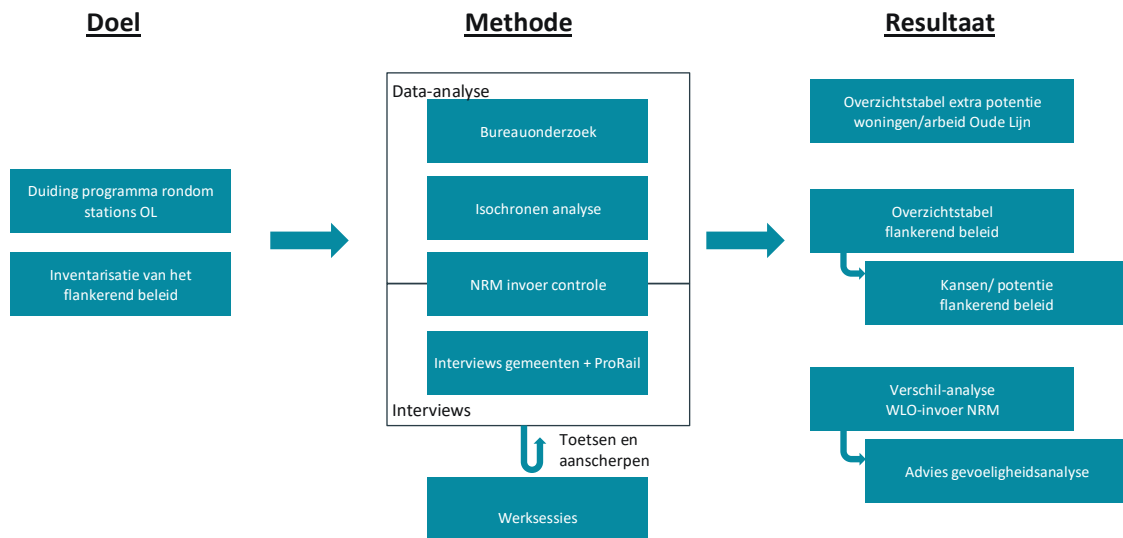
Hiermee bieden we een basis voor de gesprekken over wederkerigheid binnen de MIRT-verkenning. De uitkomsten geven daarnaast richting aan mogelijke aanpassingen in het NRM en vormen de basis voor gerichte gevoeligheidsanalyses.

Methode

Voor dit onderzoek is een combinatie van kwalitatieve en kwantitatieve methoden toegepast:

- Er is via bureauonderzoek gebruikgemaakt van open data en bestaande beleidsdocumenten.
- Er zijn interviews gehouden met de betrokken gemeenten en ProRail
- Met een 15-minuten isochronen-analyse rond de stations is de bereikbaarheid rond de stations gekwantificeerd.
- De NRM¹-input is in beeld gebracht en getoetst bij de gemeenten, om inzichtelijk te krijgen in welke mate deze actueel en realistisch is (en daarmee dus realistisch effect van nieuwe stations op de mobiliteitsstromen te kunnen inschatten).
- Er zijn twee werksessies (met o.a. gemeenten, provincie, NS, ProRail) georganiseerd om de resultaten te toetsen en verder te verrijken.

¹ Het NRM (Nederlands Regionaal Model) is het model wat gebruikt wordt om de oplossingsrichtingen in deze MIRT-verkenning te toetsen. In dit model is het scenario WLO Hoog als uitgangspunt genomen.



Rapportage en leeswijzer

De resultaten van deze verschillende stappen zijn uitgewerkt en samengevat in voorliggende rapportage. Hoofdstuk 2 beschrijft de WLO-invoer en de analyse van de NRM-data, hoofdstuk 3 bevat de analyse van het flankerend beleid. In hoofdstuk 4 zijn de conclusies te vinden.

2. Analyse WLO-invoer NRM en potentie ruimtelijk programma

Eerste stap in de duiding van het ruimtelijk programma rondom stations langs de Oude Lijn is het in beeld brengen wat er al aan programma voorzien is. Daarna is gekeken naar extra potentie voor verdichting of functiewijziging.

In de duiding van het ruimtelijk programma is allereerst opgehaald wat er wel/niet bekend is over ruimtelijk programma voor de komende jaren. In deze studie zijn interviews gehouden met gemeentelijke beleidsmedewerkers om actuele informatie over wonen, werken en leren op te halen. Als onderdeel daarvan is via interviews (en onderliggende informatie zoals de Verstedelijkingsmonitor) vergeleken welke plannen er wel/niet in het gebruikte NRM zitten, en welke ontwikkelingen in gang gezet worden door een station. Daarna is er globaal geanalyseerd welke extra potentie er ligt rondom de stations (bestaand en nieuw).

2.1 Analyse verschillen in NRM-invoer

Deze paragraaf beschrijft de analyse van de model-invoer: Wat zit er in het gebruikte NRM-model, en matcht dit met de ambities en plannen die in de interviews naar voren komen?

Veel overeenkomsten, verschillen met name bij nieuwe stations en arbeidsplaatsen grote stations

Kijkend naar alle stations van de Oude Lijn zien we dat veel van de cijfers die het model in zijn gegaan goed overeenkomen met het beeld van de ambtenaren van de verschillende gemeenten. Vaak zijn er lichte afwijkingen (zoals ergens 200 extra woningen, of 100 arbeidsplaatsen minder) en regelmatig zitten er wat verschuivingen (zoals woningen die juist in een aangrenzende zone zouden moeten landen). Hoewel dit voor de netheid en precisie verbeterd en aangepast zou kunnen worden, is het door de beperkte schaal hiervan niet aannemelijk dat dit leidt tot significant andere uitkomsten van de modeldoorrekeningen. Het kan wel zorgen voor een iets hoger aantal instappers wat kan leiden tot een ander type maatregelen wanneer het aantal instappers op een overgangsgrens zit. Op twee plekken kan dit wel tot andere uitkomsten leiden:

- 1) De extra potentie rond de nieuwe stations, in arbeidsplaatsen en woningen,
- 2) de grote verschillen die we zien bij arbeidsplaatsen rond de grote stations in Leiden, Den Haag en Rotterdam.

Extra potentie woningen en arbeidsplaatsen bij nieuwe stations

De gebiedsontwikkeling rond nieuwe stations (Rijswijk Buiten, Schiedam Kethel, Dordrecht Leerpark, Rotterdam Van Nelle) is volop in ontwikkeling. We zien dat de ambitie die vanuit de gemeenten genoemd wordt hoger is dan de cijfers die momenteel in het NRM (WLO Hoog) zitten. Voor sommige stations zijn dit beperkte verschillen (Rijswijk Buiten, Schiedam Kethel), voor andere stations is dit vrij fors (Dordrecht Leerpark, Rotterdam Van Nelle). In de bijlage is de huidige toename in het NRM (WLO Hoog) te vinden ter context.

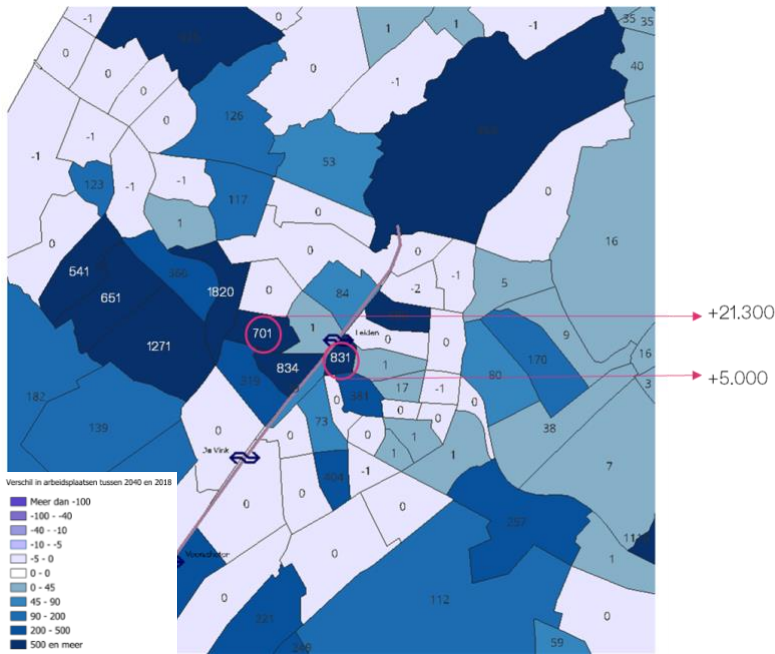
Tabel 1. Aanpassingen t.o.v. input NRM (informatie uit interviews)

	Missende plannen in WLO Hoog 2040 <i>Klopt de huidige toename in de WLO-prognose met de gemeentelijke plannen/ambitie (plannen die ook gerealiseerd worden zonder komst van het station). Waar is de toename groter/kleiner?</i>	Aanvullende plannen na komst station <i>Wanneer het station daadwerkelijk gerealiseerd wordt, zijn er dan nog extra aantallen geambieerd (die zonder komst station niet gerealiseerd worden), en waar bevinden die zich?</i>
Rijswijk Buiten	<ul style="list-style-type: none"> • 900 woningen • 1.800 arbeidsplaatsen 	<ul style="list-style-type: none"> • 0 woningen • 0 arbeidsplaatsen
<i>Aandachtspunten</i>	<ul style="list-style-type: none"> - De missende plannen komt vooral door belangrijke ontwikkellocatie DSM-terrein (grondgebied Delft). Hier wordt nog volop getekend aan planvorming, via hele ruwe kentallen bovenstaande cijfers. - Hierbovenop ligt er bij Rijswijk Buiten nog ca. 4ha onbestemde grond, waar nog keuze zit hoe, en hoe intensief dat ontwikkeld wordt (en daaraan gekoppeld aantal arbeidsplaatsen) 	
Schiedam Kethel	<ul style="list-style-type: none"> • 150 <u>minder</u> woningen • 0 arbeidsplaatsen 	<ul style="list-style-type: none"> • 0 woningen • 11.700 arbeidsplaatsen
<i>Aandachtspunten</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Door een motie tegen extra woningbouw rond de Kerkbuurt minder woningen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Deze 11.700 extra arbeidsplaats-ambitie zit vooral in de plannen voor het SchieDistrict, die ook relatief dicht tegen station Schiedam Centrum aanligt.
Dordrecht Leerpark	<ul style="list-style-type: none"> • 0 woningen • 0 arbeidsplaatsen 	<ul style="list-style-type: none"> • 1.200 woningen • 1.500 arbeidsplaatsen
<i>Aandachtspunten</i>		<ul style="list-style-type: none"> - Voor Leerpark geldt dat er een erg ruwe inschatting ligt van de extra potentie (1200won/1500arb), op basis van een toename aan vierkante meters. Zit nog erg vroeg in het proces, komende tijd worden deze cijfers verder verfijnd.
Rotterdam Van Nelle	<ul style="list-style-type: none"> • 2.100 woningen • 0 arbeidsplaatsen 	<ul style="list-style-type: none"> • 0 woningen • 2.200 arbeidsplaatsen
<i>Aandachtspunten</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Merwe-Vierhaven (M4H) zit fors lager in het WLO-Hoog scenario (+2.000 arbeidsplaatsen i.p.v. tot wel +7.000 en +3100 woningen ipv tot wel 10.700). Dit gebied ligt niet in de directe invloedssfeer van Van Nelle, en is daarom hierboven niet meegenomen, maar zou wel (beperkte) impact kunnen hebben op de potentie van Rotterdam Van Nelle, maar mogelijk ook op de aantallen op Schiedam Centrum. 	<ul style="list-style-type: none"> - Van Nelle is volop in ontwikkeling, de ambities op gebied van arbeidsplaatsen zijn nog sterk in beweging (wordt dit verdubbeling van arbeidsplaatsen, of nog hoogstedelijker?). Dit is nog niet bepaald, maar heeft wel effect op je uiteindelijke potentie.

Opvallende verschillen bij bestaande stations (Den Haag, Leiden en Rotterdam)

In de interviews met gemeenten vallen vooral de grote verschillen op die we zien bij arbeidsplaatsen rond de grote stations in Leiden, Den Haag en Rotterdam.

Leiden



Voor Leiden is er een controle gedaan op de invoer in het model. In de aanlevering vanuit de provincie t.b.v. het NRM WLO Hoog, zijn door de provincie in 2040 ca. 76.000 arbeidplaatsen opgegeven. In het NRM zijn uiteindelijk ook 76.000 arbeidplaatsen gerealiseerd. In 2018 staan er ca. 72.000 banen in gemeente Leiden. Dat betekent dat er een toename van ca. 4.000 banen voor heel Leiden is, tussen 2018 – 2040. Dit aantal is heel laag wanneer we dit vergelijken met de genoemde aantallen in het interview en de reeds gerealiseerde groei.

Den Haag



Voor Den Haag lijkt er vooral een verdelingsvraagstuk te zijn. Op gemeenteniveau zijn er in de periode 2018 – 2040 74.000 extra banen ingetekend. Ter vergelijking: De Netwerkstrategie Den Haag (2025) gaat tussen nu en 2040 uit van 48.000 extra arbeidplaatsen (dat is de toename tussen ca. 2025-2040, dus nog exclusief de toename tussen 2018-2025). Tijdens de interviews blijkt dat vooral dat de cijfers op zone-niveau niet lijken te matchen; zo zijn de zones rond Mariahoeve, CS en NOI veel te laag. Omdat de aantallen op gemeenteniveau beter lijken te matchen, is

het aannemelijk dat veel van de nieuwe banen uitgespreid zijn over de zones in de gemeente, terwijl die juist met name dicht in de nabijheid van de stations geplott zouden moeten worden.

Rotterdam



Ook voor Rotterdam geldt dit verdelingsvraagstuk, zij het wel in iets in mindere mate. Ook hier geldt dat de zones nabij Rotterdam Centraal relatief laag in de NRM cijfers staan, terwijl de gemeentelijke ambitie hier hoger is. Dit gaat echter om ordegrrootte 6.000 banen. Belangrijkste aandachtspunt hier is Merwe4. Hier wordt wel een grotere toename verwacht (tot +7.000 arbeidsplaatsen en 10.600 woningen), terwijl hier grofweg maar een kwart van in de WLO-cijfers staat.

Verschillen andere stations

Zoals eerder aangegeven geldt bij de andere stations dan hierboven beschreven dat er wel aandachtspunten zijn t.o.v. de cijfers in het WLO, maar dat de schaal en grootte hier beperkter is. Enerzijds zijn de cijfers sowieso altijd in de beweging, anderzijds geldt met name dat het vaak verschuivingen zijn tussen zones, en dan ook lang niet altijd in de nabijheid van het station. Dat zorgt dat de impact van deze aandachtspunten ook kleiner is. Een uitgebreider overzicht is in de bijlage te vinden.

Globaal overzicht wijzigingen andere stations

- + **Leiden** Vooral arbeidsplaatsen BioScience campus, zie boven
- + **Voorschoten** Wat aandachtspunten, tot 1.500 extra woningen, tot 1.200 extra banen
- + **Den Haag** Vooral arbeidsplaatsen grote stations, zie boven
- + **Rijswijk** Met name Rijswijk Buiten, zie boven
- + **Delft** Wat aandachtspunten, o.a. wat verschuiving in arbeidsplaatsen en woningen (ordegrrootte 500-1000). DSM terrein zit in cijfers Rijswijk Buiten, zie boven.
- + **Schiedam** Aanpassing zit in Schiedistrict, zie boven.
- + **Rotterdam** Vooral arbeidsplaatsen en woningen in Merwe4 en centrum en aanpassing rond Van Nelle (zie boven). Verder aanpassingen in ordegrrootte 100 banen/woningen.
- + **Barendrecht** Wat aandachtspunten, mogelijk ca. 500 extra woningen, iets lager aantal banen
- + **Zwijndrecht** Wat aandachtspunten, ca. 700 extra woningen, mogelijk lager aantal banen.
- + **Dordrecht** Vooral Leerpark (zie boven), daarnaast wat aandachtspunten zoals Maasterras, tot 1.500 extra woningen, tot 1.200 extra banen

Andere aandachtspunten

Tijdens de werksessie is aangegeven dat in dit onderzoek onduidelijk blijft hoe de omliggende regio in de NRM cijfers zit. Zo werden vraagtekens gezet bij de aantallen die in Pijnacker genoemd werden, of de aantallen bij Katwijk en omgeving (die bijvoorbeeld kunnen zorgen voor extra instappers op de Oude Lijn). Specifiek werd dit ook aangegeven voor de gebiedsontwikkeling rond Haarlemmermeer (in relatie tot Leiden): Hier worden grote aantallen woningen en bedrijvigheid ontwikkeld, waarbij men zich afvraagt of dit voldoende goed in het NRM gemodelleerd is, wetend dat een deel hiervan gebruik zal gaan maken van station Leiden en IC's op de Oude Lijn.











2.2 Extra potentie rondom Oude Lijn









Ook is er via een globale inventarisatie (interviews en ruwe scan op satellietbeeld) verkend wat de extra potentie is voor extra gebiedsontwikkeling rond de bestaande stations. Met de iconen is een eerste schatting van de grootte van de potentie aangegeven.






Onderstaand is een ruwe schatting van de verdichtingspotentie op basis van interviews met de gemeente en analyse van satellietbeeld weergegeven. Idealiter gebeurt dit op gebiedsniveau via stedenbouwkundige verdichtingsstudie. Hierin wordt onderzocht wat het maximale programma is dat er gebouwd kan worden? Deze uitkomst is bedoeld om nader onderzoek te prioriteren.

Gebruikte uitgangspunten:

- + *De extra potentie is aangegeven ten opzichte van de referentiesituatie zonder nieuwe stations. Hierin zit wel de plus van de door de gemeente aangegeven wijzigingen rondom Leiden, Den Haag en Rotterdam. Extra ontwikkeling rond de nieuwe stations is ook aangegeven in de tabel.*
- + *Een icoontje staat voor 100 tot 1000 woningen of arbeidsplaatsen, 2 staat voor 1000 tot 2500, 3 voor 2500+.*

	Ruimtelijke potentie	Grootte van de potentie
Leiden	Leiden wordt al volop ontwikkeld. Er is vanzelfsprekend extra potentie mogelijk door verdere verdichting, maar er is op dit moment geen directe aanleiding om hier duidelijk extra ruimtelijke potentie te zien ten opzichte van de huidige plannen.	n/a
De Vink	De omliggende wijken hebben een relatief lage dichtheid. Er liggen kansen in het anders inrichten van de P+R-voorzieningen, het gebied rond het hoogspanningstracé, en de sportvelden.	 
Voorschoten	Rond station Voorschoten is nu een relatief lage woningbouwambitie. Er zijn echter kansen in het transformeren van het bedrijventerrein (voor woningbouw en/of werkgelegenheid), evenals in het verdichten van het gebied rond het station en het aanliggende agrarische gebied.	   
Den Haag Mariahoeve	Rond Mariahoeve is relatief veel ruimte beschikbaar voor ontwikkeling en transformatie. Dit gebied staat ook al op de radar bij de gemeente Den Haag voor stedelijke	   

	ontwikkeling. Afgelopen jaren is hier nog weinig ingezet op verdichting. Er is veel ruimte in het slimmer inzetten van parkeerareaal (gestapeld, of uitplaatsing) of het ruimtelijk ontwikkelen van een volkstuintencomplex in de buurt.	
Den Haag Laan van NOI	Laan van NOI wordt al volop ontwikkeld. Er is vanzelfsprekend extra potentie mogelijk door verdere verdichting, maar er is op dit moment geen directe aanleiding om hier duidelijk extra ruimtelijke potentie te zien ten opzichte van de huidige plannen.	n/a
Den Haag CS	Omgeving Den Haag CS wordt al volop ontwikkeld. Er is vanzelfsprekend extra potentie mogelijk door verdere verdichting, maar er is op dit moment geen directe aanleiding om hier duidelijk extra ruimtelijke potentie te zien ten opzichte van de huidige plannen.	n/a
Den Haag HS	Omgeving Den Haag HS wordt al volop ontwikkeld. Er is vanzelfsprekend extra potentie mogelijk door verdere verdichting, maar er is op dit moment geen directe aanleiding om hier duidelijk extra ruimtelijke potentie te zien ten opzichte van de huidige plannen.	n/a
Moerwijk	In Moerwijk zijn er kansen om het gebied kwalitatief te verbeteren en te transformeren naar een hoogstedelijker karakter. Dit geldt zowel voor de bestaande woonwijken (met een transformatie-opgave) als voor de bedrijvigheid rond het Laakkanaal.	 
Rijswijk	Rijswijk wordt al volop ontwikkeld en heeft afgelopen jaren al veel woningbouw toegevoegd in het gebied rond Rijswijk Buiten. Verdergaande verdichting en intensivering is mogelijk en gebeurt al volop (zoals verder van het station bij Havenkwartier), maar er lijkt geen directe aanleiding te zijn om rond station Rijswijk extra grootschalige ruimtelijke potentie te zien ten opzichte van de huidige plannen.	 
Rijswijk Buiten	Het merendeel van Rijswijk Buiten is al ontwikkeld en recent gerealiseerd. Er resteert nog circa vier hectare aan onbestemd terrein en het terrein van DSM (dat op Delfts grondgebied ligt).	 
Delft	Delft wordt al volop ontwikkeld en er is afgelopen jaren rondom het station (en door ondertunneling spoor) veel woningbouw bijgekomen. Daarnaast is de binnenstad-zijde van het station lastiger grootschalig te ontwikkelen. Buiten alles wat er al is gerealiseerd afgelopen jaren, en komende tijd nog wordt gerealiseerd is er op dit moment geen directe aanleiding om hier extra ruimtelijke potentie te zien.	n/a
Delft Campus	Het gedeelte tussen Delft en Delft Campus (Schieoever) wordt al volop ontwikkeld, daar zit niet direct extra potentie. Extra potentie ligt dan	 

	vooral aan zuidzijde Campus, maar eerste stap is het daadwerkelijk realiseren van Schieoevers.	
Schiedam Kethel	Schiedam Kethel grenst aan een groene zone. Dit is ecologische hoofdstructuur en Bijzonder Provinciaal Landschap. De ruimtelijke potentie ligt vooral in de mogelijke transformatie van Bedrijvenpark Rotterdam Noordwest, dat op Rotterdams grondgebied ligt. In de buurten rondom het station zelf lijkt weinig extra potentie te zitten.	
Schiedam Centrum	Schiedam Centrum wordt al volop ontwikkeld. Er is op dit moment geen directe aanleiding om hier extra ruimtelijke potentie te zien. Een deel van de ontwikkeling van Kethel ligt ook in het invloedsgebied van Schiedam Centrum. Om dubbeltelling te voorkomen is dit alleen bij Kethel opgenomen.	n/a
Rotterdam Van Nelle	De omgeving van Van Nelle kent veel potentie. Er liggen bij de gemeente plannen (gebiedsuitwerking Van Nelleknoop) voor meer dan 2.000 woningen en 2.000 arbeidsplaatsen. Rondom de knoop is meer plek voor verdichting dan deze 2.000 woningen en arbeidsplaatsen.	 
Rotterdam CS	Rotterdam CS wordt al volop ontwikkeld. Er is vanzelfsprekend extra potentie mogelijk door verdere verdichting, maar er is op dit moment geen directe aanleiding om hier duidelijk extra ruimtelijke potentie te zien ten opzichte van de huidige plannen.	n/a
Rotterdam Blaak	Omgeving Blaak wordt al volop ontwikkeld. Er is vanzelfsprekend extra potentie mogelijk door verdere verdichting, maar er is op dit moment geen directe aanleiding om hier duidelijk extra ruimtelijke potentie te zien ten opzichte van de huidige plannen.	n/a
Rotterdam Zuid	Rotterdam Zuid wordt al volop ontwikkeld (o.a. Feyenoord City, Katendrecht, Rijnhaven). Er is op dit moment geen directe aanleiding om hier extra ruimtelijke potentie te zien.	n/a
Rotterdam Stadionpark	Stadionpark wordt al volop ontwikkeld. Er is vanzelfsprekend extra potentie mogelijk door verdere verdichting, maar er is op dit moment geen directe aanleiding om hier duidelijk extra ruimtelijke potentie te zien ten opzichte van de huidige plannen.	n/a
Rotterdam Lombardijen	Lombardijen biedt extra ontwikkelpotentie. In deze omgeving is laatste jaren maar beperkt verdicht en toegevoegd, waarbij er in de stad nog wel steeds volop vraag naar meters is. In fasering zal dit gebied mogelijk wel pas later aan de beurt komen (er lopen ook nog volop ontwikkelingen in Rotterdam Zuid en Stadionpark), maar er wordt wel aangegeven dat voorzien is om Lombardijen in de komende twee collegeperiodes verder uit te gaan werken.	 

Barendrecht	Rond station Barendrecht vindt de ontwikkeling van de Stationstuinen plaats. Er is ruimte voor een intensievere campusontwikkeling in het gebied rond het foodcluster, net achter de bestaande ontwikkeling.	 
Zwijndrecht	De lage dichtheden rondom station Zwijndrecht en het bedrijventerrein ten westen ervan bieden kansen voor het toevoegen van woningen en/of arbeidsplaatsen.	  
Dordrecht	Door herziening van de milieucirkels, een soepelere benadering van spoorvervoer met gevaarlijke stoffen en verhoging van dichtheden, kan in Dordrecht extra ontwikkelpotentie worden ontsloten.	   
Dordrecht Leerpark	Hier is nog ruimte om verder te ontwikkelen. Wordt door gemeente momenteel ook op gestudeerd (in eerdere interviews wordt aangegeven bovenkant tot 80.000m2 kantoren).	  

2.3 Gevoeligheidsanalyse NRM

Aanbeveling: Draaien van gevoeligheidsanalyse in het NRM

Er zijn twee aspecten waarop een nieuwe doorrekening in het NRM wenselijk is. We onderscheiden hier twee typen afwijkingen: 1) NRM cijfers die niet overeenkomen met het beeld van gemeenten en 2) potentiële plannen die gemeenten nog uit kunnen voeren/ ambiëren uit te voeren, gekoppeld aan de investeringen in de Oude Lijn.

1) Onvolkomenheden NRM

a. Plannen rond nieuwe stations

In de interviews en de werksessie kwam naar voren dat er bij de nieuwe stations veranderingen zijn in woningbouw-, werkgelegenheids- of onderwijsontwikkelingen die ruimtelijk concreet zijn, bestuurlijk geborgd of al in uitvoering. Deze zijn niet allemaal opgenomen in het NRM. Dit gaat in totaal om grofweg 2.800 woningen en 1.800 arbeidsplaatsen.

b. Arbeidsplaatsen Leiden, Den Haag en Rotterdam

In de interviews en de werksessie blijkt ook dat de arbeidsplaatsen in Leiden, Den Haag en (in mindere mate) Rotterdam niet realistisch in de cijfers zitten. Met name in Leiden ontbreken grote aantallen arbeidsplaatsen, en in Den Haag en (in mindere mate) Rotterdam staan deze niet altijd in de goede zone. Ook hiervan geldt dat de aantallen arbeidsplaatsen relevant zijn voor het gebruik van de Oude Lijn.

c. Aandachtspunt: Aanpassingen andere stations

Ook bij de andere stations zien we aanpassingen/verschuivingen van de aantallen. Het is te overwegen deze aanpassingen ook gelijk mee te nemen in de gevoeligheidsanalyse (ook ontwikkelingen zoals die van Haarlemmermeer (in relatie tot Leiden) zouden hierin meegenomen kunnen worden). Wel is hier de noodzaak en urgentie lager: de inventarisatie in deze fase leerde dat het de gemeenten veel uitzoektijd en afstemming kost om alle aanpassingen op zone-niveau te analyseren en door te geven (als plannen überhaupt al concreet genoeg zijn om in te kunnen tekenen); de impact op aantallen in- en uitstappers op de Oude Lijn is veel

kleiner (met name ook omdat verschuiving tussen zones vooral leidt tot andere routekeuzes, en niet per se tot meer instappers), en er ligt hier een beperktere bestuurlijke vraag onder om de impact op de Oude Lijn op zones verder van het station gelegen kleiner is.

2) Extra ambitie i.r.t. investeringen Oude Lijn

a. Plannen rond stations

Ook geldt dat er plannen en ambities leven die nog niet formeel zijn vastgelegd, maar waarvan gemeenten aangeven dat zij deze uit willen voeren na komst van een station. Dit gaat om grofweg 2.000 woningen en 15.400 arbeidsplaatsen. Deze potentie wordt niet meegenomen in het huidige mobiliteitsmodel, maar is wél relevant voor het gebruik van de Oude Lijn.

b. Aandachtspunt: Salderingssystematiek - provinciaal en landelijk niveau

Wanneer wordt gekozen een gevoeligheidsanalyse te draaien wordt voorgesteld om de toevoegingen aan woningen en arbeidsplaatsen te salderen binnen de provincie. Dat betekent dat het totale aantal woningen, arbeidsplaatsen en leerlingplaatsen in de provincie gelijk blijft: het gaat uitsluitend om verplaatsingen van ontwikkelingen, geen toevoegingen aan het provinciale totaal. Eventueel kan ervoor gekozen worden om arbeidsplaatsen landelijk of in het landsdeel te salderen omdat vestiging van bedrijven doorgaans een groter bereik heeft dan de woningmarkt of die van scholen. Dit is vooral denkbaar bij de BioScience Campus in Leiden waar bedrijven vermoedelijk een vestiging in Leiden afwegen ten opzichte van Amsterdam, Utrecht of verder.

c. Aandachtspunt: Studie naar verdichtingspotentieel knooppunten

Op veel van de knooppunten zien we een vergelijkbare zoektocht: Vanuit de gemeenten wordt aangegeven dat er ambitie is, maar is dit bij concretisering van locaties en aantallen vaak lastiger direct te beantwoorden. Ook deze inventarisatie geeft een globaal eerste beeld, maar heeft nog niet de diepgang die wenselijk is om hier goede afspraken over te maken. Hier kan een verdichtingspotentieelstudie overwogen worden. Dat is een stedenbouwkundige studie waar verkennend wordt gekeken hoeveel woningen of arbeidsplaatsen er rond een knoop in te passen zijn. Deels lopen deze studies al. Ook andere plekken lenen zich voor een dergelijke studie, maar zijn dan vooral zinvol als er ook daadwerkelijk zicht is op inzet op dergelijke verdere ontwikkeling van knooppunten. Wanneer de ambitie is om concrete wederkerige afspraken te maken over het realiseren van extra ruimtelijk programma (zowel woningen als arbeidsplaatsen) rond de stations, is het belangrijk scherp en eenduidig in kaart te hebben hoe groot deze potentie is. Hierbij is aan te bevelen dergelijke laadvermogen-studies in gezamenlijk MRDH verband uit te voeren zodat de methode gelijk is.

3. Flankerend beleid

3.1 Methode en categorisering stations

Dit hoofdstuk gaat in op het flankerend beleid rondom stations langs de Oude Lijn. Centraal staat de vraag: welk flankerend beleid wordt momenteel toegepast en welke aanvullende kansen bestaan er om de mobiliteitstransitie en het gebruik van stations verder te versterken? Achtergrond van de vraag is de wens om het gebruik van de stations en de Oude Lijn te vergroten. We onderzoeken dit zowel voor de bestaande als nieuwe (geplande) stations.

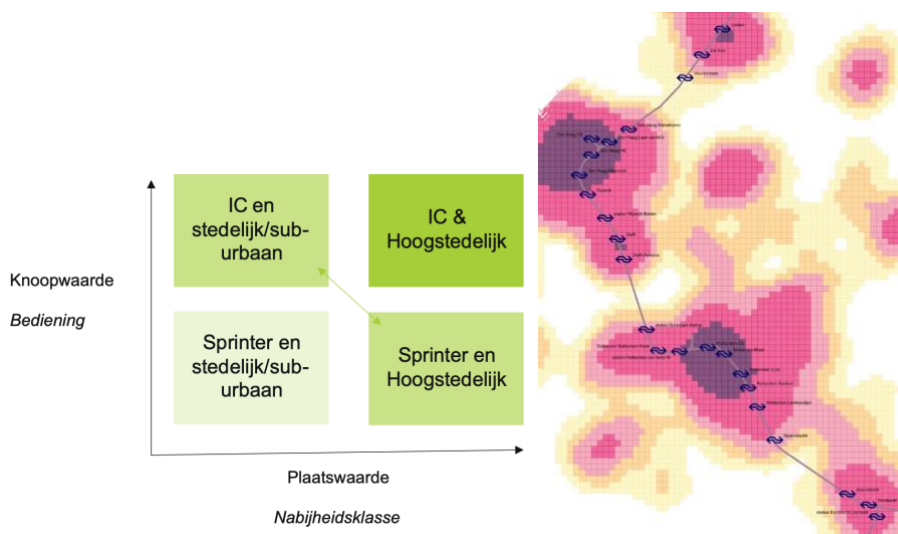
Stationscategorisering

Langs de Oude Lijn bevinden zich verschillende typen stations: van drukke, hoogstedelijke knooppunten als Rotterdam Centraal tot meer sub-urbane haltes als Voorschoten. Omdat de ruimtelijke context en functie van deze stations sterk uiteenloopt, is ervoor gekozen om een categorisering te maken die recht doet aan de diversiteit. Zo kunnen stations binnen categorieën vergeleken worden.

De categorisering is gebaseerd op de knoop- en plaatswaarde van de stations:

- **Knoopwaarde:** De knoopwaarde is vereenvoudigd tot 'IC-station' of 'sprinterstation'.
- **Plaatswaarde:** Dit betreft de stedelijke nabijheid op basis van de nabijheidsindex uit het dashboard Verstedelijking. Hierin is de ruimtelijke vulling van 2040 als basis genomen (WLO Hoog 2040).

De indeling staat hieronder weergegeven. Ook staat de kaart met de nabijheid van 2040 hieronder.



Op basis hiervan zijn drie categorieën onderscheiden:

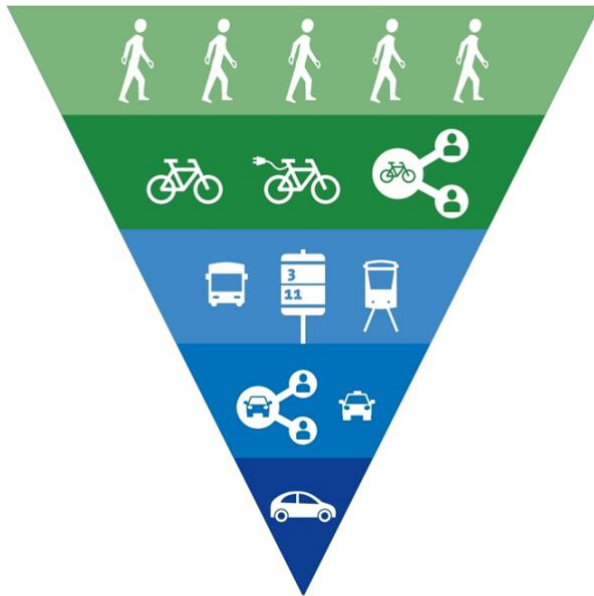
1. Hoogstedelijk & IC-station – zoals Rotterdam CS en Den Haag CS (donkergroen)
2. Hoogstedelijk of IC-station – zoals Dordrecht (IC, buiten hoogstedelijk gebied) (middelgroen boven) of Van Nelle (sprinter, in hoogstedelijk gebied) (Middelgroen beneden)
3. Sprinterstation in stedelijke of suburbane nabijheid – zoals Rijswijk, Voorschoten of Barendrecht (Lichtgroen)

Deze indeling helpt om het flankerend beleid beter te duiden, gericht op de specifieke context van elk station.

Ordering flankerend beleid volgens STOMP

Om structuur te brengen in de veelheid aan flankerende maatregelen, hebben we het STOMP-principe gebruikt: Stappen, Trappen, OV, MaaS, Privé-auto. Voor elk station is gekeken: wat gebeurt er al, wat staat op stapel, en waar liggen nog kansen?

De analyse is gebaseerd op gemeentelijke beleidsdocumenten, interviews met betrokken ambtenaren en openbare databronnen. We hebben gewerkt met tien indicatoren, verdeeld over de vijf STOMP-lagen. Alles is verwerkt in een overzichtelijke tabel en besproken tijdens een werksessie met de betrokken partijen. De resultaten staan de bijlage. In de volgende paragraaf lichten we de belangrijkste inzichten toe per STOMP-laag.



STOMP	Criterium	Manier van scoren
Stappen	15 min Isochroon t.o.v. cirkel met potentie	0-100
Stappen	Kwaliteit wandelpaden (groen, goed onderhouden)	+/-
Trappen	15 min Isochroon t.o.v. cirkel met potentie	0-100
Trappen	Kwaliteit fietspaden (directheid, materiaal, beleving, veiligheid)	+/-
Trappen	Capaciteit en kwaliteit fietsenstallingen	+/-
OV	Kwaliteit stedelijk OV (snelheid, directheid, frequentie)	HOV/OV/-
MaaS	OV-fiets aanwezig	ja/nee
MaaS	Deelconcept op station of gebiedsontwikkeling	ja/nee
Auto	Parkeerregulering	ja/nee
Auto	Parkeernorm nieuwbouw	#

3.2 Waar liggen kansen voor flankerend beleid

Op basis van de overzichtstabel met flankerend beleid en een werksessie met betrokken ambtenaren hebben we een overzicht gemaakt van de meest kansrijke investeringen in flankerend beleid om het gebruik van de Oude Lijn te vergroten.

Lopen	<p>Kwaliteit looppaden</p> <p>Investeren in lopen kan, zeker voor hoogstedelijke gebieden, financieel voordelig zijn: het voorkomt een investering in vaak dure fietsenstallingen. Plekken die aandacht verdienen zijn: Leiden in de richting van het Bio-Sciencepark, omgeving Laan van NOI en station Moerwijk.</p> <p>Daarnaast zijn er op een aantal plekken sociale veiligheidsknelpunten door bijvoorbeeld slecht verlichte tunnels. Dit speelt onder meer rondom Hollands Spoor, Schiedam en Leiden.</p> <p>Nieuwe stations entrees</p> <p>Het verkorten van voor- en natransport te voet (of per fiets) kan worden gerealiseerd door een extra stationsentree. Bij Delft Campus en Zwijndrecht liggen hier wensen voor, zo blijkt uit interviews. Daarbij moet altijd zorgvuldig worden gekeken naar sociale veiligheid.</p>
-------	---

Fiets	<p>Kwaliteit fietspaden</p> <p>Afgelopen jaren is er veel geïnvesteerd in fietspaden naar stations. Vooral bij de grote IC stations (categorie 1) is dit gedaan. We zien nu dat in gebiedsontwikkelingen (bijv. de Binckhorst naar de 3 omliggende stations) of bij de kleinere stations de kwaliteit een impuls kan gebruiken. Voorbeelden zijn de kwaliteit van de fietspaden rond Moerwijk, Laan van NOI, Leiden en Schiedam. Ook rond het nieuwe station Stadionpark of als Van Nelle een station wordt, zal hier in fietsinfrastructuur geïnvesteerd moeten worden.</p> <p>Daarnaast zien we dat bij Van Nelle, Rijswijk Buiten en Stadionpark een brug het invloedsgebied van het station per fiets flink kan vergroten. Bij Stadion Park is er al een besluit genomen over de komst van een nieuwe stadsbrug. Bij Van Nelle en Rijswijk Buiten gaat dit om een langzaam verkeersbrug over de Schie en het Rijn Schiekanaal. Ook kan een simpele brug over de Kastanjewetering bij Rijswijk Buiten het invloedsgebied vergroten.</p> <p>Capaciteit fietsparkeren</p> <p>Rondom een aantal grote stations (categorie 1 en 2) zal in de toekomst de fietsparkeercapaciteit gaan knellen. Door autoluwe gebiedsontwikkeling, bezuinigingen op OV en lagere betrouwbaarheid van stedelijk OV neemt de vraag naar stallingscapaciteit toe. Bij bijvoorbeeld Laan van NOI, Schiedam en Leiden wordt hier al aan gewerkt. In Delft, Hollands Spoor en Rotterdam Centraal gaat dit probleem ook ontstaan.</p> <p>Kwaliteit fietsparkeren</p> <p>Bij een aantal stationsstallingen knelt de kwaliteit. Dit kan komen door lange looptijden (zoals op Den Haag Centraal), of ondermaatse beleving en technische staat (Schiedam of Dordrecht).</p>
-------	---

Onderliggend OV	<p>Lopende OV studies</p> <p>Binnen de Oude Lijn-regio wordt al op diverse versterkingen van het openbaar vervoer gestudeerd, met name gericht op hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Zo wordt gewerkt aan de HOV-verbinding tussen Leiden en Zoetermeer en richting Katwijk, evenals de HOV verbinding tussen CID en de Binckhorst in Den Haag. Daarnaast is in Rotterdam besloten tot de uitbreiding van het tramnetwerk met een nieuwe lijn over de nieuwe stadsbrug nabij stations Rotterdam Zuid en Stadionpark.</p> <p>Nieuwe OV verbindingen</p>
-----------------	---

Naast een groot aantal lopende studies (o.a. nieuwe stadsbrug Rotterdam, HOV Leiden – Zoetermeer, CID) zijn er ook mogelijke nieuwe OV-verbindingen die onderzocht kunnen worden.

Rond de nieuwe stations liggen de grootste kansen. Vaak gaat het om OV assen haaks op de Oude Lijn. Bij Rotterdam Van Nelle ligt er een opgave om de OV ontsluiting te organiseren. Hier liggen kansen voor bijvoorbeeld een tram of een bus richting Marconiplein. Bij Schiedam Kethel stopt er geen OV vlak bij de voorziene knoop. De opgave hier kan gecombineerd worden met de wens om te studeren op de OV-bereikbaarheid van de noordzijde van Schiedam en Vlaardingen. Daarnaast is bijvoorbeeld station Delft Campus nu niet met stedelijk OV ontsloten.

Deelvervoer

Deelvervoer is vooral voor natransport op de knopen interessant voor de reizigers. Dit gaat vooral om natransport per fiets. Bij deelfietsen spelen vier dingen:

- Bij enkele stations rondom de Oude Lijn missen nu OV fietsen (bijv. op Delft Campus of Moerwijk). Deze worden komende maanden bijgeplaatst. Bij Rotterdam Stadion komen ze pas als dit een volwaardig station wordt.
- Ook zijn er in grote delen van de provincie Zuid-Holland op dit moment Donkey Bikes beschikbaar (Leiden, Voorschoten, Den Haag, Rijswijk, Schiedam, Rotterdam, Zwijndrecht, Dordrecht)
- Er is vaak een tekort aan OV fietsen op de grote stations. Bijvoorbeeld in Leiden. Dit wordt meegenomen het project voor de knoop Leiden.
- Op veel kleinere stations zijn OV-fietskluisen te vinden, met een relatief laag aanbod aan fietsen. Daardoor is de kans op 'misgrijpen' relatief groot.

Ook natransport per deelauto is denkbaar. Hier zit wel spanning op, omdat rondom de hoogstedelijke stations het beleid is om zo min mogelijk autogebruik te faciliteren. Daarbij kost natransport per auto veel ruimte op een plek met vaak al hoge ruimtedruk. Op dit moment staan rondom de grote stations deelauto's (bijv. van Mywheels en Greenwheels). Rond veel kleinere stations is dit niet het geval. Een beleid waarbij juist deelvervoer bij kleinere stations wordt gestimuleerd is denkbaar maar zal vanwege de grote ruimtevraag slechts een beperkt deel van de natransportmarkt beslaan. Op het totale volume van de Oude Lijn leidt dit niet tot zichtbare verschillen in reizigersaantallen.

Parkeren / autotoegankelijkheid

Grote steden MRDH nog relatief 'autovriendelijk'

Steden in de MRDH-regio, zoals Rotterdam en Den Haag, zijn nog relatief autovriendelijk. Uit NS-onderzoek blijkt dat circa 50% van de bezoekers (incidenteel recreatief) in Rotterdam en Den Haag met de auto naar de stad komt, in Utrecht en Amsterdam is dit aandeel veel lager. Dit onderstreept hoe aantrekkelijk de auto in de MRDH nog is, mede door betaalbaarheid en beschikbaarheid van parkeerruimte.

Parkeerregulering

Rond veel stations uit categorie 3, de sub-urbane sprinterstations, is op dit moment nog geen parkeerregulering (bijv. bij Voorschoten of Zwijndrecht). Het kan bezoekers stimuleren van de Oude Lijn gebruik te maken als dit er wel is. Gelijktijdig kan het bijdragen als er om deze stations parkeergelegenheid is om als P&R te gebruiken. Dit kan leiden tot extra gebruik van de Oude Lijn. Wel vergroot dit de druk omgeving en is er kans dat er minder woningen of arbeidsplaatsen gerealiseerd kunnen worden.

Parkeernormen

Bij de nu startende gebiedsontwikkelingen rondom de Oude Lijn zijn de gehanteerde parkeernormen relatief scherp. Bij categorie 1 en 2 stations is het tussen de 0 en 0,5, bij categorie 3 tussen de 0,5 en 1 in de directe omgeving. Bij ontwikkelingen die afgelopen jaren vastgesteld zijn (zoals Rijswijk Buiten met normen van 1 tot 2) is dit anders, maar hier is nu lastig op sturen. Bij Dordrecht Leerpark wordt nu met relatief hoge parkeernormen ontwikkeld (rond de 1). Als hier nieuwe ontwikkelingen zijn kan dit omlaag worden bijgesteld, zoals dit ook al is gebeurd in andere nieuwe delen van de stad (zoals Maasterras, parkeernorm van circa 0,3)

3.3 Verwerking en vervolg

Aanknopingspunten gesprekken wederkerigheid

Er is gekeken naar de impact en kosten van de bovenstaande lijst van maatregelen. Hieruit zijn maatregelen geselecteerd die nog niet opgepakt zijn en waarvan de impact op aantallen reizigers op de Oude Lijn in verhouding staat tot de kosten. Hieruit zijn vier hoofdmaatregelen gedestilleerd.

Nieuwe stations	<ul style="list-style-type: none"> • Bij Van Nelle is een pakket aan maatregelen opgesteld. Dit omvat een nieuwe brug, een tram- of busverbinding, en verbeterde wandel- en fietsroutes naar het station. • Bij Rijswijk Buiten biedt een brug over de Kastanjewetering snel een groter invloedsgebied. Een brug over het Rijn-Schiekanaal heeft ook een significant effect, maar is kostbaarder. De parkeernorm is relatief hoog en kan door de vergaande planontwikkeling niet meer worden bijgesteld. • Bij Schiedam Kethel moeten de routes naar het station worden verbeterd voor fietsers en voetgangers. Daarnaast kan er een studie worden uitgevoerd naar een bus- of tramverbinding vanuit Vlaardingen en Schiedam Noord. Bij deze studies is het de vraag of de impact daarvan in verhouding staat met de kosten. • Bij Dordrecht Leerpark liggen mogelijkheden om te ontwikkelen met een lagere parkeernorm dan nu vastgesteld is. Gelijktijdig kan ook de parkeerregulering uitgebreid worden. Dit is al gedaan in het zuidelijke deel, maar kan ook ingevoerd worden in het noordelijke deel. Daarbij zijn er ook routes richting het station (fiets en lopen) die kunnen worden verbeterd.
Fietsparkeercapaciteit	Fietscapaciteit rond grote stations die niet binnen de vier knopen vallen zal gaan knellen komende jaren. Dit speelt in ieder geval in Delft, Hollands Spoor en Rotterdam. Gebrek aan investeringen zal leiden tot een afname van de reizigersgroei op deze stations.
Loop- en fietsverbeteringen	Rondom een aantal stations spelen er loop- of fietskwaliteitsvraagstukken. Met de betreffende gemeente kan afgesproken worden dat tegenover investeringen in het spoornet investeringen in de toeleidende infrastructuur staan. Dit gaat over de kwaliteit van fiets- en voetpaden (breedte, voorrangssituatie, breedte of sociaal onveilige punten). Stations waar dit speelt zijn Leiden, Laan van NOI, Moerwijk, Hollands Spoor en Schiedam. Ook op de mogelijk nieuwe stations is dit van toepassing.
Autoremmende maatregelen	Maatregelen die de auto minder aantrekkelijk maken, kunnen een grote invloed hebben op het gebruik van de Oude Lijn, terwijl ze relatief weinig kosten met zich meebrengen. Denk hierbij aan het beperken van de autotoegankelijkheid in hoogstedelijke gebieden of het aanscherpen van het parkeerbeleid rond sprinterstations. Dergelijke ingrepen zijn vaak bestuurlijk gevoelig en lastig door te voeren, maar hebben een bewezen effect op het stimuleren van OV-gebruik.

Gevoeligheidsanalyses NRM

Naast de gevoeligheidsanalyses voor de woningbouw kan ook het flankerend beleid van invloed zijn op het gebruik van de Oude Lijn. Binnen de vier categorieën van flankerend beleid hebben met name de maatregelen bij nieuwe stations (1) en de autoremmende maatregelen (4) effect in het NRM. Andere aspecten, zoals de capaciteit van fietsparkeren en de kwaliteit van loop- en fietsroutes, zijn niet in het NRM meegenomen. Wij adviseren maatregel 1 en 4 daarom mee te nemen in een gevoeligheidsanalyse. Bij maatregel 1 gaat het om het invoeren van de

specifieke maatregelen. Voor maatregel 4 kan geput worden uit de doorrekeningen die eerder gedaan zijn voor Werkstroom C.

4. Conclusie

De inventarisatie heeft systematisch het ruimtelijk programma (met focus op werkgelegenheid) en flankerend beleid rondom stations langs de Oude Lijn in kaart gebracht. Deze inzichten vormen de basis voor het gesprek over wederkerigheid binnen de MIRT-verkenning en geven aanleiding voor aanpassingen in de uitgangspunten van het NRM (Nederlands Regionaal Model) en gerichte gevoeligheidsanalyses. Door deze gevoeligheidsanalyses worden de effecten van 8x per uur een citysprinter rijden en het openen van vier nieuwe stations onderzocht.

Verschillen tussen modelinvoer en actuele plannen

Uit de analyse blijkt dat er aanzienlijke verschillen zijn tussen de modelinvoer (WLO Hoog) en de huidige ambities van gemeenten:

1. Nieuwe stations: Bij Rijswijk Buiten, Schiedam Kethel, Dordrecht Leerpark en Rotterdam Van Nelle is de planvorming verder gevorderd dan in het NRM verwerkt is. Het gaat gezamenlijk om 2.800 woningen en 1.800 arbeidsplaatsen zonder komst van het station. Met nieuw station gaat het om 2.000 woningen en 15.400 arbeidsplaatsen.
2. Grote stedelijke knooppunten: Bij Leiden Bio Science Park, CID/NOI (Den Haag) en Rotterdam Centraal liggen de werkelijk te realiseren aantallen arbeidsplaatsen substantieel hoger dan de modelaantallen. Vooral in Leiden, waar dit om extra arbeidsplaatsen gaat i.p.v. verplaatsing van arbeidsplaatsen, kan dit invloed hebben op de bezetting van de Oude Lijn.
3. Gehele lijn: nagenoeg elke gemeente geeft aan meer woningen of arbeidsplaatsen te realiseren dan nu in het NRM zit. In een vergelijkbaar traject als 1 en 2 kan dit ook opgepakt worden.

Ons advies is een nieuw NRM scenario te draaien waar 1 en 2 in aangepast zijn. Als er bestuurlijke focus is op de gehele lijn kan ook 3 doorgerekend worden. Belangrijkste keuze die bij alle drie speelt is hoe de extra woningen en arbeidsplaatsen gesaldeerd worden.

Kansen voor ruimtelijke verdichting

Er zijn verschillende locaties met potentie voor extra woningbouw en werkgelegenheid, bovenop de in het NRM ingevoerde plannen. Dit is (deels) afhankelijk van investeringen in de Oude Lijn en kan daarom worden meegenomen in de gesprekken over wederkerigheid. De locaties met prioriteit zijn:

- Rotterdam Van Nelle: rondom de knoop is potentie voor grootschalige gebiedsontwikkeling (>2000 woningen en arbeidsplaatsen).
- Bij Schiedam Kethel en Schiedam Centrum is grootschalige transformatie van bedrijventerrein 's Graveland mogelijk. Hier zijn rond de 12.000 extra arbeidsplaatsen mogelijk.
- Dordrecht Leerpark: extra verdichting tot 80.000 m² arbeidsplaatsen en mogelijk ook extra woningen (1000 tot 2000).
- Dordrecht Centrum: verdichting mogelijk indien milieucirkels (zoals spoorvervoer gevaarlijke stoffen) herzien worden. Dit is eerder gebeurd rondom station Tilburg. Het gaat om meer dan 2000 woningen en arbeidsplaatsen.
- Zwijndrecht, Barendrecht, Moerwijk, Mariahoeve: kansen voor transformatie van verouderde bedrijventerreinen en verdichting van woonwijken.
- Delft Campus: ruimte voor ontwikkeling aan de zuidzijde. Dit speelt later in de tijd. Logisch is om eerst Schieoevers te realiseren.

Dit is de uitkomst van een eerste analyse. Om deze potentie te concretiseren is aanvullend werk nodig. Een oplossing hiervoor is om een stedenbouwkundige studie naar het verdichtingspotentieel. Hierin wordt een eerste ontwerpsslag gedaan om te onderzoeken hoeveel woningen er ingepast kunnen worden rondom een knoop. Logisch is als de MRDH, gemeente en eventueel het Rijk hier gezamenlijk moeten optrekken om de uitgangspunten gelijk te houden.

Het effect van de extra woningen en arbeidsplaatsen kan in het NRM met een gevoeligheidsanalyse worden bepaald.

Flankerend beleid

Vanuit interviews, bureaustudie en een werksessie komen kansen voor flankerend beleid naar voren om het gebruik van de Oude Lijn te vergroten. Maatregelen die nog niet in gang gezet zijn en significante invloed kunnen hebben op het gebruik van de Oude Lijn zijn:

- 1) Maatregelen rondom de nieuwe stations. Dit gaat over nieuwe bruggen (Rijswijk Buiten en Van Nelle), nieuwe OV lijnen (Van Nelle en Kethel), toeleidende fiets- en looproutes (allen) en bijstelling van de parkeernormen (Leerpark).
- 2) Capaciteitsuitbreidingen van de fietsenstalling op grote stations (bijv. Delft, Hollands Spoor, Rotterdam Centraal). Hier lopen nog geen onderzoeken naar, maar de verwachting is dat dit een knelpunt gaat vormen in de ketenreis van OV reizigers.
- 3) Loop- en fietsverbindingen: kwaliteit is vaak onvoldoende, met sociale veiligheid en kwaliteit als belangrijkste knelpunten. Dit speelt o.a. bij Leiden, Laan van NOI, Moerwijk, Hollands Spoor en Schiedam
- 4) Autoremmende maatregelen: Deze kunnen het gebruik van de Oude Lijn aanzienlijk verhogen. Dit gaat om door het beperken van auto-toegankelijkheid in (hoog)stedelijke gebieden en het aanpassen van het parkeerbeleid bij sprinterstations. Deze maatregelen zijn bestuurlijk gevoelig, maar hebben een bewezen effect.

Het flankerend beleid kan slechts gedeeltelijk het NRM opgenomen. Vooral maatregelen bij nieuwe stations en autoremmende maatregelen hebben in het model invloed op het gebruik van de Oude Lijn. In werkelijkheid zullen alle vier de aspecten invloed hebben op het gebruik en kwaliteit van de Oude Lijn. Het effect van 2 en 3 kan in het NRM of eventueel regionale modellen met een gevoeligheidsanalyse worden bepaald.

Bijlagen

1. Indeling stations
2. Tabel flankerend beleid per station
3. Check NRM gemeenten (uitdraai Conceptboards) – *achterhaald door bijlage 6*
4. Input WLO-Hoog
5. Factsheets stations (huidig en toekomstig programma, beleid en potentie)
6. Memo aanpassing SEGs (v4.1)

STUDIO — BEREIKBAAR

Inventarisatie voorzieningen en flankerend beleid – Oude Lijn
28 augustus 2025

Studio Bereikbaar

Steven Puylaert
Matthias Floor
Fenne Geelhuijzen

Opmaak en figuren:

Studio Bereikbaar

Adres

Stationsplein 45 – D2.150
3013 AK Rotterdam
info@studiobereikbaar.nl