



CAPACITEITSUITBREIDING SPOOR DEN HAAG - ROTTERDAM

DOEL

Baanvak Den Haag – Rotterdam geschikt maken om te voldoen aan de toenemende vraag naar spoorvervoer en tegelijkertijd het aanbod aan openbaar vervoer te verbeteren door:

- het beter benutten van het bestaande hoofdrailnet, het verbeteren van ketenmobiliteit (fiets, P+R, aansluitingen bus, tram en metro) en ruimtelijke ontwikkeling.
- besluit over capaciteitsuitbreiding naar vier sporen, voor het geheel of delen van het betreffende baanvak, met inbegrip van beter en intelligent gebruik van de infrastructuur.

Bij de ambitie wordt uitgegaan van:

- De beoogde economische ontwikkelingsperspectieven van de Randstad en de ontwikkeling van het reizigersvervoer en goederenvervoer per spoor dat hieraan gerelateerd is;
- De ontsluiting van Den Haag Internationale Stad met internationale treinverbindingen en een hoogwaardige aansluiting op het HSL-netwerk;
- De nationale spoorverbindingen (IC en sprintervervoer) die nodig zijn voor de bereikbaarheid van de Randstad;
- De spoorverbindingen (IC en sprintervervoer) die nodig zijn voor de interne bereikbaarheid in de Randstad;
- De resultaten van de planstudie(s) Den Haag - Rotterdam, eventueel uitgebreid tot Leiden – Dordrecht, die in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS – MIRT 2009) wordt uitgevoerd;
- De ruimtelijke ontwikkelingen in de Randstad met inbegrip van die ontwikkelingen die in het kader van Stedenbaan geconcentreerd worden binnen het invloedgebied van de spoorstations;
- De ketenmobiliteit, inhoudende de samenhang met het regionale OV netwerk, fiets en auto en ontwikkelingen en groeiverwachtingen hierin.

**Camiel Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat en
Bas Verkerk, regiobestuurder van het Stadsgebied Haaglanden**

Komen in het kader van de planstudie Den Haag Rotterdam overeen

Dat het traject van de planstudie wordt ingezet. Steeds wanneer keuzes gemaakt moeten worden, ook in het kader van het aanbestedingstraject van de Spoorzone Delft en de ontkoppeling van de Hoekse lijn, zullen deze in het licht van de stand binnen de planstudie Den Haag Rotterdam worden beschouwd. In dit kader zal ook de realisatie van station Schiedam Kethel worden betrokken.

Mijlpalen van de planstudie

stap 1.	Start planstudie	September 2008
stap 2.	<ul style="list-style-type: none">o Capaciteitsstudie: identificatie knelpunten en oplossingeno Kostenramingen en risicoanalyseso Externe effecteno MKBAo Advies en voorbereiding besluitvorming	2008-2009
stap 3.	Keuzemomenten vaststellen voor maatregelen (infrastructuur en station Schiedam Kethel) op de corridor als keuzes gemaakt worden in de projecten uitvoering spoorzone Delft en ontkoppeling Hoekse lijn.	Maart 2009
stap 4.	Keuzemomenten voor bepalen maatregelen (infrastructuur en station Schiedam Kethel) op de corridor in relatie tot de planning van de projecten spoorzone Delft en ontkoppeling Hoekse Lijn.	2009
stap 5.	Planstudie (als onderdeel van PHS): Politiek besluit 1: maatregelenpakket en besluit over de per maatregel te volgen procedure	2009-2010
stap 6.	Het doorlopen van de procedures ((verkorte) tracé wet procedure, WRO procedure etc.).	2009/2010 en verder
stap 7.	Planstudie: Politiek besluit 2: uitvoeringsbesluit	2010 en verder
stap 8.	Beschikking, start realisatie	

- Bij het inrichten van de planstudie wordt voor het baanvak aandacht geschonken aan de diverse oplossingsrichtingen zoals gedeeltelijke of gehele viersporigheid, toepassing van het zogenaamde richtingenmodel of het lijnmodel, de loskoppeling van de Hoekselijn en de mogelijkheden van dedicated spoor en Sprinter vervoer. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is opgenomen in de MIRT planstudie tabel 2009.
- De planstudie (Leiden/Den Haag Rotterdam/Dordrecht) wordt conform het MIRT spelregelkader in 2008 –2010 (/2011) uitgevoerd.

De minister van Verkeer en Waterstaat verbindt zich daartoe:

- te zorgen voor afstemming met de Rijkspartners (waaronder VROM en Financiën)
- te zorgen voor afstemming met de ProRail, die op zijn beurt afstemt met vervoerders.
- een besluit te nemen over het maatregelenpakket in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (Politiek besluit 1 in bovenstaande tabel).

De portefeuillehouder van het Stadgewest Haaglanden verbindt zich daartoe:

- te zorgen voor afstemming met relevante regiopartijen Provincie Zuid-Holland, Stadsgewest Haaglanden, Stadsregio Rotterdam en gemeenten;
- tot inspanning om de ruimtelijke ontwikkelingen te realiseren zoals afgesproken tussen de Zuidvleugelpartijen in het beleidsdocument Ruimtelijke ambitie Stedenbaan 2020;
- waar nodig de besluitvorming in de regio (o.a. op het gebied van ruimtelijke procedures) te stimuleren;
- stimuleren van maatregelen ter verbetering van de Ketenmobiliteit voor zover deze behoren tot verantwoordelijkheid regionale/lokale partijen.

De ambassadeur van dit project is Jan Willem Oosterwijk

PROJECTOMSCHRIJVING

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

AANLEIDING

Het baanvak Den Haag Rotterdam is een van de drukste corridors op het Nederlandse spoorwegnet zowel nu als in de toekomst. De corridor heeft zowel een functie in de internationale bereikbaarheid als in de bereikbaarheid van en in de Randstad.

Binnen de Zuidvleugel is er een tekort aan ruimte voor wonen, bedrijvigheid en groen en op termijn is er meer ruimte nodig voor water (versterken klimaatbestendigheid). Zuidvleugelpartijen hebben afspraken gemaakt over het aantal te realiseren woningen en kantoren (tot 2020) binnen een zone van grofweg 1.200 meter rond de 'stedenbaanstations' (o.a Den Haag CS, Binckhorst, Moerwijk, Spoorzone Delft en Delft-Zuid/Technopolis, Schiedam Schieveste, Rotterdam). Deze ambities leiden enerzijds tot meer vraag naar goede openbaar vervoervoorzieningen, en anderzijds zijn goede openbaar vervoervoorzieningen onmisbaar om het wenselijke niveau van stedelijke bereikbaarheid te realiseren. In een intentieovereenkomst streven de Zuidvleugelpartijen en de NS naar een treinfrequentie van zes Sprinters per uur per richting, volgens de intentieovereenkomst te bereiken door uitbreiding van de spoorcapaciteit naar vier sporen.

DOEL

Baanvak Den Haag – Rotterdam geschikt maken om te voldoen aan de toenemende vraag naar spoorvervoer en tegelijkertijd de kwaliteit van het openbaar vervoer verbeteren door:

- het beter benutten van het bestaande hoofdrailnet, het verbeteren van ketenmobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling;
- besluit over capaciteitsuitbreiding naar vier sporen, voor het geheel of delen van het betreffende baanvak, met inbegrip van beter en intelligent gebruik van de infrastructuur.

Bij de ambitie wordt uitgegaan van:

- De beoogde economische ontwikkelingsperspectieven van de Randstad en de ontwikkeling van het reizigersvervoer en goederenvervoer per spoor dat hieraan gerelateerd is;
- De ontsluiting van Den Haag Internationale Stad met internationale treinverbindingen en een hoogwaardige aansluiting op het HSL-netwerk;
- De nationale spoorverbindingen (IC en sprintervervoer) die nodig zijn voor de bereikbaarheid van de Randstad;
- De spoorverbindingen (IC en sprintervervoer) die nodig zijn voor de interne bereikbaarheid in de Randstad;
- Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer;
- De ruimtelijke ontwikkelingen in de Randstad met inbegrip van die ontwikkelingen die in het kader van Stedenbaan geconcentreerd worden binnen het invloedgebied van de spoorstations;
- De ketenmobiliteit, inhoudende de samenhang met het regionale OV-netwerk en ontwikkelingen en groeiverwachtingen hierin.

SAMENHANG

Dit project kent samenhang met de andere Randstad Urgent projecten in deze regio, zoals het project Den Haag Internationale Stad en het project Mooi en Vitaal Delfland. Ook is er een samenhang met de toekomstige ontwikkeling van de Hoekse Lijn.

De relatie met Den Haag Internationale Stad betekent dat voor de ontwikkeling van Den Haag als internationaal centrum de internationale bereikbaarheid per spoor vanuit steden als Brussel gewaarborgd moet zijn.

De verbetering van de spoorcorridor van Den Haag naar Rotterdam, waar aansluiting op het HSL-netwerk is gewaarborgd, is daarbij gewenst.

De relatie met de Hoekse lijn houdt in dat binnen de te besluiten planstudie tevens zal worden onderzocht hoe de afkoppeling van de Hoekse lijn van het hoofdrailnet en de aansluiting aan het Rotterdamse metronet (Beneluxlijn) vorm kan krijgen.

De relatie met Mooi en Vitaal Delfland bestaat eruit dat een aantrekkelijker en beter bediend station Delft Zuid en een station Schiedam Kethel, bijvoorbeeld als fietstransferium, de OV-bereikbaarheid van Delfland voor recreanten en toeristen kunnen verbeteren.

Een verbetering van de spoorverbinding Den Haag Rotterdam en een concentratie van nieuwe woningbouw en kantorenbouw in de nabijheid van dit spoor betekent dat minder aan de stadsrand en in het landelijk gebied hoeft te worden uitgebreid.

Daarnaast ligt er natuurlijk een directe relatie met het project Spoorzone Delft.

RESULTAAT

- Binnenstedelijke (nieuwe en bestaande) woon- en werklocaties worden beter bereikbaar: Den Haag Centrum, Binckhorst en Laakhavens/Moerwijk, Rijswijk, Delft, Delft-Zuid (ontwikkeling TIC), Schiedam (Schieveste), Rotterdam;
- Kwaliteitsimpuls voor binnenstedelijke stationslocaties en verbetering van leefbaarheid van de binnensteden van Den Haag, Rotterdam, Delft en Schiedam;
- Verbetering van de bereikbaarheid binnen de Randstad, alsook van en naar de Randstad vanuit andere delen van het land;
- Kortere reistijd van deur tot deur door ketenmaatregelen;
- Draagt bij aan de realisatie van de ambitie om te bouwen in bestaand stedelijk gebied en minder uitbreiding aan stadsranden en in landelijk gebied;
- Door intensivering en bundeling levert het een bijdrage aan duurzaamheid (Nederland Later, duurzaamheidsverkenningen).

WETTELIJKE PROCEDURES

Capaciteitsuitbreiding op het gehele baanvak Den Haag – Rotterdam vereist een planstudie besluit en daaropvolgend een uitvoeringsbesluit. Het MIRT spelregelkader is hierop van toepassing.

FINANCIERING

De investeringskosten zullen in het kader van een planstudie nader worden bepaald. De planstudie is opgenomen in het MIRT 2009.

ORGANISATIE

De Organisatie wordt opgezet conform de opgezette structuur in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

SLOTBEPALINGEN

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

De minister van Verkeer en Waterstaat

**De regiobestuurder van het
Stadsgewest Haaglanden**

Camiel Eurlings

Bas Verkerk

Vastgesteld op 27 oktober 2008