

MIRT-Verkenning Oude Lijn  
Deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations

# Rapportage Opbrengst Omgevingsparticipatie

Analytische Fase

**ProRail**

Verbindt. Verbetert. Verduurzaamt.

**MoVe**  
Oude Lijn

Mobiliteit &  
Verstedelijking

---

**Documentgegevens**

---

Eigenaar	ProRail
Kenmerk	TS019FC51C1-1786257582-5573
Versie	1.0
Datum	12 december 2024
Onderwerp	Rapportage Opbrengst Omgevingsparticipatie Analytische Fase, Deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations
Status van het document	definitief

---

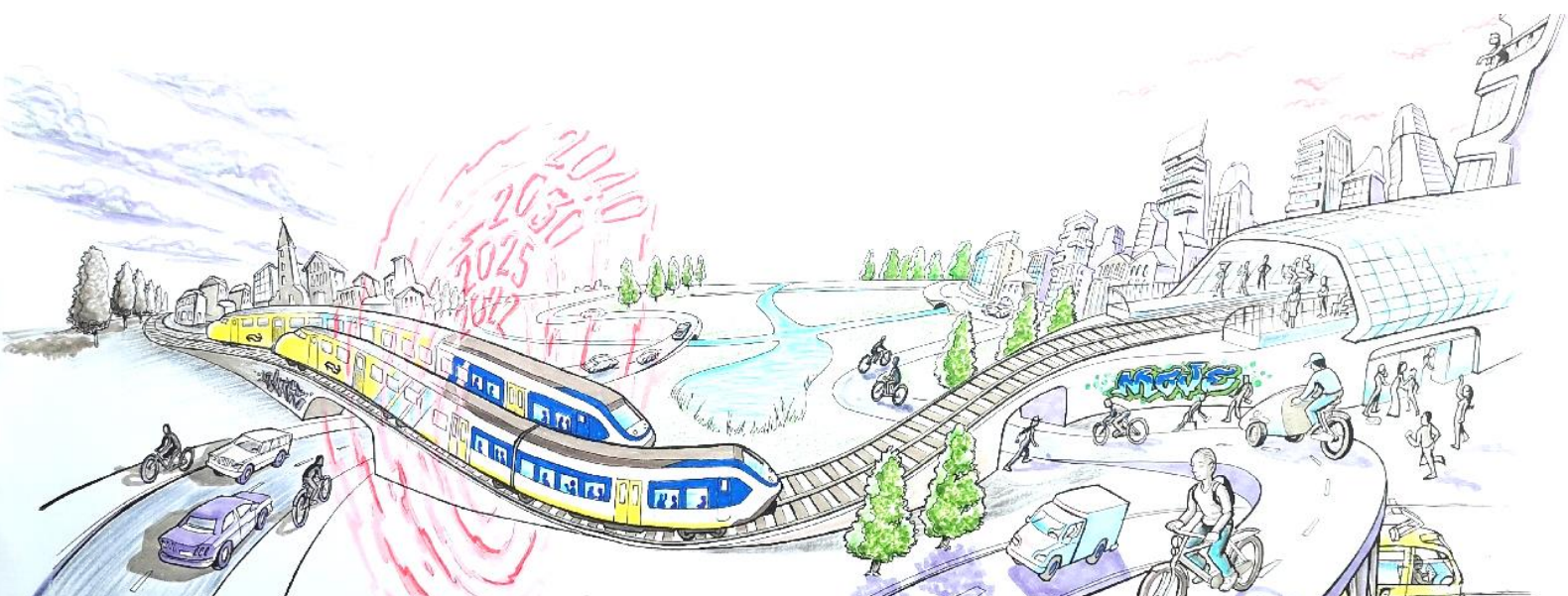


# Inhoud

<b>DEEL I: ALGEMEEN</b>	<b>6</b>	
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>7</b>
1.1	Leeswijzer	7
<b>2</b>	<b>Procesbeschrijving</b>	<b>8</b>
2.1	MIRT-proces	8
2.2	Participatieaanpak	8
2.2.1	Doelgroepen en participatieniveaus	9
2.2.2	Participatiebijeekomsten	10
2.2.3	Projectpagina en StoryMaps Atlas	13
2.2.4	Online raadpleging Oude Lijn	13
2.2.5	Kennisgeving vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	13
2.2.6	Overige participatiemogelijkheden	14
2.3	Communicatie	14
2.4	Afronding Analytische Fase beoordeling en besluitvorming	14
<b>DEEL II: OPBRENGST PARTICIPATIE BREDE OMGEVING</b>	<b>15</b>	
<b>3</b>	<b>Participatiebijeekomsten en StoryMaps</b>	<b>16</b>
3.1	Algemeen beeld	16
3.2	Opbrengst studiegebied: Den Haag, Rijswijk, Delft Centrum	17
3.2.1	Nieuw station Rijswijk Buiten	18
3.2.2	Frequentieverhoging	19
3.2.3	Infrastructurele maatregelen	19
3.2.4	Overige opbrengst	19
3.3	Opbrengst studiegebied: Delft Zuid, Midden-Delfland, Schiedam	20
3.3.1	Nieuw station Schiedam Kethel	20
3.3.2	Frequentieverhoging	21
3.3.3	Infrastructurele maatregelen	21
3.3.4	Overige opbrengst	22
3.4	Opbrengst studiegebied: Rotterdam	23
3.4.1	Nieuw station Rotterdam Van Nelle	23
3.4.2	Frequentieverhoging	25
3.4.3	Infrastructurele maatregelen	26
3.4.4	Overige opbrengst	26
3.5	Opbrengst studiegebied: Barendrecht, Zwijndrecht, Dordrecht	27
3.5.1	Nieuw station Dordrecht Leerpark	27
3.5.2	Frequentieverhoging	28
3.5.3	Infrastructurele maatregelen	29
3.5.4	Overige opbrengst	29
3.6	Opbrengst met betrekking tot het proces en participatietraject van de Analytische Fase	30
<b>4</b>	<b>Online raadpleging (PWE)</b>	<b>31</b>
4.1	Opbrengst online raadpleging	31
<b>5</b>	<b>Kennisgeving vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat</b>	<b>33</b>
5.1	Opbrengst met betrekking tot de brede opgaven van de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations	33
5.2	Opbrengst op gebiedsniveau	33
5.2.1	Studiegebied: Den Haag, Rijswijk, Delft Centrum	33
5.2.2	Studiegebied: Delft, Midden-Delfland, Schiedam	33
5.2.3	Studiegebied: Rotterdam	34
5.2.4	Studiegebied: Barendrecht Zwijndrecht, Dordrecht	34
5.3	Opbrengst met betrekking tot het proces en participatie Analytische Fase	34

<b>6</b>	<b>Wat is er met de opbrengst gedaan?</b>	<b>36</b>
6.1	Opbrengst bestemd voor de Verkenningsfase	36
6.1.1	Draagvlak	36
6.1.2	Nieuwe Stations	36
6.1.3	Inpassing van twee extra sporen tussen Delft Campus en Schiedam	38
6.1.4	Frequentieverhoging	40
6.1.5	Opbrengst met betrekking tot overige infrastructurele maatregelen	40
6.1.6	Opbrengst met betrekking tot het participatieproces	41
6.2	Opbrengst bestemd voor de Planning- en Studiefase	41
6.3	Opbrengst bestemd voor andere tafels	42
	<b>DEEL III: DOORKIJK BEOORDELINGSFASE</b>	<b>43</b>
<b>7</b>	<b>Doorkijk proces en participatie in de beoordelingsfase</b>	<b>44</b>
<b>Bijlagen</b>	<b>45</b>	
	Bijlage I: Code maatschappelijke participatie	45
	Bijlage II: Definitief rapport Online raadpleging (PWE)	47
	<b>Woordenlijst – CONCEPT</b>	<b>48</b>

# DEEL I: ALGEMEEN



# 1 Inleiding

Het document dat voorligt is de Rapportage Opbrengst Omgevingsparticipatie Analytische Fase van de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations, als onderdeel van de MIRT-Verkenning Oude Lijn. ProRail voert deze deelstudie uit in opdracht van de initiatiefnemers: het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening VRO), de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), provincie Zuid-Holland, de gemeenten Leiden, Den Haag, Schiedam, Rotterdam en Dordrecht, en in samenwerking met de overige betrokken gemeenten langs de Oude Lijn.

Participatie met de brede omgeving – waaronder (toekomstige) bewoners, ondernemers, reizigers, recreanten, maatschappelijke organisaties, regionale vervoerders en andere betrokkenen – is een belangrijk onderdeel bij de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations. Ook in de Analytische Fase, een vroege fase van de MIRT-Verkenning. Naast de wettelijke verplichting vanuit de nieuwe Omgevingswet, welke per 1 januari 2024 is ingegaan, geeft het de kans om de deelstudie daadwerkelijk te verrijken met nieuwe inzichten, ideeën en aandachtspunten, én om het draagvlak te toetsen.

In deze rapportage beschrijft ProRail het doorlopen participatietraject en de oogst van de participatie tijdens de Analytische Fase, met als doel het vastleggen én inzichtelijk maken van de inbreng en het draagvlak vanuit de brede omgeving. Deze rapportage is een bijlage bij de Notitie Kansrijke Oplossingen (NKO) deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations, ter onderbouwing van het beoordelingsaspect 'participatie' als één van de tien aspecten waarop de oplossingen worden beoordeeld. De inbreng van de brede omgeving (zie paragraaf 2.2.1 voor een beschrijving van de doelgroep) wordt op die manier meegenomen als advies dat wordt meegenomen in de vaststelling van de NKO in december 2024.

De participatie van de brede omgeving tijdens deze vroege fase heeft plaatsgevonden op het participatieniveau meeweten en meedenken. Enerzijds om de brede omgeving te informeren over de opgave en anderzijds om vanuit de brede omgeving input op te halen over de 'bouwstenen' binnen deze opgave en om breed oplossingsrichtingen te verkennen, verrijken en eventueel nieuwe oplossingsrichtingen toe te voegen.

Het participatietraject heeft een rijke opbrengst opgeleverd van ca. 1050 aangedragen ideeën en aandachtspunten. Deze inbreng van deelnemers kent zowel grote verschillen als grote overlap. In deze rapportage is de inbreng daarom niet één op één weergegeven, maar geordend en samengevoegd opgenomen, waarbij wel is geprobeerd alle inbreng mee te nemen.

## 1.1 Leeswijzer

De rapportage is als volgt opgebouwd. De inleiding gevolgd door een procesbeschrijving (hoofdstuk 2). Deze procesbeschrijving geeft weer hoe de participatie voor de Analytische Fase van deze deelstudie is opgezet door een beschrijving van de participatieaanpak en de verschillende participatieniveaus, gevolgd door de uitvoering van de participatie en communicatie gedurende het traject.

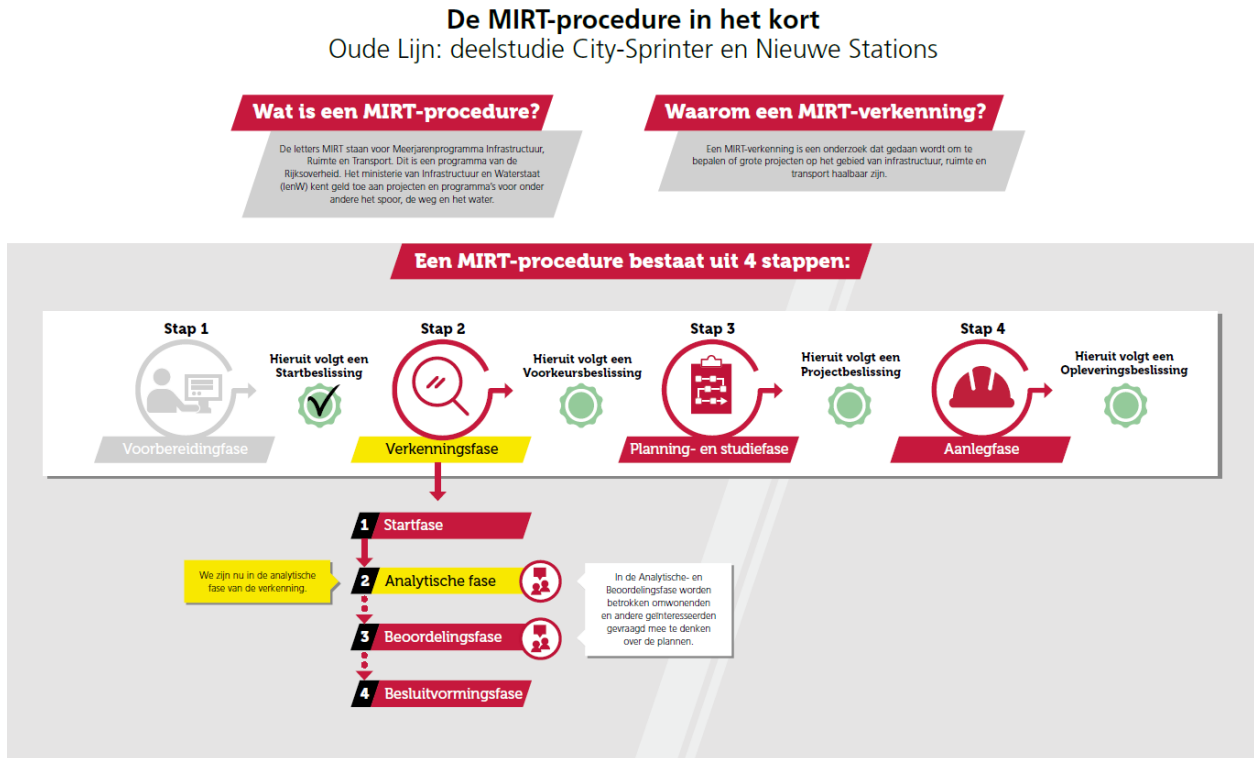
Gedurende het participatietraject zijn verschillende participatiemogelijkheden georganiseerd, waarbij inbreng is geleverd door de deelnemers. De inbreng vanuit deze verschillende participatiemogelijkheden wordt in de volgende hoofdstukken beschreven: hoofdstuk 3 gaat in op de participatie van de brede omgeving tijdens de verschillende participatiebijeenkomsten, hoofdstuk 4 geeft een beschrijving van de opgave en opbrengst van de Oude Lijn-brede online raadpleging voor de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations, en hoofdstuk 5 geeft een beschrijving van de opgave en opbrengst van de Kennisgeving vanuit het ministerie van IenW. In hoofdstuk 6 is beschreven wat er met de inbreng, beschreven in hoofdstukken 3, 4 en 5, is gedaan.

De rapportage wordt afgesloten met een doorkijk naar het proces en de participatie in fase die volgt – de Beoordelingsfase in hoofdstuk 7.

# 2 Procesbeschrijving

Het participatietraject van de Analytische Fase van de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations is uitgevoerd volgens een vooraf opgeteld participatieplan. In dit hoofdstuk beschrijven wij in het kort de doelen en de daaruit volgende participatie- en communicatieaanpak, participatievormen en participatieniveaus waar wij voor hebben gekozen tijdens deze vroege fase van de MIRT-Verkenning.

## 2.1 MIRT-proces



Figuur 1: De MIRT-procedure in het kort

## 2.2 Participatieaanpak

De deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations volgt de participatiedoelstellingen van de MIRT-Verkenning Oude Lijn, opgesteld door MoVe (een samenwerkingsverband van overheden, infrastructurele netwerkbeheerders en vervoerders in de Zuidelijke Randstad):

- We willen de maatschappij meenemen, zorgvuldig handelen en transparant zijn, in lijn met de Code Maatschappelijke Participatie (zie bijlage 1).
- We willen het draagvlak voor de verschillende oplossingsrichtingen inventariseren, teneinde de haalbaarheid en uitvoerbaarheid te onderbouwen en eventuele showstoppers (onoverkomelijke belemmeringen) te identificeren.
- We willen helderheid bieden over de besluitvormingsprocedures en deze vooraf, op begrijpelijke wijze inzichtelijk maken.
- We willen de omgeving informeren over de mogelijke schaa sprong (groei van aantal inwoners en arbeidsplaatsen in de zuidelijke Randstad) en kennis laten nemen van de integrale aanpak, inclusief de fasering en de mogelijke toekomstige participatie.
- Wij willen ideeën, wensen en alternatieven ophalen vanuit de omgeving om varianten te verrijken en zo goed mogelijk aan te sluiten bij de behoeften en belangen. Het moet voor inbrengers zichtbaar zijn wat er met hun input wordt gedaan.



Het participatietraject tijdens de Analytische Fase van de MIRT-Verkenning, deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations bestaat uit vier participatierondes met de brede omgeving. Daarnaast zijn drie aanvullende participatiemogelijkheden geboden: reageren via de StoryMaps Atlas op de website van ProRail, deelname aan online raadpleging Oude Lijn (PWE) en reageren via de formele Kennisgeving van de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations op het participatieplatform van het ministerie van IenW.

## 2.2.1 Doelgroepen en participatieniveaus

De deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations is relevant voor een brede groep stakeholders. We spreken daarom in de participatie van de doelgroep 'brede omgeving'. Onder brede omgeving wordt onder andere verstaan: (toekomstige) bewoners, ondernemers, reizigers, recreanten, maatschappelijke organisaties, regionale vervoerders en andere betrokkenen. Nieuwe Stations en meer treinen zijn immers interessant voor mensen die dicht bij een potentiële stationslocatie wonen, maar ook voor mensen die nu of in de toekomst naar of door het gebied reizen voor diversie bestemmingen, bijvoorbeeld werk, school, recreatie en bezoek van vrienden of familie. Dit kunnen daarom ook mensen zijn die buiten de provincie Zuid-Holland wonen.

De brede omgeving is tijdens de Analytische Fase van de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations gevraagd te participeren op twee niveaus:

- **Meeweten:** via diverse kanalen is de brede omgeving geïnformeerd over het doel, de aanpak, tussenstand en uitkomst van de verkenning.
- **Meedenken:** hieronder verstaan we raadplegen. We vragen de brede omgeving om input te leveren (ideeën en aandachtspunten) om de plannen te verrijken en te reflecteren op (tussen)resultaten om het draagvlak te toetsen.

Parallel aan het participatietraject met de brede omgeving zijn de betrokken regionale en lokale overheden vertegenwoordigd in de werkteams, klankbordgroep, afstemgroepen infrastructuur en nieuwe stations en het projectteam City-Sprinter en Nieuwe Stations. Voor een overzicht van deze werkteams verwijzen wij naar het Participatieplan Analytische Fase deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations. Deze werkteams zijn betrokken bij het ontwerpproces in deze fase en zijn daarmee betrokken op het participatieniveau: meedoen. Hieronder verstaan we adviseren. In de klankbordgroep komt een ambtelijke vertegenwoordiging van de initiatiefnemers en betrokken gemeenten samen om geïnformeerd te worden en mee te denken over de opgave en het proces.

Ontwikkelingen in de werkteams werden steeds meegenomen in de verschillende rondes van het participatietraject met de brede omgeving en vice versa: input vanuit de brede omgeving kon waar mogelijk en relevant direct worden meegenomen in het ontwerpproces van de werkteams. Tot slot zijn de initiatiefnemers, ook wel de bestuurders, aanzet om een besluit te nemen en hierover verantwoording af te leggen aan Raad/Staten/Kamer. In die besluitvorming worden de uitkomsten van het participatieproces transparant meegewogen. Deze initiatiefnemers nemen deel op het niveau beslissen.

Elk participatieniveau kent eigen doelgroepen, doelen en (werk)vormen. Een overzicht hiervan is weergegeven in Tabel 1.

Tabel 1: Doelgroepen en doelen per participatieniveau

Participatieniveau	Doel(en)	Doelgroep	(Werk)vormen
<b>Meeweten</b>	Informereren	Brede omgeving, bestaande uit (toekomstige) bewoners, ondernemers, reizigers, recreanten, maatschappelijke organisaties, regionale vervoerders en andere betrokkenen	Informatiebijeenkomst(en), telefonisch spreekuur ProRail
<b>Meedenken</b>	Naast informeren input ophalen t.a.v. bestaande en mogelijk nieuwe oplossingsrichtingen	Brede omgeving, bestaande uit (toekomstige) bewoners, ondernemers, reizigers, recreanten, maatschappelijke organisaties, regionale vervoerders en andere betrokkenen  Ambtelijke vertegenwoordiging van de gemeenten, provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag	Meedenksessies, Online raadpleging Oude Lijn (PWE), Kennisgeving IenW  Afstemgroep infrastructuur, Afstemgroep bestaande stations
<b>Meedoen</b>	Adviseren, bijdragen aan oplossingsrichtingen	Ambtelijke vertegenwoordiging van de gemeenten, provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag en I&W	Projectgroep CS&NS

Klankbordgroep

	Adviseren, bijdragen aan oplossingsrichtingen	Experts van de gemeenten, provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag en NS Stations + Bureau Spoorbouwmeester en viersporigheid,
<b>Beslissen</b>	Besluitvormend	Opdrachtgevers (MoVe: ministeries van Infrastructuur en Waterstaat, Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, de provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en de gemeenten Rotterdam en Den Haag) DO en BO

## 2.2.2 Participatiebijeenkomsten

Het participatietraject is vormgegeven middels vier participatierondes in de periode december 2023 tot en met oktober 2024, zoals weergegeven in Tabel 2.

### *Eerste participatieronde*

De eerste ronde heeft plaatsgevonden op 11 en 12 december 2023 in twee identieke onlinebijeenkomsten op het participatieniveau meeweten, met als doel het informeren van de brede omgeving over de opgave, de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations, het proces tijdens de Analytische Fase en het bijbehorende participatietraject. Aan deze bijeenkomsten hebben beide keren tussen de 50-60 deelnemers deelgenomen. Deelnemers zijn middels een webinar geïnformeerd over de opgave, de MIRT-Verkenning Oude Lijn, de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations, het proces tijdens de Analytische Fase en het bijbehorende participatietraject. Dit webinar is daarna beschikbaar gesteld op de website van ProRail<sup>1</sup>.



Figuur 2: Beeld uit Webinar, vertoond tijdens de onlinebijeenkomsten op 11 en 12 december 2023

### *Tweede participatieronde*

De tweede participatieronde heeft plaatsgevonden op 7, 8, 13 en 15 februari. Deze keer fysiek, met bijeenkomsten in vier deelgebieden langs de Oude Lijn, op het participatieniveau meedenken, met als doel: ideeën en aandachtspunten op te halen bij de brede omgeving, zodat deze inbreng waar mogelijk kon worden meegenomen in het parallel lopende onderzoek en ontwerpproces tot op het niveau van locaties en vlekkenplannen. Per bijeenkomst van de tweede ronde waren tussen de 50-100 deelnemers aanwezig. De bijeenkomst in Schiedam is georganiseerd samen met de deelstudie Knooppunt Schiedam Centrum en de bijeenkomst in Dordrecht is georganiseerd samen met de deelstudie Knooppunt Dordrecht.

<sup>1</sup> Terugkijken: [Webinar over de Oude Lijn - ProRail](#)

Tabel 2: Participatiebijeenvakomsten voor de brede omgeving tijdens de Analytische Fase

Ronde	Data	Locatie	Participatieniveau	Doel
1	11-12-2023	Online, MS Teams	Meeweten	Informeren over opgave, proces, betrokkenheid stakeholders, planning en besluitvorming
	12-12-2023			
2	07-02-2024	Schiedam, Stadskantoor	Meedenken	Ophalen ideeën en aandachtspunten m.b.t. bestaande en mogelijk nieuwe oplossingsrichtingen, binnen de gestelde kaders en randvoorwaarden
	08-02-2024	Dordrecht, Onderwijsmuseum		
	13-02-2024	Rotterdam, Sparta Stadion Het Kasteel		
	15-02-2024	Rijswijk, Informatiecentrum Rijswijk Buiten		
	03-04-2024	Schiedam, Stadskantoor		
3	04-04-2024	Rijswijk, Stadskantoor	Meedenken	Ophalen aandachtspunten en beantwoorden van vragen bij voorliggende oplossingsrichtingen
	09-04-2024	Rotterdam, Sparta Stadion Het Kasteel		
	11-04-2024	Dordrecht, Duurzaamheidsfabriek		
	16-09-2024	Midden-Delfland, gemeentehuis		
4	24-09-2024	Rotterdam, wandeling	Meedenken	Ronde tafel, Rotterdam Van Nelle
	01-10-2024	Online	Meeweten	Toetsen van draagvlak voor de concept NKO voorafgaand aan vaststelling
	02-10-2024			

Deelnemers zijn tijdens deze ronde uitgenodigd om te participeren op het participatieniveau meedenken. Na een plenaire presentatie zijn de deelnemers aan verschillende tafels, zowel voor de infrastructurele maatregelen als de nieuwe stations, in gesprek zijn gegaan met ProRail en consortiumpartners. Ook waren de betrokken gemeenten, het ministerie van IenW, de provincie Zuid-Holland en de MRDH vertegenwoordigd.

Deelnemers zijn aangemoedigd aan verschillende tafels mee te praten over de verschillende onderwerpen in het gebied en ideeën en aandachtspunten mee te geven. De gesprekken werden gevoerd aan de hand van kaartmateriaal. Op dit kaartmateriaal kon worden geschoven met losse kartonnetjes waarmee het ruimtebeslag van verschillende onderdelen – perrons, parkeerplaatsen, fietsenstallingen, vrije kruisingen – op schaal was weergegeven. Er is voor deze aanpak gekozen om deelnemers uit te nodigen mee te denken over de locatie van verschillende onderdelen.

Ter ondersteuning van het gesprek over infrastructurele maatregelen zijn beelden van vergelijkbare infrastructurele maatregelen van andere plekken in Nederland gebruikt om aan deelnemers te tonen als referentie.

Parrallel aan de eerste en tweede participatieronde was het mogelijk om van december 2023 tot maart 2024 online ideeën, aandachtspunten en vragen mee te geven via de StoryMaps Atlas op [www.prorail.nl/oudelijn](http://www.prorail.nl/oudelijn).

### Derde participatieronde

De derde participatiebijeenkomst heeft plaatsgevonden op 3, 4, 9 en 11 april 2024, wederom met fysieke bijeenkomsten in dezelfde vier deelgebieden langs de Oude Lijn met als doel de omgeving te informeren over de stand van zaken, de manier waarop de opgehaalde input wordt verwerkt en hoe het vervolgproces eruitziet. Daarnaast is deelnemers gevraagd te reageren op de oplossingsrichtingen die in beeld zijn en was er ruimte om vragen te stellen.

Ook tijdens deze ronde zijn de bijeenkomsten afgetrapt met een plenaire presentatie om deelnemers mee te nemen in de stand van zaken. Omdat tijdens de tweede ronde door deelnemers behoefte is geuit aan meer duidelijkheid over de nut en noodzaak van de MIRT-Verkenning, zijn de initiatiefnemers op het podium uitgenodigd voor een vraaggesprek over de opgave. Het plenaire onderdeel is opgevolgd door een informatiemarkt met kramen over de verschillende onderwerpen binnen de deelstudie: nieuwe stations en infrastructurele maatregelen. Ook raakvlakprojecten, de gemeente en initiatiefnemers stonden op deze markt. Vlekkenplannen van de nieuwe stations en eventuele aanpassingen aan de infrastructuur zijn tijdens de bijeenkomst vertoond en besproken. Deelnemers kregen de mogelijkheid door middel van post-its en rode of groene stickers te plakken op het gepresenteerde kaartmateriaal reacties mee te geven. De reacties en vragen geven een indicatie van het draagvlak voor voorliggende oplossingsrichtingen. De bijeenkomsten van deze participatieronden zijn door ca. 20-40 deelnemers per avond bezocht.



Figuur 3: Plenaire presentatie voorafgaand aan de informatiemarkt tijdens de bijeenkomst van 3 april 2024 in Schiedam

### Vierde participatieronde

De vierde ronde stond gepland in juni 2024, met als doel het informeren over de stand van zaken én het toetsen van het draagvlak voor kansrijke alternatieven die nader worden onderzocht in de Beoordelingsfase. Deze participatieronde is vanwege de Omgevingswetprocedure van het ministerie van IenW en het gegeven dat er meer tijd nodig bleek voor de onderzoeken, verschoven naar 1 en 2 oktober 2024. Door de vierde ronde uit te stellen tot oktober 2024 kan de inbreng vanuit de Omgevingswetprocedure en de resultaten van de laatste onderzoeken meegenomen worden in de vier participatieronde van de Analytische Fase en de concept NKO.

Op 1 en 2 oktober 2024 hebben de laatste twee participatiebijeenkomsten van de Analytische Fase plaatsgevonden, middels twee identieke onlinebijeenkomsten voor alle gebieden samen op het participatieniveau meeweten. Tijdens deze twee bijeenkomsten zijn de resultaten van de analytische fase voorgelegd aan de brede omgeving ter informatie en ter toetsing van het draagvlak. De uitkomsten worden meegenomen in de vaststelling van de NKO in december 2024.

Op basis van de behoefte vanuit de brede omgeving is tijdens de 4e ronde nog een extra participatiebijeenkomst (ronde tafels) georganiseerd op 16 september in Midden-Delfland over de inpassing van twee extra sporen tussen Delft Campus en Schiedam Centrum, en op 24 september 2024 in Rotterdam over het nieuwe station Rotterdam Van Nelle en mogelijke infrastructurele maatregelen in het gebied.

Naast de participatiebijeenkomsten en ronde tafels zijn er verschillende aanvullende participatiemogelijkheden georganiseerd voor de brede omgeving, zoals weergegeven in Tabel 3.

Tabel 3: Aanvullende participatiemogelijkheden voor de brede omgeving

Vorm	Data	Locatie	Participatieniveau	Doel
Online reactie via StoryMaps	04-12-2024 t/m 29-02-2024	www.ProRail.nl/OudeLijn	Meedenken	Ophalen ideeën en aandachtspunten m.b.t. bestaande en mogelijk nieuwe oplossingsrichtingen, binnen de gestelde kaders en randvoorwaarden
e-Mail	-	-	-	-
Online raadpleging Oude Lijn	14-03-2024 t/m	www.OudeLijn.raadpleging.net	Meedenken	Inzicht in de mate waarin verschillende voorstellen steun krijgen vanuit de brede

	29-04-2024			omgeving, hoe dit verschilt tussen verschillende groepen inwoners en welke waarden en zorgen er achter steun en weerstand zitten
Online kennisgeving IenW	22-5-2024 t/m 18-6-2024	www.platformparticipatie.nl/ oudelijn-cs-ns	Meedenken	Ophalen ideeën en aandachtspunten m.b.t. bestaande en mogelijk nieuwe oplossingsrichtingen, binnen de gestelde kaders en randvoorwaarden
	30-05-2024 14:00-15:00 uur	Telefonisch spreekuur ProRail: 0800-7767245	Meeweten	Beantwoorden van vragen

### 2.2.3 Projectpagina en StoryMaps Atlas

Om stakeholders van actuele informatie te voorzien over de opgave, de deelstudie en de participatiemogelijkheden heeft ProRail een projectpagina ingericht voor de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations. Deze pagina is gedurende de Analytische Fase herhaaldelijk bijgewerkt.

Om de complexe opgave uit te kunnen leggen is gekozen om de interactieve kaart StoryMaps in te zetten ter ondersteuning van de informatievoorziening én om stakeholders de mogelijkheid te bieden te reageren op de opgave. StoryMaps is een interactieve ProjectAtlas-tool waarmee de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations Oude Lijn is gevisualiseerd. Het is een levende kaart waar gedurende het traject informatie is toegevoegd. Bezoekers kunnen in StoryMaps visualisaties zien en lezen over de opgave per gebied en door de tijd heen. Daarnaast kunnen bezoekers interacteren met de kaart door op onderdelen te reageren of vragen in te dienen via een reactieformulier. De reactiemogelijkheid via StoryMaps stond open van 4 december 2023 t/m 29 februari 2024. Er zijn 45 opmerkingen en vragen binnengekomen in deze periode. StoryMaps is toegankelijk vanaf de projectpagina van de Oude Lijn op de website van ProRail ([www.prorail.nl/oudelijn](http://www.prorail.nl/oudelijn)).

### 2.2.4 Online raadpleging Oude Lijn

Op 14 maart 2024 is voor de MIRT-Verkenning Oude Lijn breed, inclusief deelstudie CS&NS, een online raadpleging geopend, ook wel Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) genoemd. Deze online raadpleging is uitgevoerd door Populytics in opdracht van de opdrachtgevers MIRT-verkenning Oude Lijn. In deze online raadpleging is deelnemers gevraagd vanaf de stoel van de bestuurder na te denken en keuzes te maken over verschillende onderdelen van de verkenning. Deelname aan de internetraadpleging was mogelijk tot en met 29 april 2024. Aan de online raadpleging Oude Lijn, hebben in totaal 4751 deelnemers deelgenomen.

### 2.2.5 Kennisgeving vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

In overleg met de opdrachtgevers MIRT-verkenning Oude Lijn is ProRail bij aanvang van de MIRT-Verkenning gestart met het zoeken van informeel contact met de brede omgeving, omdat we het belangrijk vinden in een vroeg stadium ideeën, vragen en aandachtspunten op te halen. Ondertussen is per 1 januari 2024 de Omgevingswet van kracht geworden en is de daaruit volgende formele Omgevingswetprocedure van start gegaan. Als onderdeel van deze procedure is op 22 mei een formele kennisgeving gepubliceerd, later dan de start van het participatietraject.

Via het participatieplatform van het ministerie van IenW is tussen 22 mei en 18 juni 2024 de mogelijkheid geboden om te reageren op het voornemen van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat om, samen met de bestuurlijke partners in de regio, een verkenning uit te voeren naar het in stappen toevoegen van meer sprinters en vier nieuwe stations aan het tracé van de Oude Lijn, tussen Den Haag en Dordrecht, ten behoeve van de verstedelijking langs het tracé.

Als onderdeel van deze kennisgeving is door ProRail op 30 mei 2024 een telefonisch spreekuur gehouden waar procesmatige vragen gesteld konden worden. Vanuit de online kennisgeving zijn 36 reacties binnengekomen. Tijdens het telefonisch spreekuur is niet gebeld.

## 2.2.6 Overige participatiemogelijkheden

Op 24 september 2024 heeft er een “rondetafelgesprek” plaatsgevonden in het gebied rondom station Rotterdam Van Nelle. Er is met een aantal vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties door het gebied gelopen. Hier is het gesprek gevoerd over de spoorverdubbeling en het nieuwe station.

Verder zijn er vanuit gemeente Rotterdam twee informatieavonden georganiseerd in september 2024 over de gebiedsuitwerking voor de Van Nelle Knoop. Hierbij was ProRail aanwezig om de planning over de City-Sprinters en Nieuwe Stations in het algemeen toe te lichten en station Rotterdam Van Nelle in het bijzonder.

Een aantal reacties is via andere routes binnengekomen, zoals per mail en post. Zo kwamen op 30 april en 1 mei 2024 brieven binnen per mail, geadresseerd aan ProRail en het ministerie van IenW. Deze brieven waren afkomstig van verschillende individuen en organisaties uit Rotterdam. Ook is er op verzoek van individuen en (belangen)organisaties contact geweest met het Omgevingsmanagement van ProRail. Ook hebben er op verzoek nog gesprekken plaats gevonden met vertegenwoordigers van lokale ov-consumentenorganisaties.

## 2.3 Communicatie

Verschillende communicatiemiddelen zijn gedurende het traject ingezet om de brede omgeving te informeren over de opgave en de participatiemogelijkheden.

Voor het uitnodigen van de brede omgeving om deel te nemen aan het participatietraject van de Analytische Fase van de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations is gekozen om gezien het zeer vroege stadium in te zetten op verspreiding via sociale media en lokale kranten. Er is bewust gekozen in deze fase nog geen brieven op adresniveau te versturen omdat het een zeer omvangrijk gebied betreft waarin mogelijk in komende 15 jaar nog meerdere participatiemomenten per jaar kunnen gaan plaatsvinden. Wij willen voorkomen de omgeving vroegtijdig te overvragen.

Tijdens bijeenkomsten zijn deelnemers uitgenodigd zich in te schrijven voor de mailinglijst van de deelstudie om op de hoogte te worden gehouden van volgende bijeenkomsten. De mailinglijst is vanaf de tweede participatieronde tevens ingezet voor het versturen van uitnodigingen naast het gebruik van sociale media en lokale kranten.

Vanuit het ministerie van IenW is op 21 mei 2024 een Kennisgeving gepubliceerd in de Staatscourant<sup>2</sup>.

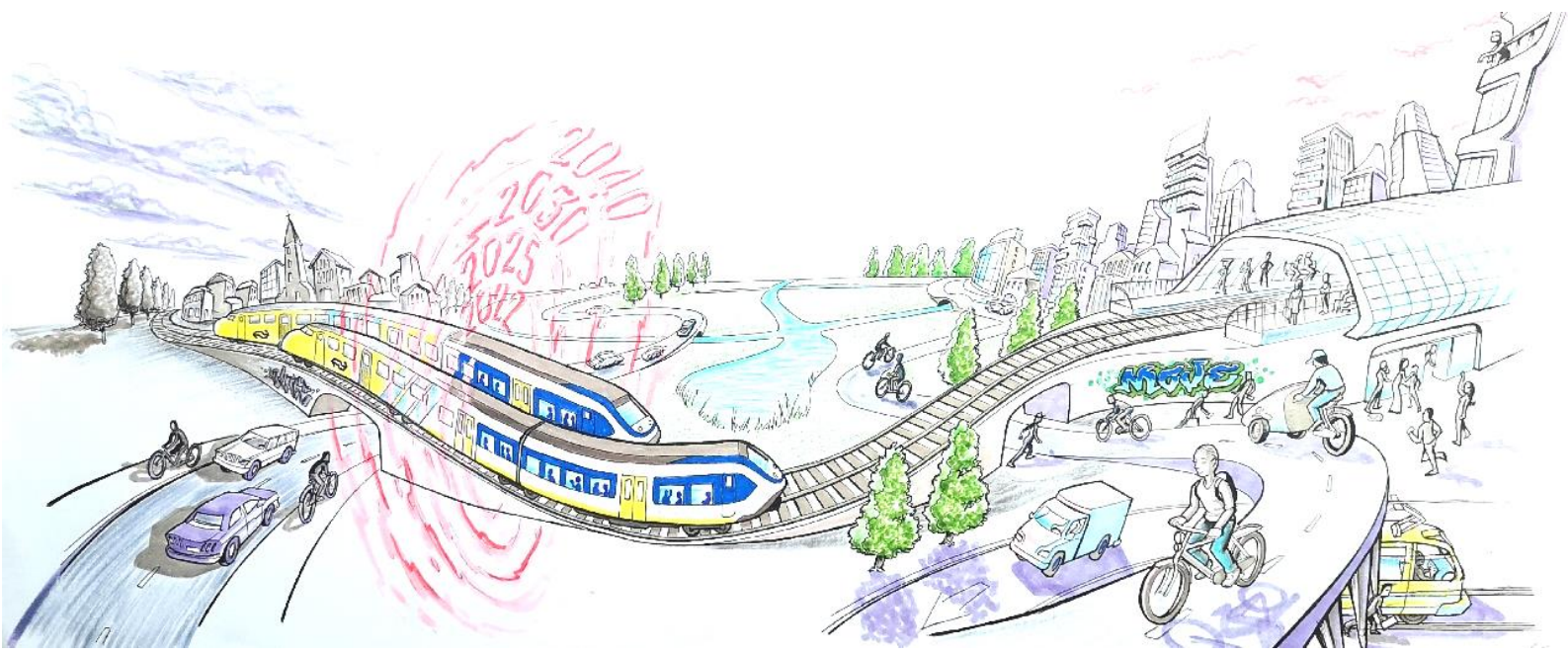
## 2.4 Afronding Analytische Fase beoordeling en besluitvorming

De inbreng van de Analytische Fase van de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Station, zoals beschreven in deze rapportage, wordt meegenomen in de NKO onder het beoordelingsaspect participatie. In de NKO worden alle bouwstenen op de tien beoordelingsaspecten van het beoordelingskader beoordeeld. Het is vervolgens aan de initiatiefnemers om hierover een besluit te nemen om bouwstenen verder te laten onderzoeken in de beoordelingsfase of af te laten vallen. Ook kunnen initiatiefnemers besluiten om varianten binnen een bouwsteen, zoals specifieke locaties voor stations of vrije kruisingen, af te laten vallen. De beoordeling van bouwstenen valt in drie categorieën: kansrijk om nu verder te onderzoeken, kansrijk in een latere fase verder te onderzoeken en niet kansrijk om verder te onderzoeken.

---

<sup>2</sup> Voor de volledige versie zie: [Staatscourant 2024, 15098](#)

## DEEL II: OPBRENGST PARTICIPATIE BREDE OMGEVING



## 3 Participatiebijeenkomsten en StoryMaps

Tijdens de participatiebijeenkomsten en via StoryMaps is een rijke opbrengst van ca. 1050 waardevolle ideeën, aandachtspunten en vragen opgehaald bij de brede omgeving. In dit hoofdstuk is deze opbrengst beschreven. In de volgende paragraaf wordt een algemeen beeld gegeven van de opbrengst in relatie tot totale opgave van de deelstudie City-Sprinter en nieuwe stations. In de paragrafen die volgen (3.2 t/m 3.5) is aandacht besteed aan de opbrengst per gebied met het beoogde nieuwe station en eventuele infrastructurele maatregelen in de verschillende gebieden om te komen tot een frequentieverhoging naar 8x en 12x per uur. Paragraaf 3.6 bevat de opbrengst met betrekking tot het MIRT-proces en het gevolgde participatietraject.

### 3.1 Algemeen beeld

Deelnemers van het participatietraject kijken verschillend aan tegen de oplossingsrichtingen van de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations. Daarbij is een duidelijk onderscheid opgemerkt tussen deelnemers met een lokale focus en lokale oplossingen en deelnemers die de ontwikkelingen van de Oude Lijn in een regionaal perspectief zien. Logischerwijs zijn de deelnemers die dicht bij het spoor en potentiële stationslocaties wonen meer gefocust op de directe impact van de oplossingsrichtingen van de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations op de eigen woning, het eigen bedrijf en de eigen leefomgeving. Dit uit zich in bezorgdheid over onder andere geluid, trillingen, parkeren en in enkele situaties de eigen grond, maar ook in positieve geluiden over een betere verbinding met andere steden in de regio.

Bij deelnemers met een lokale focus worden vaak lokale oplossingen aangedragen, bijvoorbeeld in (aanvullend) alternatief of zoals de bus, tram of metro. Deze deelnemers zouden graag meer ontwikkelingen van ov in eigen wijk of stad zien, zoals bus-, tram- en metroverbindingen in aanvulling op of in plaats van een hogere frequentie van City-Sprinter en/of nieuwe stations.

Deelnemers met een regionale of nationale blik op de opgave zien de ontwikkeling en wisselwerking van woningbouw, arbeidsplaatsen en regionaal ov en lijken daarmee de oplossingsrichtingen voor deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations veelal ook te steunen. Deze deelnemers zijn positief over de verbetering van het treinnetwerk Oude Lijn en daarmee de mogelijkheden om plaatsen langs de Oude Lijn te bereiken voor o.a. werk, school of recreatie, alsmede de mobiliteitstransitie als geheel.

Op de potentiële nieuwe stations werd in alle gebieden zowel positief, neutraal als negatief gereageerd. Voorstanders van de nieuwe stations zien met name voordelen op het gebied van bereikbaarheid van woningen, werk, recreatie, onderwijs- en gezondheidsinstellingen, en verbindingen tussen wijken. Een negatieve houding ten opzichte van de nieuwe stations komt met name door de ligging (dichtbij bestaande stations of eigen woning), voorkeur voor een andere (ov-)oplossing, twijfels over nut/noodzaak, zorgen over de verdichting van het gebied die kan ontstaan met de komst van een nieuw station, zorgen over bereikbaarheid en/of parkeren in het gebied, zorgen over externe effecten zoals trillingen, geluid, externe veiligheid en zorgen om het behoud van groengebied.

De infrastructurele maatregelen en de impact hiervan verschillen per gebied, zoals weerspiegeld in de aandachtspunten, ideeën en vragen vanuit de omgeving. Deelnemers zien meerwaarde in het verbeteren van spoorvervoer op de Oude Lijn gezien de ontwikkelingen, begrijpen veelal ook de noodzaak van twee extra sporen tussen Delft Campus en Schiedam Centrum, maar vragen om een goede inpassing in het landschap en behoud van natuur en recreatie.

Er bestaan verschillende voorkeuren onder deelnemers met betrekking tot het verhogen van de frequentie. Een deel van de deelnemers is enthousiast over een metroachtige frequentie van 8x en 12x per uur. Een aantal deelnemers vraagt zich af of sommige investeringen in geld opwegen tegen de baten. Een voorbeeld hiervan is de noodzaak van een vrije kruising om Dordrecht Leerpark 4x per uur met een City-Sprinter te kunnen bedienen. Ook de benodigde infrastructurele maatregelen (zoals een derde spoor CS-HS, twee extra sporen Midden-Delfland en een vrije kruising) voor de frequentieverhoging naar 12x per uur zijn volgens meerdere deelnemers – met name uit Rotterdam en Midden-Delfland – de ingreep in de omgeving en de mogelijke impact voor natuur, biodiversiteit, hittestress en waterberging niet waard.



Tijdens alle bijeenkomsten, in het bijzonder in Schiedam en Rotterdam, werd aandacht gevraagd voor de impact van een station of vrije kruising op de waarde en ontwikkeling van groen, natuur, biodiversiteit, verbindingen, recreatie en verblijfskwaliteit. In Rotterdam werd daarbij expliciet nadruk gelegd op de waarde van de door gemeenschap gevormde en onderhouden groengebieden en het behoud van groen ten behoeve biodiversiteit en verkoeling. In Schiedam speelt de mogelijke impact van een nieuw station en bijbehorende infrastructurele maatregelen op het Bijzonder Provinciaal Landschap van Midden-Delfland.

Het idee om het traject geheel of ten dele ondergronds te realiseren is in alle gebieden aangedragen door de brede omgeving, met name tijdens de tweede participatieronde. Tijdens de derde ronde is middels beeldmateriaal extra aandacht besteed aan de impact van de realisatie van een ondergrondse oplossing op de omgeving. In de internetraadpleging (PWE) was het daarentegen maar een heel klein percentage (2%) van de deelnemers dat dit een goed idee vindt.

In alle gebieden zijn door deelnemers vragen gesteld over de nut en noodzaak van het openen van nieuwe stations en het verhogen van de frequentie. Daaraan gerelateerd zijn vragen gesteld over de woningbouwopgave, -aantallen en -locaties. Deelnemers hebben tevens vragen gesteld over de bestuurlijke keuze in te zetten op de trein, in plaats van andere modaliteiten zoals bus, tram en metro.

Ook wordt er aandacht gevraagd voor het creëren van verbindingen zowel in de stad als daarbuiten, zowel voor mensen als voor natuur en biodiversiteit.

Daarnaast zijn vragen gesteld met betrekking tot de scope van de MIRT-verkenning Oude Lijn en de gekozen deelstudies en stationslocaties. Deelnemers zouden graag verbeteringen zien van bijvoorbeeld de stations Den Haag Moerwijk, Rijswijk en Zwijndrecht en een nieuwe station Zwijndrecht-Noord. Ook het doortrekken van de Oude Lijn naar de Hoeksche Waard en het station Sliedrecht Baanhoek. Daarnaast is aandacht gevraagd voor het verbeteren van de verbinding met Breda, Eindhoven, Den Bosch en Utrecht.

### 3.2 Opbrengst studiegebied: Den Haag, Rijswijk, Delft Centrum

In het studiegebied Den Haag, Rijswijk en Delft Centrum worden de mogelijkheden voor de volgende thema's onderzocht: nieuw station Rijswijk Buiten, beoogd in de wijk Rijswijk Buiten, een vrije kruising tussen Rijswijk en Delft, verbouwing perron Den Haag Centraal, en toevoeging van een derde spoor nabij Den Haag Centraal met de noodzaak grond te verwerven en een viaduct uit te breiden. Deelnemers die zich uitspraken over dit gebied waren met name afkomstig uit Rijswijk en in mindere mate uit Den Haag en Delft.



Figuur 4: Deelnemers in gesprek met ProRail tijdens de participatiebijeenkomst van 15 februari 2024 in Rijswijk

### 3.2.1 Nieuw station Rijswijk Buiten

#### *Draagvlak*

Tijdens de bijeenkomsten in Rijswijk waren de deelnemers overwegend positief over een nieuw station Rijswijk Buiten. Deelnemers geven verschillende redenen voor de behoefte aan een nieuw station in dit gebied. De meest genoemde reden is de beperkte (betrouwbaarheid van) ov-mogelijkheden in de wijk. Ook gaven deelnemers aan de mogelijkheden voor eigen kinderen om in de toekomst gebruik te kunnen maken van het station aantrekkelijk te vinden; de huidige stations Rijswijk Centraal en Delft Centraal zijn voor schoolgaande kinderen niet op een veilige manier te bereiken, een station dicht bij huis kan dit probleem ondervangen. Tegelijkertijd spraken deze deelnemers zich het vaakst uit over het tijdspad: deelnemers die positief zijn over het station zien het station graag zo snel mogelijk gebouwd worden en/of vinden dat het te lang duurt.

Overige onderbouwing ten behoeve van een station Rijswijk Buiten waren: het bieden van een alternatief voor de auto, een station wordt passend gevonden bij het duurzame karakter van Rijswijk Buiten, op loopafstand wonen van een station en het station te kunnen gebruiken voor woon-werkverkeer. Ook werd het station als uitweg gezien voor de huidige fietsstallingproblematiek bij station Delft.

Aansluitend ov is als een voorwaarde genoemd, alsmede de wens voor alternatief vervoer om de tijd tot het station gerealiseerd is te overbruggen. Daarnaast spraken enkele deelnemers zich positief uit over het nieuwe station Rijswijk Buiten, met als kanttekening zorgen om een toenemende parkeerdruk als gevolg hiervan. Deze zorg is ook door deelnemers benoemd met een negatief beeld van nieuw station Rijswijk Buiten. In mindere mate is ook de zorg om geluid benoemd.

Tijdens de bijeenkomst waren opvallend minder tegenstanders van een nieuw station Rijswijk Buiten aanwezig. Tegengeluid kwam met name door de korte afstand vanaf nieuw station Rijswijk Buiten naar station Rijswijk en station Delft. Deze deelnemers zijn van mening dat deze afstand te kort is en daardoor de investering niet waard. Deelnemers gaven aan liever een verbetering te zien van station Rijswijk, liever ander ov in de wijk te zien of de trein naar verwachting niet voor woon-werk verkeer te gaan gebruiken.

#### *Voorkeurslocatie*

Laan van 't Haantje is door deelnemers aangedragen als een gewenste locatie, ten noorden en tegen Laan van 't Haantje aan. Ook is een station haaks boven Laan van 't Haantje door enkele deelnemers als variant genoemd. Een station bij 't Haantje heeft als voordeel dat daar mogelijk makkelijker een overstap op ander ov (bus) kan worden gerealiseerd. Bij de variant Parkloper moeten eventuele overstappers naar de bus een eind lopen. Een stationslocatie gedeeltelijk of geheel grenzend aan het Wilhelminapark is door een kleiner aantal deelnemers als wenselijke locatie benoemd, met name in verband met een kleinere afstand tot de eigen woning en een station ter plaatse van het Wilhelminapark heeft als voordeel dat er een veilige, doorgaande fietsroute kan worden gerealiseerd die vanaf de wijk Sion helemaal doorloopt tot Ypenburg. Veelvuldig werd deze locatie door andere deelnemers als ongewenst beschouwd, met name in verband met beperkte sociale veiligheid vanuit de omgeving.

Tot slot spraken meerdere deelnemers de wens uit voor een stationslocatie richting Delft, ten zuiden van het water Kerstanje.

In relatie tot de stations en stationslocaties werd sociale veiligheid veelvuldig als aandachtspunt genoemd, zowel m.b.t. de verblijfskwaliteit van de stationslocaties als de toegangswegen naar de stations toe. Dit maakt dat een station dicht bij het Wilhelminapark door een aantal deelnemers als een onaantrekkelijke locatie werd ervaren.

Een ondergronds station en ondergronds parkeren is door enkele deelnemers genoemd al een gewenste oplossing. Vanwege de sociale veiligheid is echter lang niet iedereen een voorstander van een ondergronds station.

#### *Faciliteiten*

Het thema parkeren leeft sterk in deze omgeving, omdat veel huishoudens in de wijk Rijswijk Buiten 1-2 auto's bezitten en parkeerdruk ervaren in de eigen wijk. Oplossingen vanuit de omgeving variëren van veel parkeerplekken bij het station om parkeren van stationbezoekers in de wijk te voorkomen, tot geen parkeerplekken bij het station om autogebruik te ontmoedigen.

Een goede ov-ontsluiting van het station is veelvuldig genoemd. Daarnaast is ook aandacht gevraagd voor een goede bereikbaarheid voor langzaam vervoer. Een nieuw station wordt gezien als een kans om de barrièrewerking van het spoor te doorbreken en verbindingen te creëren voor langzaam vervoer én ecologie. Tot slot is ook aandacht gevraagd voor een toegang voor mindervaliden met lift.

### 3.2.2 Frequentieverhoging

In algemene zin sprak men zich positief uit over het genereren van kwalitatief hoogwaardig ov middels een frequentieverhoging, waarbij wordt aangegeven dat een verhoging naar 6x per uur al heel goed is. Er werden vragen gesteld over waarom er bij 8x per uur aanpassingen aan het spoor nodig zijn. Er is aangegeven dat deze aanpassingen nodig zijn omdat 8x per uur logistieke inpassing vereist.

### 3.2.3 Infrastructurele maatregelen

*Vrije kruising (t.b.v. frequentieverhoging naar 12x per uur)*

De potentiële vrije kruising in de buurt van Rijswijk is tijdens de bijeenkomsten door deelnemers neutraal tot licht negatief beoordeeld. Wie een vrije kruising in Rijswijk negatief beoordeelde, gaf hiervoor als reden een vrije kruising graag buiten bebouwd gebied te zien, bijvoorbeeld in Midden-Delfland. Deze deelnemers noemden als reden het zicht vanuit woningen en voor enkelen ook omwille van zorgen over geluid. Een evenredig tegengeluid kwam echter van deelnemers die de voorkeur uitspraken voor een vrije kruising in stedelijk gebied omwille van de natuur, specifiek in Midden-Delfland.

Een vrije kruising op een andere locatie, namelijk tussen Den Haag HS en Laan van NOI, is door enkele deelnemers voorgesteld. Dit is echter geen optie, omdat het de bedoeling is dat de CitySprinter tussen Den Haag Centraal en Dordrecht gaat rijden. Daarnaast is door enkele deelnemers geopperd om de vrije kruising tussen Den Haag HS en Rijswijk te plaatsen. Op deze locatie zou de vrije kruising echter niet/extreem moeilijk inpasbaar zijn.

Deelnemers spraken zich zowel uit over een *dive-under* als een *fly-over* variant van de vrije kruising. In aanvulling daarop is door een deelnemer voorgesteld de vrijekruising in het station Rijswijk Buiten te integreren. Een wildovergang tussen het Elsenburgerbos en Wilhelminapark is door een deelnemer aangedragen als reden om, mits een vrije kruising op deze locatie komt, niet te kiezen voor een *dive-under* variant.

Aanvullend is aangedragen het verzoek om in de planuitwerking rekening te houden met de locatie van TNO langs het spoor, om intercity's in het midden te laten rijden met de City-Sprinters aan de buitenkant, om Warmteling en het hockeyveld mee te nemen in de aanpak van het spoor en om het creëren van verbindingen mee te nemen als meekoppelkans<sup>3</sup> in het onderzoek.

### 3.2.4 Overige opbrengst

De volgende inbreng valt buiten de scope van de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations, maar is meegenomen naar de tafels van de desbetreffende partijen:

- Realiseer fietsbrug over het Rijn-Schiekanaal;
- Realiseer rechtstreekse fietsroute parallel aan het spoor richting Delft;
- Maak een 30 km zone voor de Lange Kleiweg, Rijswijk;
- Verlaag parkeernorm Rijswijk Buiten om ov-bereidheid te stimuleren;
- Verbeter ov-bereikbaarheid van Den Haag Zuidwest en Westland;
- Andere locatie voor Den Haag Centraal;
- Verlaag de parkeernorm in Rijswijk;
- Verhoog de parkeernorm in Rijswijk;
- Verbeter bedrijventerrein Rijswijk;
- Realiseer een onderdoorgang bij de Beatrixlaan;
- Vernieuw/verbeter station Rijswijk;
- Vernieuw/verbeter station Den Haag Moerwijk;
- Bied meer busverbindingen aan in de omgeving Rijswijk;
- Maak van station Rijswijk een intercitystation;
- Sluit (ingang van) station Rijswijk niet.

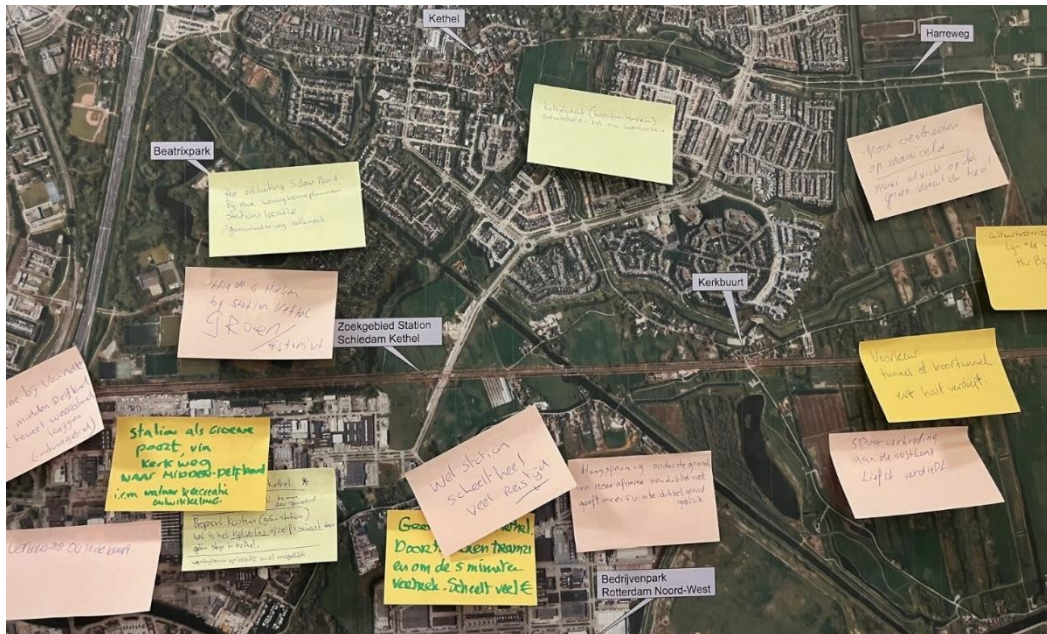
---

<sup>3</sup> Een meekoppelkans is een mogelijke maatregel die zou kunnen worden meegenomen in het (vervolg van) het project of parallel aan het project omdat:

- het maatschappelijke meerwaarde heeft ('een beter plan') of;
- omdat het (extra) bijdraagt aan de projectdoelen.

### 3.3 Opbrengst studiegebied: Delft Zuid, Midden-Delfland, Schiedam

In het studiegebied Delft Zuid, Midden-Delfland en Schiedam worden de mogelijkheden voor de volgende thema's onderzocht: nieuw station Schiedam Kethel, beoogd in Schiedam Noord, twee extra sporen en een vrije kruising tussen Delft Campus en Schiedam Centrum. Deelnemers die zich uitspraken over dit gebied waren met name afkomstig uit Schiedam Centrum en Midden-Delfland en in mindere mate uit Delft, Rijswijk en Rotterdam. Slechts enkele deelnemers kwamen uit andere plaatsen.



Figuur 5: Inbreng voor de inpassing van twee extra sporen tussen Delft Campus en Schiedam, tijdens participatiebijeenkomst april 2024

#### 3.3.1 Nieuw station Schiedam Kethel

##### Draagvlak

Deelnemers waren verdeeld over een nieuw station Schiedam Kethel. Positieve reacties op een nieuw station Schiedam Kethel werden op verschillende manieren uitgelegd: het meest werd een nieuw station in combinatie met het doortrekken van tram 21 en ander aanvullend ov genoemd. Een goede verknoping met aanvullend ov, fiets- en wandelpaden en wegen wordt door deelnemers als voorwaarde gezien. Ook spraken meerdere deelnemers zich positief uit over een betere ov-bereikbaarheid van het recreatiegebied Midden-Delfland door nieuw station Schiedam Kethel. Als andere redenen werd genoemd: een kortere reistijd en een betere bereikbaarheid van Delft en Rotterdam.

Negatieve reacties ten aanzien van een nieuw station Schiedam Kethel werden gegeven door deelnemers die geen of onvoldoende nut zagen in een nieuw station met betrekking tot reismogelijkheden (i.v.m. voorkeur voor de auto), reistijd en -afstand tot Schiedam Centrum. Ook gaven deze deelnemers veelal aan voorkeur te geven aan een tramverbinding in plaats van een nieuw station. Ook is de suggestie gedaan een snelfietsroute aan te leggen. Daarnaast spraken tegenstanders, maar ook voorstanders van een station Schiedam Kethel, zorgen uit over behoud van het groengebied in Schiedam Noord door de komst van het station of indirect door woningbouw. Met name de groene driehoek werd benoemd, maar ook het groengebied Midden-Delfland en de Poldervaart. Daarnaast zijn ook door deelnemers zorgen geuit over het effect op drukte in de wijk en het aantrekken van hangjeugd. Verder worden door deelnemers de cijfers over nieuwe reizigersaantallen in twijfel getrokken omdat ze bang zijn dat de aantallen in Schiedam Centrum afnemen en richting Schiedam Kethel gaan.

##### Voorkeurslocatie

Een locatie rond 's Gravelandseweg is door deelnemers het meest als voorkeurslocatie genoemd, voornamelijk ten zuiden van de 's Gravelandseweg, maar door enkele deelnemers liever haaks boven de 's Gravelandseweg. Een zuidelijkere stationslocatie ter hoogte van het Prinses Beatrixpark is in mindere mate genoemd, alsook een stationslocatie noordelijker ten hoogte van het oude station Kethel.

Enkele deelnemers zien het station graag ondergronds gerealiseerd omwille van groen boven het station. Niet alle deelnemers deelden deze wens, voornamelijk in verband met sociale veiligheid. In relatie tot de stations en stationslocaties werd sociale veiligheid veelvuldig als aandachtspunt genoemd, zowel m.b.t. de verblijfskwaliteit van de stationslocaties als de toegangswegen naar de stations toe.

#### *Faciliteiten*

Meerdere deelnemers hebben zich uitgesproken over het belang van een goede verknoping van wegen en aansluitend ov, specifiek de tram. Dit moet vanaf het station goed toegankelijk zijn, zonder het oversteken van een weg. Daarnaast vinden deelnemers een P+R een belangrijke voorziening van het station. Ook is een beveiligde fietsenstalling genoemd. Verder zijn er vragen over gesteld over de vorm (o.a. over de toegangen) van het station.

Een goede ov-ontsluiting van het station is veelvuldig genoemd. Daarnaast is ook aandacht gevraagd voor een goede bereikbaarheid voor fiets en voetgangers. Een nieuw station wordt gezien als een kans om de barrièrewerking van het spoor te doorbreken en verbindingen te creëren voor langzaam vervoer én ecologie. Tot slot is ook aandacht gevraagd voor een toegang voor mindervaliden met lift.

Als bestuurders besluiten dat het nieuwe station Schiedam Kethel gerealiseerd moet worden (na de beoordelingsfase), wordt het station eerst verder uitgewerkt tijdens de Planning- en Studiefase. In deze fase worden de volgende aandachtspunten vanuit de brede omgeving verder onderzocht:

- Zorg dat het uiterlijk van het station aansluit bij de omgeving;
- Zorg dat omwonenden geen last krijgen van omroepinstallaties;
- Zorg voor gemakkelijke opgangen en afritten;
- Houdt rekening met een veenrijke ondergrond tijdens de bouw en innovatieve funderingsmethodes;
- Fietsverhuur voor recreanten van het gebied Midden-Delfland in het weekend;
- Cross platform overstap.

### **3.3.2 Frequentieverhoging**

Een hogere frequentie wordt door deelnemers die regelmatig met de trein reizen veelal gewaardeerd. Onder deze groep is met name waardering voor een frequentie van 6x en 8x per uur uitgesproken. Een frequentie van 12x per uur wordt door deelnemers veelal niet nodig gevonden. Daarnaast zijn zorgen geuit over extra trillingen bij een frequentieverhoging.

### **3.3.3 Infrastructurele maatregelen**

#### *Inpassing van twee extra sporen tussen Delft Campus en Schiedam Centrum*

Deelnemers spraken zich positiever uit over een boortunnel en een tunnelbak (verdiepte variant ten opzichte van een maaiveld variant). Veelvuldig is daarbij de vergelijking met de inpassing van de A4 in Midden-Delfland gebruikt als wenselijk voorbeeld. Deelnemers zien deze variant als gunstig omdat het hierdoor mogelijk is om de twee extra sporen én het huidige spoor uit het zicht te realiseren. Ook zien deelnemers mogelijkheden om deze variant te combineren met oost-west verbindingen voor langzaam verkeer en ecologie. Ook vermindering van geluid van treinverkeer is een belangrijke reden voor deelnemers die voorkeur geven aan deze variant. Tot slot is ook de bereikbaarheid van hulpdiensten bij ongevallen met het spoor benoemd als zorgpunt en ook over de grondwaterhuishouding zijn zorgen geuit.

In het bijzonder is als variatie op een tunnelbak (verdiepte ligging van de sporen) een variant aangedragen waarbij het spoor verdiept zou worden gerealiseerd, met daarboven een betonnen waterbak. Daarnaast is als optie aangedragen om de tunnelbak volledig naast de bestaande sporen te realiseren om tijdsinstaat te behalen in de realisatiefase.

Het inpassen van twee extra sporen op het niveau van de huidige twee sporen is voor een kleiner aantal deelnemers als voorkeursligging benoemd. Wel is het uitzicht vanuit de trein al positief aspect van deze ligging benoemd. Een verhoogde variant was onder deze deelnemers het minst gewenst, maar is tevens ingebracht omwille van het uitzicht vanuit de trein op Midden-Delfland. Bij een verhoogde ligging zijn wel zorgen uitgedragen over schaduwwerking.

Deelnemers vragen zich af wat er gebeurt met de bestaande brug bij de Poldervaart en zijn verdeeld over een verdubbeling aan de zee/noordzijde of land/zuid zijde.

In Schiedam, Delft en Midden-Delfland is de inpassing van twee extra sporen tussen Delft Campus en Schiedam Centrum een zorg voor deelnemers. Zorgen zijn geuit over het behoud van groen, natuur, biodiversiteit, natuurverbindingen, cultuurhistorie, recreatie en verblijfskwaliteit. Ook zijn, in mindere mate, zorgen uitgesproken over geluid en trillingen. Voor enkele bewoners dicht bij het spoor leeft de zorg dat het ruimtebeslag tot de eigen woning reikt. Dit laatste leeft vooral in Schiedam en Midden-Delfland. Deelnemers zijn dan ook verdeeld over een verdubbeling aan de zee- of landzijde. Eventuele aanpassingen aan Schiedam Centrum vallen onder de totale MIRT-verkenning en niet deze deelstudie.

Deelnemers die afkomstig zijn uit het gebied tussen Delft en Schiedam hebben tevens de wens geuit om de inpassing van twee extra sporen tussen Delft Campus en Schiedam Centrum zorgvuldig af te stemmen met het raakvlakproject baanstabieleit. Daarnaast is de oproep gedaan om snel duidelijkheid te geven, de inwoners willen weten waar ze aan toe zijn.

In het gebied Midden-Delfland en in relatie tot de opgave zijn door de omgeving verschillende meekoppelkansen aangedragen. Deelnemers zien de inpassing van twee extra sporen tussen Delft Campus en Schiedam Centrum als een kans om kwaliteitsverbeteringen in het gebied aan te brengen, voornamelijk door het realiseren van oost-westverbindingen voor langzaam verkeer en ecologie, maar ook door bijvoorbeeld onderdoorgangen die nu niet voldoen tegelijkertijd aan te pakken. Daarnaast zijn ook het onder de grond brengen van hoogspanningskabels en het aanpakken van sluipverkeer genoemd.

#### *Vrije kruising (t.b.v. frequentieverhoging naar 12x per uur)*

Onder deelnemers afkomstig uit Delft, Midden-Delfland en Schiedam, maar ook uit Rijswijk zijn grote zorgen uitgesproken over de inpassing van een vrije kruising in Midden-Delfland. Zorgen zijn geuit over het ruimtebeslag en daarmee aantasting van het natuurgebied en de cultuurhistorische- en recreatieve waarde. Daarmee gaan zorgen over de impact op biodiversiteit, toename van trillingen en geluid en een veranderend uitzicht gepaard.

Het algemene geluid vanuit de brede omgeving ten aanzien van een vrije kruising is: niet in Midden-Delfland. Vanuit deelnemers uit Midden-Delfland, Schiedam en Delft klinkt voornamelijk het geluid: bouw in de stad, niet in de natuur. Als alternatieve locaties zijn genoemd in Rotterdam en tussen nieuw station Schiedam Kethel en Schiedam Centrum. Als er een vrije kruising in Midden-Delfland komt, dan is door menig deelnemer de voorkeur voor een ondergrondse variant uitgesproken. Ook in Midden-Delfland, tegen Delft aan, is door enkele deelnemers als mogelijkheid benoemd. Toch is ook een verhoogde en langgerekte vrije kruising tussen Delft Campus en Schiedam Centrum genoemd in verband met het uitzicht vanuit de trein.

Tenslotte is gesuggereerd het spoor pas na de Poldervaart te verhogen, omdat dit fijner is voor de gebouwen. En is genoemd de eventuele geluidsschermen van zonnepanelen te voorzien.

### **3.3.4 Overige opbrengst**

De volgende inbreng valt buiten de scope van de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations, maar wordt meegenomen naar de tafels van de desbetreffende partijen:

- Doortrekken 's Gravelandseweg richting A4;
- Doortrekken tram 21;
- Aanpassing station Schiedam Centrum al dan niet ondergronds;
- Fietsroute parallel aan spoor naar Delft;
- Verbeteringen van overig ov in de wijk;
- Ontwikkel Kethelvaart (bedrijventerrein tot woonlocatie).
- Bij station Delft Campus zijn te weinig P&R-plaatsen.
- Aannemers, hebben personeelsgebrek. De nieuwe sporen en tunnel kunnen niet worden gebouwd.

### 3.4 Opbrengst studiegebied: Rotterdam

In het studiegebied Rotterdam worden de mogelijkheden voor de volgende thema's onderzocht: nieuw station Rotterdam Van Nelle, en een vrije kruising tussen nieuw station Rotterdam Van Nelle en Rotterdam Centraal. Deelnemers die zich uitspraken over dit gebied waren met name afkomstig uit Rotterdam zelf en in mindere mate uit Midden-Delfland, Schiedam, Rijswijk en Delft.



Figuur 6: Deelnemers in gesprek aan de hand van kaartmateriaal tijdens de participatiebijeenkomst in Rotterdam op 9 april 2024

#### 3.4.1 Nieuw station Rotterdam Van Nelle

##### *Draagvlak*

Ook over een nieuw station Rotterdam Van Nelle hebben zowel voorstanders als tegenstanders en twijfelaars zich uitgesproken. Voorstanders noemden hier uiteenlopende redenen voor, met als belangrijkste een verbetering van de huidige ov-bereikbaarheid van het gebied en specifiek een goed alternatief voor station Schiedam Centrum en een vermindering van de barrièrewerking van noord-zuid. Afhankelijk van de stationslocatie en de gebiedsontwikkeling zien voorstanders ook grote kansen voor het verbeteren van de oost-westverbinding, met name voor fietsers en voetgangers. Daarnaast vonden deelnemers een nieuw station Rotterdam Van Nelle gunstig voor bezoekers van het Sparta Stadion, voor de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Spaanse Polder, voor ouderen, bezoekers van de sportvelden en honkbalclub Neptunus en bewoners van aangrenzende wijken. Ook het bieden van een alternatief voor de auto is als voordeel benoemd.

De nabijheid van een nieuw station Rotterdam Van Nelle tot stations Rotterdam CS en Schiedam Centrum en onduidelijkheid over de gebiedsontwikkeling, waaronder de woningbouwlocaties, waren voor enkele deelnemers een bron van twijfel over de nut- en noodzaak van een nieuw station.

Ook tegenstanders van een nieuw station Rotterdam Van Nelle vinden de nut- en noodzaak van het station (te) beperkt wegens de nabijheid van andere stations en/of tevredenheid over het huidige aanbod van overige ov-mogelijkheden in de omliggende wijken. Met name over dit laatste zijn voor- en tegenstanders erg verdeeld: voorstanders van een nieuw station zijn over het algemeen vaker ontevreden over het huidige ov-aanbod, terwijl tegenstanders dit aanbod over het algemeen voldoende vinden óf liever verbeteringen zien van andere ov-middelen en fietsroutes. Zo leeft in Rotterdam een sterke voorkeur voor de metro en tram, wat tot veel vragen heeft geleid over de keuze voor de trein ten opzichte van een metro- of tramlijn.

Tegenstanders zijn voornamelijk bezorgd om het ruimtebeslag van de verstedelijking die ontstaat met de komst van het station als dit ten koste gaat van groen en daarmee biodiversiteit, waterberging en recreatiegebied. Ook onder voorstanders leeft deze zorg en geven daardoor de voorkeur voor een station aan de westzijde van de Schie en keuren een station aan de oostzijde veelal af. Voorstanders zien het station als een kans om het openbaar vervoer te verbeteren en verbindingen te creëren tussen oosten en west, noord en zuid, mensen en natuur.

Tot slot zijn enkele zorgen geuit over geluidsoverlast en trillingen tijdens de realisatiefase.

### *Voorkeurslocatie*

Met betrekking tot de locatie zijn in Rotterdam met name positieve geluiden gehoord over een station Rotterdam Van Nelle ten westen van de Schie en de minst positieve geluiden over de locatie ten oosten van de Schie, met name i.v.m. bovengenoemde zorgen over het ruimtebeslag in relatie tot behoud van natuur- en recreatiegebied wat zich met name aan de oostkant bevindt. Ook is de westkant als gunstig beschouwd wegens de ligging nabij de Van Nellefabriek en het Spartastadion en omdat het station aan de westkant Oud-Mathenesse kan bedienen. Daarnaast vinden deelnemers de noord-zuidverbinding die het station en de potentiële gebiedsontwikkeling van de gemeente Rotterdam rondom het station kan realiseren positief voor zowel de wijken ten zuiden als het bedrijventerrein ten noorden van het spoor en het potentiële station. Van de beoogde locaties ten westen van de Schie zijn met name locatie West en locatie Sparta positief beoordeeld.

Zorgen met betrekking tot een locatie aan de westkant zijn uitgesproken over de eventuele noodzaak van verplaatsing van bedrijven aan de noordkant langs het spoor en over de gevolgen van een opwaardering van de wijk Spangen voor het aanbod van sociale huurwoningen.

Een stationslocatie op of ten oosten van de Schie is door minder deelnemers als positief beoordeeld. Toch zijn beide locaties wel benoemd als voorkeurslocatie voor deelnemers. Een station boven de Schie is benoemd omdat dit station beide kanten kan bedienen. Over een locatie ten oosten van de Schie hebben zich wel veel deelnemers, zowel individuen als organisaties negatief uitgesproken i.v.m. het ruimtebeslag en vanwege de zorg dat dit ten kosten gaat van natuur- en recreatiegebieden. Deze zorgen gelden ook voor infrastructurele maatregelen. Deze gebieden, waaronder het Roel Langerakpark, Het Essenburgpark, natuurspeeltuin de Speeldernis, de volkstuinten en groenverbindingen tussen deze gebieden zijn voor veel mensen in Rotterdam van grote waarde vanwege de biodiversiteit, waterberging, het voorkomen van hittestress, mogelijkheden tot recreatie, sport en ontmoeting. Verschillende groengebieden, waaronder het Essenburgpark, zijn *bottom-up* vanuit burgerinitiatieven gemaakt tot wat het in de huidige situatie is, waardoor de waardevermeerdering van het gebied hier samengaat met gemeenschapsvorming. Deze gebieden worden gezien als een belangrijk en kwetsbaar onderdeel van zowel het ecologische als sociale weefsel van de stad en draagt volgens deze deelnemers bij aan de leefbaarheid van de stad.

Tot slot werd in relatie tot de stations en stationslocaties sociale veiligheid als aandachtspunt genoemd, zowel m.b.t. de verblijfskwaliteit van de stationslocaties als de toegangswegen naar de stations toe. Aan de oostkant wordt dit versterkt door de afwezigheid van bebouwing en de aanwezigheid van groengebied, aan de westzijde komt dit met name doordat bedrijvigheid en woningen in Spangen op het zuiden van de wijk in plaats van het noorden zijn georiënteerd, waardoor het gebied langs het spoor nabij het Sparta Stadion een minder levendig karakter heeft. Ook het gebied ten noorden van de Van Nellefabriek wordt gezien als sociaal onveilig.

### *Faciliteiten*

Als belangrijke faciliteiten is aansluitend ov en voldoende (ondergrondse) fietsenstallingen genoemd. Ook is aandacht gevraagd voor een goede toegankelijkheid, waarbij voorkeur is uitgesproken voor een hellingbaan in plaats van een lift.

### *Gebiedsontwikkeling*

Buiten de scope, maar rakend aan deze deelstudie is de gemeentelijke gebiedsontwikkeling van het gebied waar potentieel een nieuw station komt. De gemeente Rotterdam werkt in de planvorming met een oost- en westvariant die, na duidelijkheid over de komst en locatie van een nieuw station Rotterdam Van Nelle, verder kan worden uitgewerkt. Deelnemers gaven aan behoefte te hebben aan duidelijkheid rondom de woningbouwplannen. Bij organisaties, waaronder de volkstuinvereniging, de stadscamping en tennisvereniging speelt deze behoefte in grotere mate omdat het eventuele ruimtebeslag van invloed is op het op- of afschalen van bedrijvigheid en andere activiteiten. Ook zijn door bewoners uit Spangen zorgen geuit over verdere verdichting van het gebied bij eventuele toekomstige woningbouwplannen.

Meekoppelkansen voor deze deelstudie in combinatie met de gebiedsontwikkeling vanuit de gemeente Rotterdam zijn door deelnemers benoemd. Veelal is het verzoek om tot het verbeteren en het toevoegen van groen- fiets- en voetgangserverbindingen genoemd. Specifiek de verbinding over de Schie, omdat voetgangers en fietsers in de huidige situatie een omweg moeten maken en de Beukelsbrug als onprettig ervaren wordt. Daarnaast is aandacht gevraagd voor het autobeleid om te zorgen dat meer mensen met het ov reizen. Ook het thema sociale veiligheid is benoemd als belangrijk thema voor het gehele gebied.



*Rotterdam Van Nelle – rondetafelgesprek 24 september 2024*

Dinsdag 24 september 2024 heeft er een “rondetafelgesprek” plaatsgevonden in het Van Nellegebied met een aantal vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties. Naar aanleiding van de participatiebijeenvakomen van de CitySprinter en Nieuwe Stations hebben die aangeboden om de overheidsvertegenwoordigers van het ministerie van IenW, gemeente Rotterdam, Metropoolregio Rotterdam – Den Haag (MRDH) en ProRail kennis te laten maken met het gebied, de organisaties en daarmee het groen-sociale netwerk.

Met vertegenwoordigers van onder andere het Essenburgpark, Stadspark West, De Groene Connectie, De Pluktuin en Natuurlijk Spangen is na een introductie in de Spoortuin door het gebied gewandeld. Bij de introductie zijn de aanwezigen meegenomen de totstandkoming van het Essenburgpark en initiatieven als De Groene Connectie en Stadspark West. De wandeling voerde door het Essenburgpark langs de Pluktuin via de RFC-weg naar de Speeldernis en Volkstuinvereniging Streven naar Verbetering.

Bij de introductie en bij de wandeling is men uitgebreid met elkaar in gesprek gegaan. De organisaties hebben een goed beeld kunnen geven van de groene en sociale waarden in het gebied alsmede het aanwezige netwerk. Besproken ook is de waarde voor de omliggende wijken waarin nauwelijks groen is te vinden. Uitdrukkelijke zorgen zijn uitgesproken over een aantasting van het Essenburgpark bij de bouw van een mogelijke “vrije kruising” aan de westzijde van Rotterdam Centraal.

Suggesties zijn er gedaan voor een voetgangersbrug over de Diergaardetunnel / Heemraadssingel tussen het Essenburgpark en de Spoortuin. En voor verbetering van de verbindingen over de Beukelsbrug.



Figuur 7 Introductie in de Spoortuin

### 3.4.2 Frequentieverhoging

Een deel van de deelnemers vindt dat de ingreep in Rotterdam die nodig is voor het bouwen van een vrije kruising, niet in verhouding staan tot de frequentieverhoging die hiermee mogelijk wordt gemaakt. Hoewel het merendeel van de aandacht uitging naar de vorm en locatie van de vrije kruising en in mindere mate naar het thema frequentieverhoging, wat hieraan gerelateerd is.

Deelnemers vragen zich af of lightrail een alternatief kan zijn voor de City-Sprinter. Tevens vragen deelnemers om een metro- of tramverbinding in plaats van een trein.

### 3.4.3 Infrastructurele maatregelen

*Vrije kruising (t.b.v. frequentieverhoging naar 12x per uur)*

In Rotterdam is de inpassing van infrastructurele maatregelen een grote zorg voor deelnemers. Zoals in de vorige paragraaf (3.4.1) is beschreven zijn er grote zorgen geuit over de realisatie van het station en voor infrastructurele maatregelen ten koste van groen- en recreatiegebied, waaronder het Roel Langerakpark, de volkstuinten, het Essenburgpark en de sportvelden. Het thema hittestress is hierbij extra relevant in verband met de omvang van de betonnen constructie van een vrije kruising. Naast zorgen over groenbehoud zijn door enkele deelnemers zorgen geuit over geluid.

Er is een duidelijke oproep gedaan om een vrije kruising niet ten koste te laten gaan van groene zones, voornamelijk in en rondom de spoordriehoek is een vrije kruising niet gewenst in verband met behoud van huidige functies zoals groenverbindingen, recreatie en waterberging. Vanuit deze deelnemers klinken verschillende ideeën en aandachtspunten voor een vrije kruising in Rotterdam. Een vrije kruising ten noorden van de spoordriehoek, ter hoogte van Blijdorp is door meerdere deelnemers aangedragen. Ook de suggestie om de vrije kruising zo ver mogelijk richting station Rotterdam Centraal te bouwen is genoemd. Een vrije kruising bij Rotterdam Zuid is tevens door enkele deelnemers aangedragen, omdat in dit gebied, bij de sportvelden, minder mensen last zouden hebben van deze maatregel. Deze laatste locatie is echter geen optie omdat de City-Sprinters in de Maastunnel op de twee middenspooren moeten rijden.

Bij een vrije kruising in Rotterdam gaven deelnemers voorkeur aan een *dive-under* variant. Ook het volledig ondergronds realiseren van de vrije kruising is door enkele deelnemers genoemd, met als meekoppelkans de mogelijkheid om boven de vrije kruising groengebied te kunnen realiseren. In contrast hiermee is een geheel verhoogde *fly-over* variant genoemd, tevens om onder de vrije kruising groenverbindingen te kunnen behouden en waar mogelijk toevoegen alsook verbindingen voor voetgangers en fietsers. Een enkele deelnemer ziet de vrije kruising graag geïntegreerd in het station.

Als een vrije kruising wordt gerealiseerd in Rotterdam, willen deelnemers dat de stad hier iets voor terug krijgt in de vorm van groen(verbindingen) zoals een verbinding tussen het Essenburgpark en de volkstuinten, een groene connectie ter vervanging van de Beukelsbrug met mogelijkheden voor fietsers en voetgangers.

Vanuit de deelnemers klinkt ook het verzoek een vrije kruising niet in het stedelijk weefsel te realiseren, maar daarbuiten, om het groengebied in de stad te sparen. Meerdere deelnemers dragen Midden-Delfland aan als alternatief, omdat zij hier ruimte zien en het gebied minder dicht bevolkt is. Ook zijn vrije kruisingen bij Rijswijk en Kijfhoek als alternatief aangedragen om zo een vrije kruising in Rotterdam te voorkomen, maar dit zou echter geen alternatief zijn voor een vrije kruising tussen Schiedam en Rotterdam.

Toch zijn er ook deelnemers die een vrije kruising ten oosten van de Schie zien zitten, omdat ze dit onder andere in verband met geluid en een vrije kruising bij het gebied vinden passen.

### 3.4.4 Overige opbrengst

De volgende inbreng valt buiten de scope van de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations, maar wordt meegenomen naar de tafels van de desbetreffende partijen:

- Deelnemers horen graag meer over de ontwikkelingen rondom Rotterdam-Zuid en de realisatie van station Stadionpark;
- Deelnemers horen graag meer over de stand van zaken rond de metroring Rotterdam;
- Verbeter verbinding Rotterdam-Zuid en Zestienhoven;
- Voorkeur voor metrolijn;
- Verbeter het gebied rondom de Horvathweg;
- Verduurzaam van de wijk Spangen;
- Verbeter spoorviaducten tussen het noorden en zuiden van het spoor;
- Trek de tram door over buslijn 38 richting station Rotterdam Van Nelle en door naar Schiedam Centrum;
- Omgeving voelt zich niet goed gehoord door de gemeente Rotterdam binnen de gebiedsontwikkeling;
- Gebiedsontwikkeling en stationsontwikkeling laten te lang op zich wachten;
- Organisaties en bedrijven rondom het stationsgebied hebben behoefte aan duidelijkheid vanuit de gemeente Rotterdam over gebiedsontwikkeling;
- Creëer lange lijnen van groene corridors tussen oost -en westzijde Schie voor biodiversiteit en recreatie.

### 3.5 Opbrengst studiegebied: Barendrecht, Zwijndrecht, Dordrecht

In het studiegebied Barendrecht, Zwijndrecht en Dordrecht worden de mogelijkheden voor een nieuw station Dordrecht Leerpark en een eventuele vrije kruising bij Kijfhoek of Rotterdam Vreewijk onderzocht. Ook wordt een extra spoor voor het doortrekken van de treindienst naar station Dordrecht Leerpark en aanpassing van station Dordrecht Stadspolders onderzocht. Deelnemers die zich uitspraken over dit gebied waren met name afkomstig uit Dordrecht, en in mindere mate uit Zwijndrecht en Barendrecht. Slechts enkele deelnemers kwamen uit andere plaatsen.



Figuur 8 deelnemers in gesprek tijdens de participatiebijeenkomst in Dordrecht in februari 2024

#### 3.5.1 Nieuw station Dordrecht Leerpark

##### *Draagvlak*

Deelnemers spraken zich zowel positief als negatief uit over een nieuw station Dordrecht Leerpark, waarbij negatieve geluiden en twijfels overheersten. Deelnemers die aangaven geen behoefte te hebben aan een nieuw station Dordrecht Leerpark gaven voornamelijk als reden dat door de korte afstand tot stations Dordrecht Centraal en Dordrecht Zuid het de investering en milieubelasting niet waard is. Een deel van deze deelnemers geeft voorkeur aan andere investeringen, waarbij voornamelijk de realisatie van station Amstelwijck met een P+R is genoemd, al dan niet in combinatie met het opheffen van station Dordrecht Zuid, maar ook een investering in fietspaden tussen Leerpark en Zuid, een directe verbinding tussen Dordrecht Zuid en Rotterdam Centraal, een grotere investering in het vernieuwen van station Dordrecht Centraal en een betere bereikbaarheid van het Albert Schweitzer Ziekenhuis middels busverbindingen zijn genoemd. Ook zijn enkele deelnemers van mening dat jongeren, waaronder studenten van Leerpark, meer moeten fietsen. Enkele deelnemers die dicht langs het spoor wonen ter hoogte van de potentiële stationslocaties zijn tegen het station of specifieke stationslocaties wegens zorgen over eventuele overlast.

Voorstanders van een nieuw station Dordrecht Leerpark zijn voornamelijk positief over een verbeterde bereikbaarheid voor studenten en werknemers van Leerpark, maar ook voor werknemers en bezoekers van het Albert Schweitzer Ziekenhuis, het Bastionhotel en sportclubs. Ook wordt het station gezien als een kans om Leerpark en Gezondheidspark beter met elkaar te verbinden en de levendigheid te verbeteren in het gebied. Een betere verbinding met Rotterdam Centraal wordt door bewoners nabij het zoekgebied voor station Dordrecht Leerpark als gunstig beschouwd.

Enkele deelnemers zijn alleen voorstander van het station als het wordt gerealiseerd met voorzieningen of als het op een specifieke locatie wordt gerealiseerd: voor enkele bewoners van de wijk Zuidhoven gaat de voorkeur uit naar Leerpark, voor een bewoner van Leerpark, juist naar een andere locatie.

Zorgen zijn door zowel voorstanders, tegenstanders als twijfelaars geuit over het effect van een nieuw station Dordrecht Leerpark op het huidige busvervoer. Deelnemers hopen dat bestaande lijnen, haltes en frequenties niet inleveren op een nieuw station, omdat de bus ook andere richtingen bereikbaar maakt. Ook zijn er zorgen geuit over geluid en trillingen, met name in relatie tot de frequentieverhoging (zie paragraaf 3.6.2), maar in mindere mate ook in relatie tot het nieuwe station waar treinen voor moeten remmen. Parkeeroverlast in de wijk door reizigers die vanaf het station verder willen reizen en de auto laten staan is eveneens een zorgpunt van enkele deelnemers.

#### *Voorkeurslocatie*

Over de locatievoorkeur waren deelnemers verdeeld. Voornamelijk is een station dat bereikbaar is vanaf Laan der Verenigde Naties genoemd, waarbij twee varianten worden onderzocht. Enkele deelnemers spraken expliciet de voorkeur voor de variant haaks boven Laan der Verenigde Naties waardoor toegang tot het station vanaf beide kanten van de weg mogelijk is.

Overige locatiesuggestie zijn door deelnemers ingebracht voor een station ten zuiden van de Laan der Verenigde Naties, op de plek van het Bastionhotel en samenvoeging met Dordrecht Zuid.

Met betrekking tot het ruimtesbeslag is vanuit het internaat, Bastionhotel en sportverenigingen de behoefte geuit om meer te horen over eventueel gebruik van deze gronden voor de realisatie van een nieuw station. Daarbij gaven deelnemers aan dat het station niet ten kosten mag gaan van recreatie- sport en groengebied.

In relatie tot het station en mogelijke locaties werd sociale veiligheid veelvuldig als aandachtspunt genoemd, zowel m.b.t. de verblijfskwaliteit van de stationslocaties als op de toegangswegen naar het station toe.

Ook is aangegeven dat de meest zuidelijk gelegen locatie te dicht bij een van de weinige stukken groen in de omgeving komt. Dat is een plek waar veel ouderen vanuit het naastgelegen bejaardencentrum naar toe lopen.

#### *Faciliteiten*

Deelnemers vinden het belangrijk dat een nieuw station Dordrecht Leerpark goed aansluit op de bus, waaronder de verbinding met Papendrecht en Gorinchem. Daarnaast is ook een goede bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers veelvuldig genoemd. Speciale aandacht is gevraagd voor de bereikbaarheid van het Albert Schweitzer Ziekenhuis vanaf het station. Deelnemers, alsook een vertegenwoordiger van het ziekenhuis, zien graag een veilige, prettige en toegankelijke route, bijvoorbeeld door een corridor of een luchtbrug te realiseren als alternatief voor de huidige looproute. In dit kader is ook voorgesteld ondergronds parkeren te realiseren om de leefbaarheid van het gebied te vergroten.

Ook een aantrekkelijke en bewaakte fietsstalling vinden deelnemers van belang.

### **3.5.2 Frequentieverhoging**

In Dordrecht zijn door deelnemers veel zorgen geuit over de intensivering van het spoorvervoer in relatie tot het goederenvervoer, geluid en trillingen (o.a. in relatie tot mogelijke schade aan woningen). Het thema vervoer van goederen (o.a. van gevaarlijke stoffen) is het meest door deelnemers aangekaart. Deelnemers vragen zich af of en op welke manier een combinatie met goederenvervoer en een frequentieverhoging mogelijk is. Deelnemers maken zich zorgen over de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen los van, maar ook in combinatie met, een eventuele frequentieverhoging. Ook zien deelnemers de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations als een gelegenheid om het goederenvervoer in Dordrecht aan te passen. Zo is een by-pass van het spoor voor goederenvervoer voorgesteld ter hoogte van Kijfhoek en met een scherpe bocht naar rechts bij de Bloemenbuurt.

Geluid en trillingen zijn tevens een zorg voor enkele deelnemers die aangeven hier in de huidige situatie last van te ervaren, met name door goederenvervoer en in mindere mate door sprintertreinen. Zorg bestaat dat een hogere frequentie van de City-Sprinter meer overlast van geluid en trillingen zal veroorzaken.

Zowel het ondergronds plaatsen van het spoor omwille van geluid en trillingen, als het verhogen van het spoor om onderdoorgangen mogelijk te maken zijn door deelnemers genoemd. Tot slot is het idee aangedragen om de helft van de City-Sprinters door het centrum te laten rijden en de andere helft over de brug.

Naast deze zorgen geven enkele deelnemers aan dat een hogere frequentie wenselijk is, omdat het de bereikbaarheid en de kwaliteit van het openbaar vervoer verbetert. Door enkele deelnemers is gevraagd om in plaats van een frequentieverhoging in te zetten op het doortrekken van de metrolijn van Rotterdam.

### 3.5.3 Infrastructurele maatregelen

*Vrije kruising (t.b.v. Dordrecht Leerpark als begin- en eindstation of 12x per uur)*

Als locatie voor de vrije kruising is door enkele deelnemers uitgesproken om de polder en ander groengebied te sparen. Deze deelnemers geven voorkeur aan een *dive-under*. Het geplande zonnepark bij Kijfhoek is als aandachtspunt genoemd. Als alternatieve locatie voor een vrije kruising is Lage Zwaluwe (Noord-Brabant) genoemd. Dit zou echter geen alternatief voor een vrije kruising bij Kijfhoek zijn. Wanneer de vrije kruising in Lage Zwaluwe wordt gebouwd ligt deze te ver ten zuiden van Dordrecht Leerpark. De City-Sprinters in Dordrecht rijden dan nog steeds op de middensporen en kunnen het nieuwe derde spoor naar Dordrecht Leerpark niet bereiken.

*Opstelterrein*

Enkele deelnemers spraken zich uit over mogelijke aanpassingen aan het opstelterrein in Dordrecht. Deze deelnemers begrepen dat het huidige terrein te klein is bij een hogere frequentie van de City-Sprinter. Aangedragen suggesties waren het verplaatsen van de standplaats voor spooraanneemers en de werktreinen van NS-vastgoed naar Kijfhoek, Hoge Zwaluwe of Vlaakweg. Als alternatieve locaties voor het opstelterrein zijn genoemd: Wioldrechtseweg of Vlaakweg. Ook het laten keren van de City-Sprinter bij Vlaakweg is als optie genoemd.

*Uitbreiden perron station Dordrecht Stadpolders*

Slechts enkele deelnemers lieten zich specifiek uit over de perronuitbreiding ten behoeve van station Stadpolders als voorstander of tegenstander en waren de meningen verdeeld. Voor het merendeel van de deelnemers was dit onderwerp mogelijk onvoldoende relevant of interessant.

### 3.5.4 Overige opbrengst

De volgende inbreng valt buiten de scope van de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations, maar wordt meegenomen naar de tafels van de desbetreffende partijen:

- Trek de metrolijn van Rotterdam door naar Dordrecht;
- Alternatieve route voor het goederenvervoer;
- Breid de Oude Lijn uit naar de Hoeksche Waard;
- Breid de Oude Lijn uit naar station Sliedrecht Baanhoek;
- Er zijn te weinig supermarkten in het gebied;
- Verbeter de ov-verbinding naar Roosendaal, Breda, Den Bosch en Utrecht;
- Maak van station Dordrecht Centraal een ondergronds station in het Weizigtpark;
- Verbeter bereikbaarheid van de begraafplaats;
- Maak een ov-verbinding vanaf station Dordrecht Zuid naar het Albert Schweitzer Ziekenhuis;
- Maak extra parkeerplekken bij het Albert Schweitzer Ziekenhuis;
- Parkeerbeleid in Leerpark Zuid veroorzaakt parkeeroverlast bij Leerpark Noord;
- Moderniseer station Zwijndrecht;
- Verplaats Dordrecht Zuid naar de andere kant van de weg;
- Zet in op een station Amstelwijck;
- Verbreed de scope richting Merwedelingelijn om de transfers op Dordrecht te verlagen;
- Laat goederentreinen langzamer rijden om trillingen te voorkomen.

### 3.6 Opbrengst met betrekking tot het proces en participatietraject van de Analytische Fase

Verskillende deelnemers uit alle gebieden hebben aangegeven dat het (te) lang duurt voordat de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations gerealiseerd kan worden. Hier liggen verschillende redenen aan ten grondslag:

- Raakvlakprojecten in bepaalde gebieden die al langer spelen hebben bewoners al eerder gevraagd mee te denken. Zo wordt er al langer met bewoners in Schiedam gesproken over o.a. baanstabieleit, twee extra sporen tussen Delft Campus en Schiedam Centrum en opheffen van de overweg Kandelaarweg. Deze bewoners zijn al langer in afwachting en willen graag duidelijkheid.
- Verschillende partijen hebben in het verleden met deelnemers gesproken over onderwerpen die ook tijdens de participatie op de agenda staan. Zo is er bij de ontwikkeling van de wijk Rijswijk Buiten al met de toen toekomstige bewoners gesproken over een potentieel station Rijswijk Buiten en is de gemeente al langere tijd met de Stadscomping Rotterdam in gesprek over de ontwikkeling van het gebied en is er in Rotterdam met bewoners in het verleden gesproken over een metroring.
- Enkele deelnemers vinden het meedenken in deze vroege fase te vroeg. Een periode van ca. 15 jaar tot realisatie is voor deze deelnemers lastig voor te stellen. Zij vinden dat het MIRT-traject te lang duurt. Dit geldt overigens niet voor alle deelnemers. Andere deelnemers, met name bewoners dicht langs het spoor en potentiële stationslocaties, vinden de Analytische Fase als startpunt van de participatie van de MIRT-Verkenning laat.

Tijdens het participatietraject zijn n.a.v. de participatiebijeenkomsten/-mogelijkheden tot op heden ook 'zorgen en aandachtspunten' over het proces en de wijze van omgang met ingebrachte ideeën geuit door enkele deelnemers. Zo is de fysieke bijeenkomst in Schiedam op 7 februari 2024 door deelnemers als druk ervaren, waardoor de zorg is uitgesproken dat niet iedereen voldoende aan bod is gekomen. In Dordrecht is tijdens de fysieke bijeenkomst in april door enkele aanwezigen uitgesproken dat zij bang zijn dat de keuzes al zijn gemaakt, maar dat dit niet naar de omgeving wordt gecommuniceerd.

Tijdens de online participatiebijeenkomsten op 1 en 2 oktober 2024 zijn in verschillende ruimten ("break out rooms") vragen gesteld over het toekomstige proces van de besluitvorming.

In Rotterdam is door de besturen van verschillende wijkraden en (groen)verenigingen per mail ingebracht dat de bijeenkomst van 9 april 2024 ondermaats is bevonden om de volgende redenen:

- Geen goede uitnodiging van omwonenden (mensen waren niet goed geïnformeerd);
- Geen goede terugkoppeling van de uitkomsten aan de insprekers;
- Slechte en onheldere beelden;
- Overlast wordt gebagatelliseerd;
- Geen nieuwsgierigheid naar de inbreng vanuit de omgeving.

Tegelijkertijd zijn er ook deelnemers die zich positief hebben uitgelaten over de manier waarop de participatie is vormgegeven en zijn er tijdens de verschillende bijeenkomsten constructieve gesprekken gevoerd.

## 4 Online raadpleging (PWE)

In dit hoofdstuk beschrijven we op hoofdlijnen de opbrengst die is opgehaald in de online raadpleging (PWE), georganiseerd door het ministerie van IenW voor alle deelstudies van de Oude Lijn. In de online raadpleging Oude Lijn is zowel aandacht besteed aan de overkoepelende opgave van de MIRT-Verkenning als de afzonderlijke deelstudies, waaronder de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe stations. In dit hoofdstuk is alleen de inbreng voor deze deelstudie samengevat. Voor een gedetailleerde beschrijving van de totale opbrengst inclusief alle deelstudies, wordt verwezen naar de eindrapportage van de PWE, zie bijlage II.

### 4.1 Opbrengst online raadpleging

In de periode van 14 maart tot en met 29 april 2024 hebben in totaal 7.421 mensen deelgenomen aan de online raadpleging Oude Lijn, onderverdeeld in twee groepen:

- Een panel, representatief voor bevolking van de provincie Zuid-Holland en voor Nederland op basis van leeftijd, gender en opleidingsniveau. Van dit panel namen 2880 leden deel aan de raadpleging voor de deelstudie CitySprinter/Nieuwe Stations.
- Een open panel, waar iedereen aan deel kon nemen. Hiervan deden 3742 deelnemers mee met de raadpleging voor de deelstudie CitySprinter/Nieuwe Stations.

Omdat nieuwe stations Rotterdam Van Nelle en Schiedam Kethel in de besluitvorming aan elkaar verbonden zijn in combinatie met de benodigde spoorverdubbeling Delft - Schiedam, zijn deze twee stations samen uitgevraagd in plaats van als afzonderlijke stations.

#### *Nieuwe stations*

Meer dan de helft van de deelnemers vindt aantrekkelijk en toegankelijk of belangrijk en is voorstander van investeringen in beter ov en fietsverbindingen naar het station.

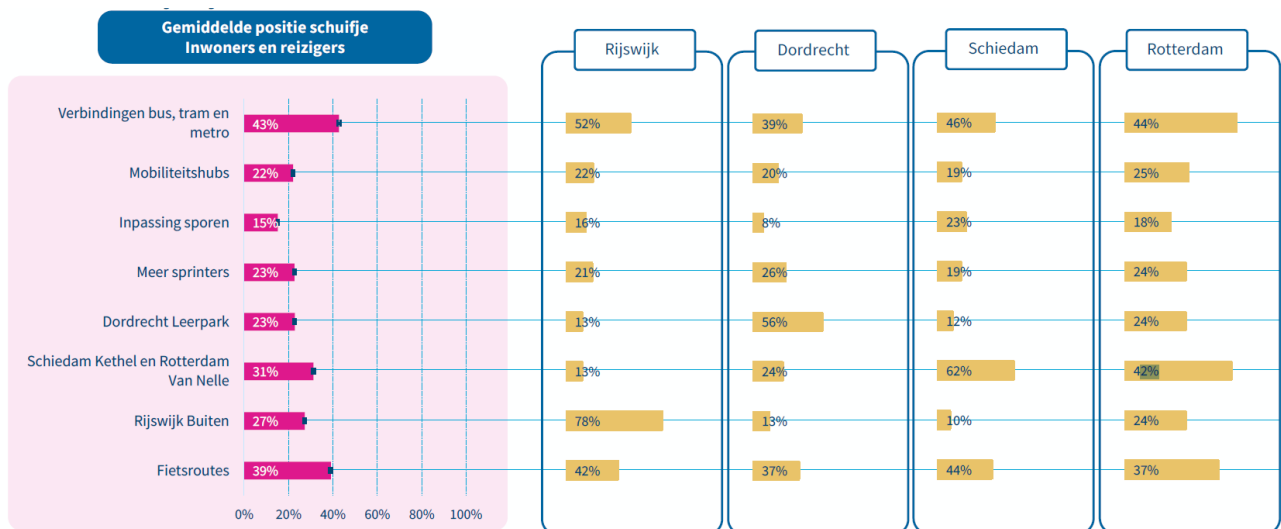
De nieuwe stations krijgen per station van ca. 20% van de deelnemers steun wanneer alle deelnemers samen worden genomen. Wanneer we kijken naar de reacties van deelnemers uit specifieke plaatsen is een ander beeld zichtbaar:

- 78% van de deelnemers uit Rijswijk adviseert station Rijswijk Buiten te bouwen, maar het bouwen van de andere nieuwe stations wordt door slechts 13% van deze deelnemers geadviseerd.
- 62% van de deelnemers uit Schiedam adviseert station Schiedam Kethel en Rotterdam Van Nelle te bouwen, maar het bouwen van de andere nieuwe stations wordt door slechts 10-12% van deze deelnemers geadviseerd.
- 42% van de deelnemers uit Rotterdam adviseert station Schiedam Kethel en Rotterdam Van Nelle te bouwen; maar het bouwen van andere nieuwe stations wordt door slechts 24% van deze deelnemers geadviseerd.
- 56% van de deelnemers uit Dordrecht adviseert station Dordrecht Leerpark te bouwen, maar het bouwen van de andere nieuwe stations wordt door slechts 13-24% van deze deelnemers geadviseerd.

#### *Frequentieverhoging*

Meer dan de helft van de deelnemers adviseert een frequentie van 6x per uur. Voor het merendeel van de deelnemers is dit voldoende. Een verhoging naar 8x per uur wordt door 38% geadviseerd van de inwoners en reizigers uit het gebied geadviseerd. Minder dan 5% adviseert een verhoging naar 12x per uur. Jongere deelnemers, hoger opgeleiden én mensen die regelmatig tot vaak gebruik maken van de Oude Lijn adviseren vaker positief ten aanzien van een frequentieverhoging.

Figuur 9: Advies van deelnemers, uitgesplitst naar woonplaats



### Faciliteiten

Deelnemers zijn gevraagd om voor de nieuwe stations te adviseren over de volgende investeringen:

- Ov- of fietsroutes van en naar het station;
- Hellingbaan of lift;
- Ruimtebeslag van fietsenstallingen, groen of parkeren;
- Eén of meerdere ingangen.

Zowel voor nieuw station Rijswijk Buiten als Dordrecht Leerpark adviseert het merendeel van de inwoners van de stad en de reizigers Oude Lijn om te investeren in fietsroutes van en naar het station. Voor representatief Nederland is dit 50%. Voor Schiedam Kethel en Rotterdam Van Nelle gaat een lichte voorkeur uit naar goede ov- verbindingen van en naar het station.

Voor alle stations wordt een hellingbaan door een duidelijke meerderheid van de deelnemers geadviseerd.

Ruime fietsenstalling en ruimte voor bomen, struiken en gras wordt door inwoners en reizigers het vaakst gekozen. Parkeerplaatsen krijgen minder vaak de voorkeur.

Het merendeel van zowel representatief Nederland als de inwoners van de desbetreffende plaats én reizigers van de Oude Lijn kiest voor meerdere ingangen.



# 5 Kennisgeving vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Via het participatieplatform van het ministerie van IenW heeft van 22 mei t/m 18 juni 2024 een online kennisgeving gelopen met een mogelijkheid voor deelnemers om op de opgave, specifiek voor de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations, te reageren. In deze periode zijn 36 reacties binnengekomen. In dit hoofdstuk is de inbreng vanuit de Kennisgeving beschreven.

## 5.1 Opbrengst met betrekking tot de brede opgaven van de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations

Er is gevraagd om bij grote ingrijpende stedelijke en buiten-stedelijke ontwikkelingen natuur als uitgangspunt te nemen in de ontwerpogave. Men ziet graag dat natuurinclusief bouwen als ontwerpogave in de MIRT-Verkenning wordt opgenomen. Daarnaast is gevraagd de effecten van het initiatief integraal te onderzoeken en daarbij ook de effecten van de aanleg van nieuwe stations Schiedam Kethel en Rotterdam Van Nelle én het effect van nieuwe woningen op de omliggende wijken mee te nemen in de Verkenning.

Aandacht is gevraagd voor het zorgen voor een betere aansluiting van treinstations op aansluitend ov, waaronder een tramverbinding tussen station Barendrecht Opstelspoor naar Station Lombardije.

Er is een voorstel ingediend voor een verandering van het mobiliteitssysteem. Voorgestelde varianten hebben o.a. betrekking tot: het ontknopen van, het aansluiten van luchthavens op het spoor en het gebruik maken van nieuwe soorten treinen. Daarnaast is de vraag gesteld of er op het Nederlandse spoor voldoende (rest)capaciteit is om in de toekomst meer internationale treinen te laten rijden.

## 5.2 Opbrengst op gebiedsniveau

### 5.2.1 Studiegebied: Den Haag, Rijswijk, Delft Centrum

Vanuit dit gebied is tijdens de Kennisgeving één reactie binnengekomen waarbij steun is uitgesproken voor een nieuwe station Rijswijk. De wens is dat het station er zo snel mogelijk komt.

### 5.2.2 Studiegebied: Delft, Midden-Delfland, Schiedam

Ingebracht is dat de verstedelijkings- en mobiliteitsopgave als onlosmakelijk van het behoud en de versterking van het landschap Midden-Delfland gezien wordt en dat men voorstander is van het toevoegen van twee extra sporen tussen Delft-Campus en Schiedam Centrum met een plus voor het landschap. Men wijst op het belang van een brede gebiedsgerichte aanpak en heeft verzoek ingediend voor het opzetten van een passend gebiedsproces met integrale benadering van de kwaliteiten van het Bijzonder Provinciaal Landschap Midden-Delfland tezamen met de beoogde spoorverdubbeling. Dit wordt uitgewerkt in de Propositie Bijzonder Midden-Delfland, Spoorverdubbeling en sterker metropolaan landschap. De propositie wordt in het najaar 2024 afgerond.

Ook in de toekomst blijven deze inbrengers tijdens deze Analytische Fase - tevens betrokken in de werkgroep Inpassing Viersporigheid – graag betrokken in het proces.

Een indiener benadrukt dat zij een vrije kruising in Midden-Delfland als onhaalbaar zien, gezien de impact op de natuur en het landschap. Met betrekking tot de inpassing van twee extra sporen tussen Delft Campus en Schiedam aan geen voorstander te zijn van een maaiveldoplossing. De voorkeur gaat uit naar een tunnelbak (verdiepte aanleg van de extra sporen), waarbij boven de sporen een waterbak wordt gerealiseerd om daarmee de onderliggende spoorstructuur te stabiliseren, geluid te dempen en overgangen te creëren.

### 5.2.3 Studiegebied: Rotterdam

Door verschillende individuen en organisaties vanuit Rotterdam, zijn grote zorgen geuit over de impact van de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations op de omgeving, zowel voor de mens als voor de natuur. Aandacht is gevraagd voor de waarde van het gebied voor mensen, planten en dieren onder andere door de aanwezige natuur, biodiversiteit, waterberging en mogelijkheden voor ontspanning, ontmoeting en sport. De oproep is gedaan om het gebied niet te zien als een witte vlek op de kaart, maar als een plek die al volop leeft en in ontwikkeling is, met betrokkenheid van vele bewoners. Het gebied is betekenisvol voor verschillende groepen vanuit van onder andere Stadspark West en de Groene Connectie. Indiëners zien dit graag terug in de plannen die voortkomen uit de MIRT-Verkenning.

Indiëners hebben het verzoek gedaan te komen tot zorgvuldige afweging en besluitvorming.

De verschillende partijen hebben in afzonderlijke brieven de volgende vragen, aandachtspunten en adviezen meegegeven:

- Moet hier wel een extra treinverbinding komen?
- Is een metroverbinding niet veel slimmer?
- Houdt er rekening mee dat de bewoners meer kwalitatief en biodivers groen in hun leefomgeving willen.
- Denk in combinaties. Denk in coproducties. Waarmee kan deze infrastructurele opgave zich verstrengelen?
- Ga uit de engineeringmodus en oefen eco-empathie door niet alleen te ontwerpen aan de infrastructuur voor bewoners, maar ook na te denken over wat er vanuit de ecosystemen nodig is. Welke habitats doorkruis je? Kan daar een positieve bijdrage aan geleverd worden?
- Stel de vraag: welke eco-systeemdiensten kunnen wij met dit project verlenen?
- Ga de wijk in met mensen. Loop met ze mee. Luister naar wat er speelt. Zorg dat je ze bereikt.
- Visualiseer wat de plannen betekenen in plaats van met een abstract grijs kartonnetje op een nog onduidelijke kaart te schuiven waar de perrons moeten komen. Een *fly-over* van 12 meter hoog heeft enorme impact op de beleving op het maaiveld eronder en ernaast.
- Neem en voel de tijd.
- Omarm complexiteit.

Indiëners geven mee dat het onderzoek van de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations de bestaande en goede verhouding met de gemeenschap langs de Essenburgersingel onder druk zet.

### 5.2.4 Studiegebied: Barendrecht Zwijndrecht, Dordrecht

Een inbrenger ziet de stationslocatie Dordrecht Leerpark – Leerpark als de meest gunstige locatie. De stationslocatie Dordrecht Leerpark – Laan der Verenigde Naties, met ingangen aan weerszijde van de weg, wordt door deze inbrenger als een ongunstige en onwenselijke locatie beschouwd in verband met de in- en uitgang in de wijk. Zorgen zijn uitgesproken over toenemende (parkeer)druk in de wijk en een negatieve impact op de (verkeers)veiligheid van de wijk. Ook zijn zorgen geuit over de invloed van een toevoer van mensen op het karakter van het park.

## 5.3 Opbrengst met betrekking tot het proces en participatie Analytische Fase

Voor verschillende individuen en organisaties vanuit Rotterdam zijn grote zorgen geuit met betrekking tot het proces en de participatie van de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations. Er is behoefte aan meer participatiemogelijkheden en aan meer dialoog in het studiegebied zodat de omgeving in staat wordt gesteld om aan te geven, te laten zien en laten ervaren welke waarden in het gebied belangrijk zijn.

Deelnemer vindt het betrekken van bewoners in de Analytische Fase van de deelstudie te laat.

Door verschillende partijen is ingebracht dat de Kennisgeving – het invullen van een reactieformulier als reactie op de startbeslissing MIRT-Verkenning Oude Lijn – door betrokken burgers als een zeer afstandelijke en ambtelijke stap in het proces wordt ervaren waarbij de dialoog ontbreekt. De startbeslissing is een omvangrijk document met veel jargon, waarvan het lezen een te grote tijdinvestering vraagt van de brede omgeving. Het zoeken naar oplossingsrichtingen op deze ambtelijke wijze wordt door deze partijen niet als geschikte taak gezien van de brede omgeving.

Een inbrenger geeft aan niet op de hoogte te zijn geweest van participatiemogelijkheden voor mensen uit Delft en Rotterdam.

Met betrekking tot participatie is aandacht gevraagd voor:

- Goede zichtbaarheid van het project en het participatietraject, o.a. door
  - posters in de wijk op te hangen;
  - fysiek in de buurt te kijken en met mensen in gesprek te gaan;
  - flyers/brieven te sturen aan bewoners langs het spoor.
- Feitelijke en inhoudelijke terugkoppeling van inbreng vanuit participatie waaronder:
  - de door de omgeving ingebrachte onderzoeken en beelden die de waarde van het gebied aantonen;
  - de zorg over verdwijnen van groen;
  - de zorg over verdwijnen van wandelroutes;
  - de zorg over geluidsoverlast;
  - de zorg over verdichting.
- Persoonlijke terugkoppeling van inbreng en vragen.
- Heldere en transparante communicatie met betrekking tot (gevolgen van) de planvormingen en realisatie:
  - ondersteund met heldere beelden, visualisaties incl. maten, (schets)maquettes;
  - visualiseer de nieuwe infrastructuur op locatie;
  - duur van de bouw;
  - aanvaarroutes tijdens de bouw;
- Spreek klare, begrijpelijke taal.
- Kom tot een taakstellend kader dat in het vervolgtraject volwaardig wordt meegenomen.

Een inbrenger waardeert de voorgestelde integrale aanpak van de mobiliteitsopgaven en woningbouw. Het aandeel van openbaar vervoer in de mobiliteitsmix kan hierdoor groeien. Hier zou ook op gestuurd moeten worden. Doel van de CitySprinter moet zijn om te komen tot een zo groot mogelijke verschuiving naar duurzame mobiliteit (modal shift) in de zuidelijke Randstad. Zij pleiten daarom voor optimale aansluitingen op het overige openbaar vervoer (bus, tram, metro en overige treinen) ten aanzien van lijnvoering, loopafstanden en tarifiering. Het is daarnaast van belang om toekomstige verdere systeemsprongen in zowel het spoor- als het metronetwerk door de ontwikkeling van de CitySprinter niet fysiek onmogelijk of onnodig duur te maken. Men vindt de CitySprinter een goed concept om reizigers in de zuidelijke Randstad zorgeloos op te geven. Ondanks de toevoeging van extra stations kan door enkele technische ingrepen ook een aantrekkelijke reistijd worden geboden voor de bestaande reizigers. Zij vraagt deze reistijdverbetering expliciet mee te nemen in de verkenning. Zij vraagt aandacht voor de mogelijkheid om door te rijden op de Merwedelingelijn als de spoorlijn richting Dordrecht Zuid. Als hier een rechtstreekse verbinding wordt geboden richting Rotterdam wordt de trein veel concurrerender voor de auto en verwacht men sterke reizigersgroei. Ook vraagt men aandacht voor verbetering van de transferfunctie op Den Haag HS o.a. door een extra toegang tot de perrons. Ook Station Zwijndrecht kan volgens deze inbrenger veel beter in de omgeving worden ingepast en zo voor veel meer reizigers aantrekkelijk worden. Tenslotte vraagt deze inbrenger aandacht voor Automatic Train Operation om de betrouwbaarheid en frequentie van de CitySprinter verder te verhogen. Volgens deze inbrenger is uitvoering van het project urgent. Zij pleit voor versnelde realisatie, met name de opening van nieuwe stations en een versnelde verhoging van de frequenties.

# 6 Wat is er met de opbrengst gedaan?

In de totale opbrengst omgevingsparticipatie, zoals in hoofdstukken 3, 4 en 5 is samengevat onderscheiden wij drie soorten inbreng:

- Inbreng bestemd voor de Verkenningfase. Deze inbreng wordt meegenomen in de beoordeling onder het aspect participatie. Waar mogelijk wordt deze inbreng al meegenomen in het ontwerpproces.
- Inbreng bestemd voor de volgende fase: Planning- en Studiefase. Deze kwam voor deze fase te vroeg, bijvoorbeeld omdat het detailniveau van de inbreng voor de huidige fase nog te hoog was. Deze inbreng is daarmee niet minder waardevol en wordt meegenomen naar de volgende fase. Daarnaast is er een aparte Notitie Meekoppelkansen gemaakt waarin alle aangedragen suggesties voor waardevermeerdering zijn genoteerd.
- Inbreng geheel of ten dele bestemd voor andere tafels. Deze inbreng valt ten dele of volledig buiten de scope van de opgave en wordt daarom (ook) meegenomen naar andere tafels die gaan over het desbetreffende onderwerp.

## 6.1 Opbrengst bestemd voor de Verkenningfase

### 6.1.1 Draagvlak

Alle inbreng waarbij direct of indirect antwoord wordt gegeven op de vraag: “*Wat vindt u van de verschillende nieuwe stations en de aanpassingen aan de infrastructuur en waarom?*” geeft invulling aan het thema draagvlak. Dit wordt meegenomen in deze rapportage als bijlage van de NKO om invulling te geven aan het beoordelingsaspect participatie. Daarmee krijgen de initiatiefnemers, verantwoordelijk voor besluitvorming over het verdere onderzoek, planuitwerking en realisatie, een beeld van wat de brede omgeving wil of niet wil en welke onderliggende behoeftes of zorgen hierin meewegen. In de interpretatie van deze inbreng moet worden meegenomen dat de inbreng vanuit bijeenkomsten en StoryMaps niet uitputtend is, omdat niet iedereen vanuit de brede omgeving op de desbetreffende avonden mee kan of wil doen. Voor veel deelnemers kan ingebrachte inbreng een sterk signaal geven over het belang van een idee of aandachtspunt voor de omgeving en wordt op inhoud meegenomen, maar voorzichtigheid is geboden bij een kwantitatieve conclusie wegens een mogelijke over- of ondervertegenwoordiging van deelnemers.

### 6.1.2 Nieuwe Stations

In de Analytische Fase van de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations zijn de vier potentiële nieuwe stations onderzocht op vlekkenplanniveau voor verschillende locaties. Met deze vlekkenplannen wordt gekeken of en hoe nieuwe station kunnen worden ingepast in de omgeving. Daarbij wordt ook gekeken naar de bereikbaarheid van het station voor voetgangers, auto's en fietsers, locaties voor voorzieningen zoals P+R, K+R, fietsenstallingen en aansluitend ov. Inbreng vanuit de brede omgeving is waar mogelijk meegenomen in de vlekkenplannen.

#### *Vlekkenplannen voor een nieuw station Rijswijk Buiten*

De volgende locaties voor een nieuw station Rijswijk Buiten zijn tijdens de Analytische Fase uitgewerkt op het niveau van een vlekkenplan:

- Parkloper: een stationslocatie waarvan de noordelijke helft van het station aan het Wilhelminapark grenst. Zorgen met betrekking tot de sociale veiligheid van deze locatie zijn hierin meegenomen als aandachtspunt.
- Laan van 't Haantje: gelegen ten noorden van het viaduct boven Laan van 't Haantje, met een ingang vanaf de weg. Deze locatie is door deelnemers van de tweede participatieronde veelvuldig genoemd als voorkeurslocatie. Deze locatie viel toen nog buiten het zoekgebied, omdat de ruimte voor deze locatie beperkt is. Gezien de wens vanuit de omgeving is het werkteam deze locatie, ten noorden van Laan van 't Haantje, (opnieuw) als optie gaan onderzoeken. Deze locatie is vervolgens tijdens de derde ronde meegenomen als één van de potentiële locaties.

Door deelnemers genoemde locaties die niet verder zijn onderzocht:

- Stationslocatie ten zuiden van Kerstanje, in verband met een te korte afstand tussen deze locatie en de spoortunnel in Delft.

- Stationslocatie op het viaduct boven Laan van 't Haantje, in verband met te beperkte ruimte en een kostensprong (kosten aan het viaduct zelf en aan het viaduct bij de Kerstanje) zonder dat daar serieuze voordelen ten opzichte van alternatief Laan van 't Haantje tegenover staan.

In de vlekkenplannen is per mogelijke locatie nagedacht over de bereikbaarheid en sociale veiligheid van het station. Ook over locaties en ruimtebeslag voor de volgende stationsvoorzieningen is op dit niveau nagedacht:

- P+R en/of K+R;
- Fietsparkeren;
- Haltes voor aansluitend ov;
- Stationsvoorzieningen voor NS-Stations.

Aangedragen meekoppelkansen: mogelijkheden voor het creëren van verbindingen voor langzaam vervoer én ecologie zijn in de werkteams op hoofdlijnen onderzocht.

#### *Vlekkenplannen voor een nieuw station Schiedam Kethel*

Voor een nieuw station Schiedam Kethel is tijdens de Analytische Fase één locatie op twee verschillende manieren uitgewerkt op het niveau van een vlekkenplan:

- 's Gravelandseweg: een stationslocatie waarbij de meest noordelijke zijde de 's Gravelandseweg bovenlangs kruist, met een toegang vanaf de zuidelijke kant van de 's Gravelandseweg.
- Zuid: een stationslocatie ten zuiden van de 's Gravelandseweg, met een toegang vanaf een nog te realiseren toegangsweg.

Door deelnemers genoemde locaties die niet verder zijn onderzocht:

- Stationslocatie nabij Kethel / oud station Kethel, omdat dit in vergelijking met de varianten die er nu liggen minder treinreizigers op zou leveren en extra ruimte van het Bijzonder Provinciaal Landschap op zou eisen.
- Stationslocatie grenzend aan het Prinses Beatrixpark, omdat dit in vergelijking met de varianten die er nu liggen minder treinreizigers op zou leveren en deze locatie meer in het invloed gebied van station Schiedam Centrum ligt.

Het ondergronds realiseren van het station is in het werkteam Station Schiedam Kethel en werkteam Inpassing Viersporigheid besproken in relatie tot de inpassing van twee extra sporen tussen Delft Campus en Schiedam Centrum, waarbij tevens is nagedacht over verschillende hoogtes van de sporen. Een ondergrondse ligging van het station is hierbij niet wenselijk gebleken omdat een ondergronds station grotere uitdagingen heeft met betrekking tot sociale veiligheid. Het ondergronds realiseren van een station heeft tijdens de bouw een groot ruimtebeslag nodig. Ook zou een ondergronds station betekenen dat het spoor tussen Schiedam Kethel en Schiedam Centrum van een ondergrondse ligging naar boven moet komen. Ook hierbij is een groter ruimtebeslag nodig, dan bij de realisatie van een spoor op maaiveld of verhoogd.

In de vlekkenplannen is per mogelijke locatie nagedacht over de bereikbaarheid en sociale veiligheid van het station. Ook over locaties en ruimtebeslag voor de volgende stationsvoorzieningen is op dit niveau nagedacht:

- P+R en/of K+R;
- Fietsparkeren;
- Haltes voor aansluitend ov;
- Stationsvoorzieningen voor NS-Stations.

Aangedragen meekoppelkansen: mogelijkheden voor het creëren van verbindingen voor langzaam vervoer én ecologie zijn in de werkteams op hoofdlijnen onderzocht.

#### *Vlekkenplannen voor een nieuw station Rotterdam Van Nelle*

De volgende locaties voor een nieuw station Rotterdam Van Nelle zijn tijdens de Analytische Fase uitgewerkt op het niveau van een vlekkenplan:

- West: een stationslocatie ten oosten van de Vreelustweg, met een toegang vanaf de weg;
- Sparta: een stationslocatie ter hoogte van het Sparta Stadion met een toegang vanaf beide kanten van het spoor;
- Spangesekeade: een stationslocatie tegen de spoorbrug aan met een toegang vanaf de Spangesekeade;
- Schie: een stationslocatie boven de Schie, met aan weerszijde van het water een toegang;
- Oost: een stationslocatie ter hoogte van de Mevlanamoskee.

In de vlekkenplannen is per mogelijke locatie nagedacht over de bereikbaarheid en sociale veiligheid van het station. Ook over locaties en ruimtebeslag voor de volgende stationsvoorzieningen is op dit niveau nagedacht:

- P+R en/of K+R;

- Fietsparkeren;
- Haltes voor aansluitend ov;
- Stationsvoorzieningen voor NS-Stations;

Aangedragen meekoppelkansen: mogelijkheden voor het creëren van verbindingen voor langzaam vervoer én ecologie, waaronder de Beukelsbrug, zijn in de werkteams op hoofdlijnen onderzocht.

#### *Vlekkenplannen voor een nieuw station Dordrecht Leerpark*

De volgende locaties voor een nieuw station Dordrecht Leerpark zijn tijdens de Analytische Fase uitgewerkt op het niveau van een vlekkenplan:

- Leerpark: een stationslocatie ter hoogte van de Leerparkcampus;
- Leerpark Zuid4: een stationslocatie ten noorden van de Laan der Verenigde Naties;
- Laan der Verenigde Naties: een stationslocatie boven de Laan der Verenigde Naties, met een toegang vanaf beide kanten van het spoor en beide kanten van de weg.

Door deelnemers genoemde locaties die niet verder zijn onderzocht:

- Ten zuiden van Laan der Verenigde Naties, omdat deze locatie te dicht op Dordrecht Zuid zou zitten en het zou slecht bereikbaar zijn doordat het is ingesloten door niet oversteekbare verkeerswegen.
- Samenvoegen met Dordrecht Zuid, omdat uit het vervoerwaarde-onderzoek blijkt dat voor beide stations voldoende potentie aanwezig is. Ook voor de dienstregeling kunnen beide stations blijven bestaan.

In de vlekkenplannen is per mogelijke locatie nagedacht over de bereikbaarheid en sociale veiligheid van het station. Ook over locaties en ruimtebeslag voor de volgende stationsvoorzieningen is op dit niveau nagedacht:

- P+R en/of K+R;
- Fietsparkeren;
- Haltes voor aansluitend ov. De gemeente en provincie Zuid-Holland gaan over de invulling van buslijnen. Daarom vallen verbindingen zoals Papendrecht en Gorinchem buiten de MIRT-Verkenning. Wel is deze wens vanuit de omgeving bij de desbetreffende overheden neergelegd;
- Stationsvoorzieningen voor NS-Stations;
- Route Albert Schweitzer Ziekenhuis. In de analytische fase is onderkend dat de waarde van het station toeneemt bij een logische en prettige loopverbinding ('promenade') naar het Gezondheidspark. De ruimtelijke mogelijkheden daarvoor zijn belicht. Verdere uitwerking van die route is door de gemeente op te pakken in de volgende fase.

Aangedragen meekoppelkansen: mogelijkheden voor het creëren van verbindingen voor langzaam vervoer zijn in de werkteams op hoofdlijnen onderzocht.

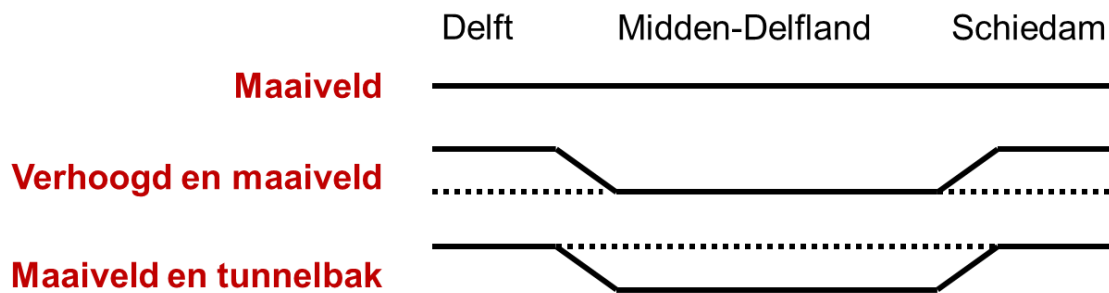
### **6.1.3 Inpassing van twee extra sporen tussen Delft Campus en Schiedam**

Zorgen vanuit de brede omgeving zijn meegenomen in het onderzoek naar de mogelijkheden voor het inpassen van twee extra sporen tussen Delft Campus en Schiedam. Omdat ProRail opzoek is naar realistische opties (ook financieel) én vanwege uiteenlopende wensen in het gebied, is in het werkteam Inpassing Viersporigheid gaan onderzoeken onderzoeken of het mogelijk is om hoogtes te combineren. Dit in plaats van te kiezen voor één hoogte vanaf Delft Campus tot Schiedam Centrum. De volgende varianten zijn vervolgens tijdens de Analytische Fase uitgewerkt op het niveau van een vlekkenplan:

- Maaiveldniveau van Delft Campus tot in Schiedam Centrum;
- Verhoogd in zowel Delft als Schiedam en op maaiveldniveau in Midden-Delfland.
- Maaiveldniveau in zowel Delft als Schiedam en een tunnelbak in Midden-Delfland, met een open of deels gesloten bovenkant.

---

<sup>4</sup> Tijdens de 3<sup>e</sup> participatieronde werd deze locatie Laan der Verenigde Naties Noord genoemd.



Een verdiepte of volledig ondergrondse variant is door verschillende deelnemers genoemd ten behoeve van het behoud van natuur. Om een eerlijk beeld te schetsen van het ruimtebeslag voor de realisatie van een verdiepte of ondergrondse variant is tijdens de derde ronde door middel van voorbeelden uit Delft uitgelegd dat het ruimtebeslag in de realisatieperiode groter is. Om deze reden gaf een deel van de deelnemers aan deze variant daardoor minder gunstig te vinden. Een ander deel van de deelnemers bleef voorkeur geven aan deze varianten omdat er op lange termijn wel meer ruimte voor de natuur voor terug komt. Uiteindelijk werd de verdiepte of volledig ondergrondse variant niet als kansrijk gezien vanwege de grote kostensprong en is er daarom gekeken naar combinaties in hoogteliggingen.

Overige varianten die zijn overwogen en meegenomen zullen worden in de besluitvorming eind 2024:

- Boortunnelvariant. Heeft als nadeel dat Schiedam Kethel verdiept moet worden aangelegd en blijkt daarnaast ver boven budget.

Overig varianten die zijn overwogen, maar zullen niet worden meegenomen in de besluitvorming eind 2024

- Bak boven bak. Is niet verder onderzocht. Eerst kijken we globaal, we verkennen de “hoeken van het speelveld”. Bak boven bak is een variant op de verdiepte ligging.
- Geheel verhoogd. Niet meegenomen vanwege hoge kosten en negatieve impact op het open landschap en weidevogels (natuurwaarde).

Vanuit het breed gedragen belang om twee extra sporen in te passen met aandacht voor de waarde van het gebied is in het werkteam Inpassing Viersporigheid stuk voor stuk gekeken naar de impact op het landschap bij een inpassing zowel links als rechts van het huidige spoor. Daarbij is gekeken naar een inpassing waarbij de realisatie van extra sporen over het traject variërend links en rechts is ingetekend om op die manier de impact op de omgeving te beperken. Mogelijkheden voor compensaties van onder ander groen en weidevogelgebied worden waar nodig onderzocht. Voor de plekken waar mogelijk geluidsoverlast kan optreden zal in de Planning- en Studiefase berekend worden of geluidsmaatregelen nodig zijn.

Daarnaast wordt er gekeken naar mogelijkheden om tot waardevermeerdering te komen. Hiervoor is een aparte Notitie Meekoppelkansen gemaakt waarin alle aangedragen suggesties zijn genoteerd. Door de omgeving zijn o.a. mogelijkheden aangedragen voor het creëren van verbindingen voor langzaam vervoer, ecologie én water. Deze verbindingen worden als mogelijke meekoppelkansen in de werkteams en in samenwerking met de betrokken partijen vanuit het Bijzonder Provinciaal Landschap Midden-Delfland onderzocht.

Over overige meekoppelkansen is als volgt besloten:

- Ondergronds brengen van hoogspanningskabels: wordt nu geen verder onderzoek naar gedaan, maar wel bewaard voor de volgende fase.
- Aanpak van sluipverkeer: wordt nu geen verder onderzoek naar gedaan, maar wel bewaard voor de volgende fase.

Vanuit de brede omgeving en vanuit de verschillende partijen in het werkteam Inpassing Viersporigheid is verzocht om de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations af te stemmen op het raakvlakproject baanverbetering. Hierover is besloten om de twee extra sporen een slag dieper uit te werken. Dit is in de zomer van 2024 gebeurd. De diepere uitwerking gaat mee naar het DO in najaar 2024. Met als doel om met de dieper uitgewerkte oplossingsrichtingen beter te kunnen afstemmen tussen de verschillende projecten die in het gebied lopen.

#### 6.1.4 Frequentieverhoging

Wanneer wordt gekozen voor het verhogen van de frequentie gaan er meer sprintertreinen rijden tussen Dordrecht en Den Haag. Tijdens de Analytische Fase van de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations is onderzocht welke maatregelen en aanpassingen aan de infrastructuur nodig zijn om hogere frequenties veilig en binnen de ontwerpnormen mogelijk te maken. Ook is onderzocht op welke manier deze maatregelen kunnen worden ingepast in de omgeving. Daarnaast zijn impact op geluid en trillingen in de impactanalyse bekeken.

*Vrije kruising (t.b.v. frequentieverhoging naar 12x per uur)*

De volgende locaties zijn tijdens de Analytische Fase onderzocht:

- Rijswijk
- Midden-Delfland
- Ten westen van Rotterdam Centraal
- Rotterdam Vreewijk
- Zwijndrecht Kijfhoek

De volgende door deelnemers aangedragen locaties zijn overwogen. Er is besloten deze locaties niet mee te nemen in verder onderzoek:

- Tussen Den Haag HS en Laan van NOI, omdat deze in de eerdere fase van het project al is onderzocht en niet inpasbaar geacht.
- Integratie met station Rijswijk, omdat dit erg kostbaar wordt gezien de ondergrondse ligging van het station.
- Verhoogde en langgerekte vrije kruising tussen Delft Campus en Schiedam Centrum, vanwege de grote impact in het landschap tussen Delft Campus en Schiedam Centrum en vrijwel onmogelijke faseerbaarheid in combinatie met de twee extra sporen.
- Tussen nieuw station Schiedam Kethel en Schiedam Centrum, omdat de ruimte hiervoor te beperkt is.
- Lage Zwaluwe (Noord-Brabant), omdat het niet de bedoeling is dat de CitySprinter hier zal rijden.

Ideeën en aandachtspunten met betrekking tot een *fly-over*- of *dive-under* variant zijn als volgt meegenomen door het werkteam. In deze fase is per locatie van een vrije kruising één mogelijkheid geschetst om de kansrijkheid te toetsen, daarbij zijn aandachtspunten voor de inpassing zo mogelijk meegenomen. Als gekozen wordt voor verdere uitwerking van zo'n locatie zal in een volgende fase ook gekeken worden of er *dive-under*- of *fly-over*-oplossingen mogelijk zijn én leiden tot een betere inpassing in de omgeving. Noties wat betreft de impact zijn meegenomen in de impactanalyses.

*Combinatie met goederenvervoer en gevaarlijke stoffen*

In Nederland worden gevaarlijke stoffen vervoerd over het Basisnet: een landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Een deel van het Basisnet loopt door Dordrecht, waarover vanuit de brede omgeving zorgen zijn geuit wegens een toenemende drukte op het spoor door de te onderzoeken frequentieverhoging van de City-Sprinter in combinatie met het huidige goederenvervoer. Alvorens wordt besloten tot een frequentieverhoging moet de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations uitwijzen of het mogelijk en veilig is meer sprintertreinen te laten rijden en stations toe te voegen. In de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Station worden de randvoorwaarden bepaald door wet- en regelgeving, ook ten aanzien van vervoer gevaarlijke stoffen, zoals vastgelegd voor het Basisnet.

In de Analytische Fase van de deelstudie is onderzocht of het mogelijk is om twee *dedicated* sporen te realiseren voor de City-Sprinter: dit zijn sporen waarover alleen de City-Sprinter rijdt. Over de andere twee sporen gaan de andere treinen rijden. Daardoor zitten goederentreinen en City-Sprinters elkaar niet in de weg.

De huidige situatie bestaat al uit vier sporen (behalve tussen Delft Campus en Schiedam Centrum), maar daarvan zijn nog geen sporen gereserveerd voor de City-Sprinter.

Het opheffen van het vervoer van gevaarlijke stoffen valt niet onder de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations. De uitgesproken zorgen met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen en de wens vanuit de omgeving om het goederenvervoer in Dordrecht aan te passen of te verminderen hebben wij wel neergelegd bij IenW.

#### 6.1.5 Opbrengst met betrekking tot overige infrastructurele maatregelen

*Opstelsterrein Dordrecht*



Huidig rangeerterrein Weeskinderendijk valt buiten de opgave voor de MIRT-Verkenning Oude Lijn. Specifieke opstelfunctionaliteit zijn in de analytische fase nog niet bepalend voor keuzebepaling en is daarom generiek en nog niet locatie-specifiek onderzocht.

### 6.1.6 Opbrengst met betrekking tot het participatieproces

Naast de inhoudelijke inbreng van ideeën en aandachtspunten is ook de inbreng met betrekking tot het participatieproces van grote waarde voor deze deelstudie. Het geeft ons de mogelijkheid het participatietraject bij te sturen zodat het zo goed mogelijk aansluit op de behoeftes van verschillende groepen uit de brede omgeving. Wij nemen de zorgen en aandachtspunten vanuit de brede omgeving serieus en houden hier rekening mee bij het organiseren van de bijeenkomsten en participatietrajecten die nog komen. Een constructieve, duurzame en positieve relatie met betrokken partijen komt de deelstudie ten goede, zowel nu als op de lange termijn.

Tijdens de eerste en tweede participatieronde zijn veel vragen gesteld met betrekking tot de nut- en noodzaak van de MIRT-Verkenning Oude Lijn, de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe stations en manier waarop de deelstudie zich verhoudt tot raakvlakprojecten. We hebben daarom tijdens de derde ronde extra aandacht besteed aan deze onderwerpen. Dit hebben we gedaan door de initiatiefnemers het podium te geven tijdens het plenaire deel om meer te vertellen over de aanleiding van Verkenning en de deelstudie. Ook waren de initiatiefnemers, de betrokken gemeenten en raakvlakprojecten vertegenwoordigd op de informatiemarkt.

Door verschillende bewoners en (belangen)organisaties uit Rotterdam is eind april middels een brief aan het ministerie van IenW en ProRail zorgen geuit over het participatietraject. Daaruit voortvloeiend is besloten om in de 4e participatieronde een extra bijeenkomst te organiseren in Rotterdam, waarbij we met elkaar het gebied in gaan.

Ook voor de inpassing van twee extra sporen tussen Delft Campus en Schiedam Centrum bleek deze behoefte groot en is tijdens de 4e participatieronde een extra bijeenkomst georganiseerd in Midden-Delfland.

De overige ingebrachte feedback vanuit de omgeving met betrekking tot het participatieproces nemen we mee in onze evaluatie en zullen we waar mogelijk gelijk meenemen in het participatieplan voor de Beoordelingsfase. Zo wordt in de Beoordelingsfase:

- ingezet op participatie in het stationsgebied
- beeldmateriaal verder uitgewerkt en verduidelijkt. Het gebruik van maquettes is in deze fase nog te vroeg, maar past bij de Planning- en Studiefase;
- opnieuw nagedacht over een manier om de brede omgeving zo goed mogelijk te bereiken zonder deze te overvragen. We nemen suggesties m.b.t. posters, flyers en brieven mee ter overweging;
- nagedacht over persoonlijke terugkoppeling van inbreng;
- zorgvuldig gekeken naar begrijpelijk taalgebruik.

Een opzet van de participatie tijdens de Beoordelingsfase is op hoofdlijnen opgenomen in hoofdstuk 9.

## 6.2 Opbrengst bestemd voor de Planning- en Studiefase

Een deel van de inbreng vanuit de brede omgeving kwam voor de Verkenningfase van de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations te vroeg. Dit betreft inbreng met een hoger detailniveau. Deze volgende thema's komen in de volgende fase, de Planning- en Studiefase, uitvoerig(er) aan bod, ook in de participatie. Inbreng vanuit de brede omgeving die tijdens de huidige fase al is opgehaald wordt meegenomen naar de volgende fase:

### *Sociale veiligheid*

Het thema sociale veiligheid is in elk studiegebied aan de orde gekomen en wordt als een belangrijk thema gezien. Zorgen om sociale veiligheid worden in de Verkenningfase op hoofdlijnen meegenomen, maar ook meegenomen naar de Planning- en Studiefase. Tijdens deze volgende fase wordt nagedacht over verdere uitwerking van het station, inclusief details zoals de indeling, zichtbaarheid en sociale controle, en camera's. Ook het ondergronds realiseren van het station en/of parkeergelegenheden en de keuze voor een bemande of onbemane stalling nemen wij mee naar de volgende fase.

### *Vormgeving*

Het ontwerp van de stations behoort tot de volgende fase. Inbreng met betrekking tot esthetische eigenschappen, toegankelijkheid, omroepsystemen, bewaakte of onbewaakte stallingen, parkeeraantallen behorend bij het station,

routes en het al dan niet ondergronds realiseren van parkeerplekken wordt meegenomen naar de volgende fase. Ook keuze voor een lift of hellingbaan, waar deelnemers zich tijdens de participatiebijeenkomsten en in de PWE over uit hebben gesproken, wordt in deze fase genomen.

### **6.3 Opbrengst bestemd voor andere tafels**

Een deel van de inbreng (zie paragrafen 3.3.3, 3.4.3, 3.5.3 en 3.6.3) is geland op andere tafels: het ministerie van IenW, MRDH, provincie Zuid-Holland en betrokken gemeenten. Tevens zijn er vragen gesteld voor partijen als NS en RET met betrekking tot personeel.

Om deze reden is er tijdens de derde participatieronde extra aandacht besteed aan deze onderwerpen en waren zo veel mogelijk van deze partijen aanwezig om eventuele vragen te beantwoorden.

#### *Aanleiding, opgave en scope*

Inbreng met betrekking tot de nut en noodzaak, de opgave van de Oude Lijn en de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe stations zijn op de tafel gelegd van de initiatiefnemers van de MIRT-Verkenning. Deze partijen hebben gezamenlijk besloten om de MIRT-Verkenning Oude Lijn uit te voeren en hiervoor geld vrij te maken. Deze partijen besluiten over de scope van de Verkenning en besluiten aan het einde van elke fase welke bouwstenen mee worden genomen naar de volgende fase.

#### *Regionaal openbaar vervoer*

Deelnemers hebben in alle gebieden de wens uitgesproken voor het verbeteren van andere modaliteiten binnen de stad, in aanvulling of in plaats van de nieuwe stations vanuit de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations. Deze wensen en vragen hebben met elkaar gemeen: een lokale behoefte aan mogelijkheden voor korte reisbewegingen binnen de stad.

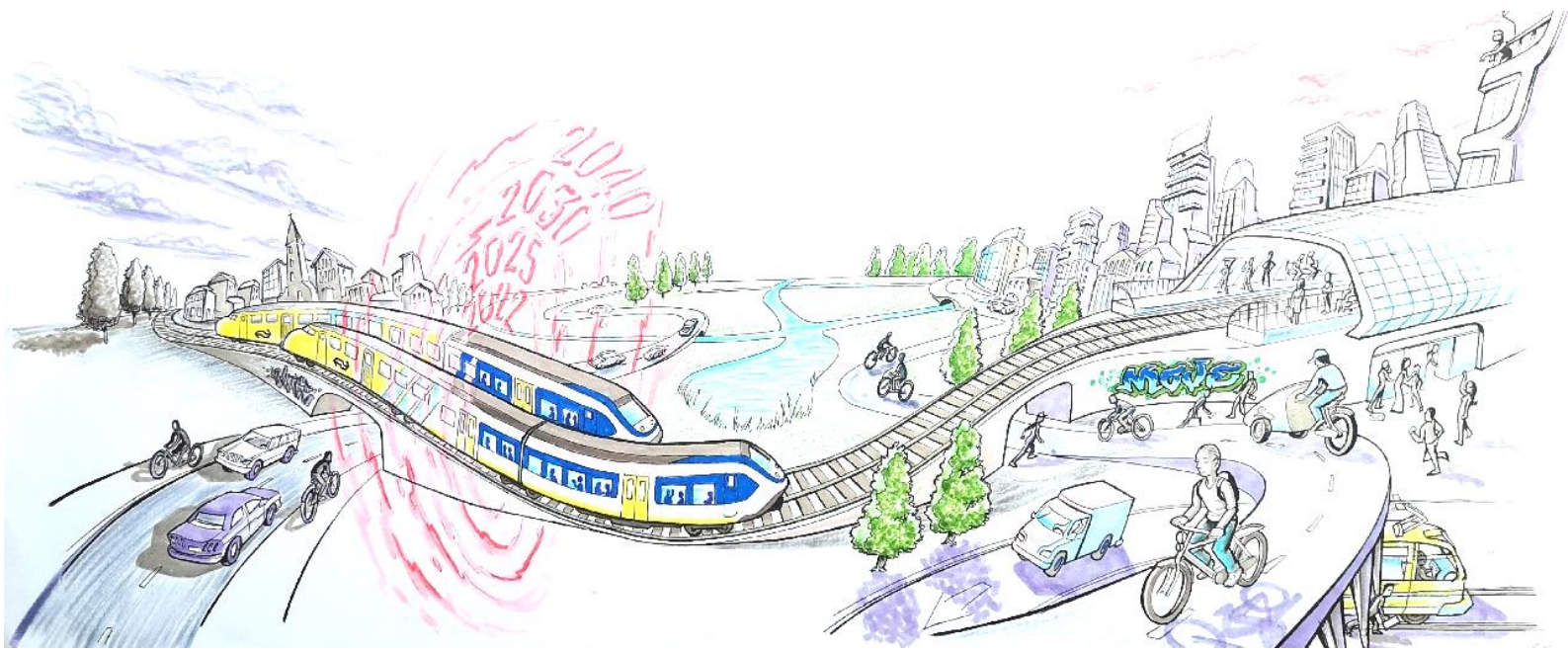
Deze inbreng is neergelegd bij de provincie Zuid-Holland en/of MRDH en de desbetreffende gemeenten.

De gemeente Schiedam, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en RET doen samen onderzoek naar de beste oplossing voor de ov-bereikbaarheid van Schiedam Noord op korte en lange termijn. Hierbij wordt gekeken naar trein, tram én bus. Dit onderzoek houdt ook rekening met de ontwikkelingen rondom de Oude Lijn.

#### *Stedelijke ontwikkelingen en gemeentelijk beleid*

In alle gebieden zijn vragen gesteld met betrekking tot stedelijke ontwikkeling, met name rond de woningbouwopgave, en gemeentelijk beleid, waaronder parkeren. Deze inbreng is neergelegd bij de desbetreffende gemeenten.

## DEEL III: DOORKIJK BEOORDELINGSFASE



## 7 Doorkijk proces en participatie in de beoordelingsfase

Met de vaststelling van de NKO in het BO van 12 december 2024 wordt besloten welke oplossingsrichtingen als kansrijk worden meegenomen naar de Beoordelingsfase. Het doel van de deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations tijdens de Beoordelingsfase is het nader onderzoeken van kansrijke oplossingsrichtingen uit de NKO, aan de hand van het beoordelingskader. Waar de focus tijdens de Analytische Fase op kwalitatief onderzoek lag, wordt tijdens de Beoordelingsfase zowel kwalitatief als kwantitatief onderzoek gedaan. Het plan van aanpak voor de Beoordelingsfase wordt in het najaar van 2024 uitgewerkt. De Beoordelingsfase loopt van begin 2025 tot de besluitvorming eind 2025 / begin 2026.

### *Participatie*

Ook tijdens de Beoordelingsfase is participatie is een belangrijk onderdeel van het onderzoek, als één van de tien aspecten van het beoordelingskader. In dit hoofdstuk wordt het beoogde participatietraject op hoofdlijnen geschetst. In aanloop naar de Beoordelingsfase zal de participatieaanpak verder worden herijkt om te komen tot een zorgvuldig opgesteld participatieplan voor deze fase. Het participatieplan zal vervolgens worden vastgesteld door de initiatiefnemers van de Oude Lijn en de betrokken gemeenten.

# Bijlagen

## Bijlage I: Code maatschappelijke participatie

### *Wat is maatschappelijke participatie?*

Maatschappelijke participatie is de deelname van burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties aan het beleid- en besluitvormingsproces, oftewel het planproces. Het zoeken naar en inbrengen van initiatieven is hier onderdeel van. Maatschappelijke initiatieven zijn alternatieven en varianten voor een project. Participatie is nodig om informatie, kennis, belangen en standpunten te delen, met als doel een kwalitatief beter besluit, met meer draagvlak en een korte doorlooptijd.

Deze doelen worden bereikt door de meedenkkraft, initiatieven en ideeën uit de maatschappij te gebruiken. Participatie is een essentieel onderdeel van de relatie tussen overheid en maatschappij. Participatie is succesvol als de verantwoordelijke bestuurders het enthousiast ondersteunen, ambtenaren het proces vakkundig regisseren en de inbreng vanuit het publiek een warm welkom krijgt. De Code is een uitwerking van de principes van Sneller & Beter en de MIRT spelregels. Hierin staan alle processtappen die een project met een rijksbijdrage moet doorlopen.

### *Code maatschappelijke participatie*

1. Inbreng vanuit de maatschappij wordt gedurende het gehele planproces meegenomen.

- De verantwoordelijke bestuurder creëert ruimte in de planning, begroting en capaciteit van projecten om de kwaliteit van participatie te waarborgen. Participatie vindt plaats voorafgaand aan ieder beslismoment.
- Een participatieplan maakt duidelijk welke keuzes in welke fase aan de orde zijn, zodat maatschappelijke initiatieven en inbreng daaraan constructief kunnen bijdragen.
- Tijdens de initiatief-, verkennings- en planuitwerkingsfase wordt er actief en gericht naar inbreng en ideeën vanuit de maatschappij gevraagd, passend bij de fase. Participatie gaat immers over de opgave, de mogelijke oplossingen, de afweging tot een voorkeursoplossing en de inpassing van die oplossing. Ook tijdens de realisatiefase wordt de omgeving actief geïnformeerd en betrokken.
- Iedereen krijgt een inhoudelijke reactie op zijn inbreng. Bij maatschappelijke initiatieven is een dialoog over de inhoudelijke wensen van de initiatiefnemer, de politieke wensen van de bestuurder en de mate waarin het initiatief aansluit bij de doelen van het project zoals vastgelegd in een startdocument de eerste stap. Centraal staat hierbij de mate waarin een initiatief kansrijk is, of kan worden, en binnen redelijke termijnen kan worden uitgewerkt.

2. Maatschappelijke initiatieven worden met dezelfde zorg als overheidsinitiatieven behandeld.

- Aan de hand van de doelstellingen van een project wordt getoetst of een maatschappelijk initiatief kansrijk is. De uitkomsten van dit onderzoek worden met de initiatiefnemer besproken. Nieuwe alternatieven worden zo vroeg mogelijk in de verkenningsfase gevraagd, zodat deze volwaardig kunnen worden meegenomen.
- Een kansrijk maatschappelijk initiatief krijgt gelijke kansen als overheidsinitiatieven. Ze worden ondersteund bij onderzoek en verdere uitwerking. Steun aan een maatschappelijk initiatief is maatwerk. Het kan bestaan uit kennis, informatie, netwerk of een financiële bijdrage voor onderzoek of verdere ontwikkeling.
- Het uitwerken en onderzoeken van een maatschappelijk initiatief vindt altijd plaats in coproductie met de initiatiefnemer, die zelf de verantwoordelijkheid houdt.
- Na verdere uitwerking en ontwikkeling van het initiatief vindt een definitieve beoordeling plaats onder verantwoordelijkheid van de verantwoordelijke bestuurder, die bepaalt of het initiatief geheel, gedeeltelijk of niet wordt meegenomen in het verdere planproces.
- Indien de initiatiefnemer zich niet kan vinden in de beslissing het initiatief geheel of gedeeltelijk terzijde te schuiven, kan de initiatiefnemer de verantwoordelijke bestuurder vragen een onafhankelijke groep experts te laten adviseren over de haalbaarheid.

3. Participatie is transparant.

- Transparantie en communicatie zijn essentieel om de vroegtijdige inbreng van maatschappelijke initiatieven te stimuleren. Daarom is aan het begin van ieder project een Startbeslissing openbaar. Hierin staat zowel de definiëring en de afbakening van het probleem, als het proces en de planning beschreven.
- Per project staat in een participatieplan hoe en wanneer de maatschappij wordt betrokken. Hieruit wordt duidelijk op welke wijze participatie invloed heeft op het besluitvormingsproces. Het participatieplan is beschikbaar bij de Startbeslissing.
- Het afwegen van alternatieven is een transparant proces. Bestuurders verantwoorden de keuzes die zij hierbij maken en laten zien hoe verschillende belangen, zowel procesmatig als inhoudelijk, hebben doorgewerkt in de besluitvorming. Deze verantwoording wordt als onderdeel van de voorkeursbeslissing naar de Tweede Kamer gestuurd. Ingebrachte maatschappelijke initiatieven zijn hierin beschreven.

**Bijlage II: Definitief rapport Online raadpleging (PWE)**

# Woordenlijst – CONCEPT

Begrip	Omschrijving
Verstedelijking	Een toename van bevolkingsconcentratie o.a. door de realisatie van nieuwe woningen en werkgelegenheid.
Vrije kruising	Een (spoor)viaduct dat ervoor zorgt dat treinen elkaar kunnen kruisen zonder elkaar te hinderen
Viersporigheid	Bij een eventuele realisatie van twee extra sporen in Midden-Delfland wordt er gesproken van viersporigheid. Dit zijn in totaal vier sporen, met twee sporen per richting.
Brede omgeving	(Toekomstige) bewoners, ondernemers, reizigers, instellingen, recreanten en andere betrokkenen
Vlekkenplan	Schetsontwerpen van een nieuw station waarin de verschillende functies globaal een plek krijgen
MIRT	De Rijksoverheid wil de bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke inrichting van Nederland bevorderen. Rijksprojecten en –programma's hiervoor staan in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT). Het Rijk werkt intensief samen met provincies, gemeenten, vervoerregio's en waterschappen aan de projecten.
MIRT-verkenning	Kern van de verkenningfase is trechteren: van veel oplossingsrichtingen naar een voorkeursbeslissing met één voorkeurs-alternatief. Na vaststelling van de voorkeursbeslissing is de verkenning afgerond. In een volgende fase wordt deze voorkeursbeslissing vervolgens gedetailleerder uitgewerkt en wordt de bouw voorbereid.
Analytische-fase	Een MIRT-Verkenning kent vier fasen. De Analysefase is de tweede fase. Hierin onderzoeken we een selectie van mogelijke oplossingen voor het vraagstuk. Daaruit selecteren we kansrijke oplossingen. De oplossingen zijn onder andere onderzocht op hun bijdrage aan de doelstellingen, op hun technische haalbaarheid, of ze goed in te passen zijn en wat de kosten zijn. De selectie kansrijke oplossingen nemen we mee naar de beoordelingsfase. Daarin wordt de selectie verder in detail onderzocht, waarna er opnieuw een selectie wordt gemaakt.
Bouwstenen	In de analytische-fase van de MIRT-verkenning worden voor verschillende deelopgaven oplossingen uitgewerkt. De verschillende oplossingen per deelopgave noemen we bouwstenen. Door de bouwstenen van de deelopgaven samen te stellen ontstaan er alternatieven. Voor de deelstudie City-Sprinters en Nieuwe Stations van ProRail bestaan er verschillende bouwstenen bestaande uit nieuwe stations en verschillende maten van frequentieverhoging.
Frequentieverhoging	Het laten rijden van meer treinen per uur (8 keer/uur of 12 keer/uur)
NKO	Notitie Kansrijke Oplossingen. In deze notitie leggen de bestuurders vast welke oplossingen/bouwstenen kansrijk zijn om in de beoordelingsfase verder te onderzoeken
(Plan-)m.e.r/MER	(Plan-)m.e.r/MER is een procedure die voortkomt uit de Wet milieubeheer met als hoofddoel het milieubelang volwaardig te laten meewegen bij de voorbereiding en vaststelling van plannen en besluiten. Binnen een m.e.r.-procedure worden milieueffecten van te onderzoeken alternatieven beschreven in een milieueffectrapportage (MER).
NRD	NRD staat voor Notitie Reikwijdte en Detailniveau. De afbakening van het onderzoek (reikwijdte en detailniveau) is een belangrijke fase bij het opstellen van een milieueffectrapportage. In de NRD vindt u informatie over: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reikwijdte: welke alternatieven, welke milieuaspecten?</li> <li>• Detailniveau: hoe uitgebreid, op welke manier?</li> </ul> De NRD beschrijft hoe de kansrijke alternatieven/oplossingsrichtingen uit de NKO worden onderzocht in de beoordelingsfase van de Verkenning.
Formele kennisgeving	U heeft tijdens een zienswijzenprocedure inzage in documenten van de overheid. Zo ziet u precies wat de overheid wil gaan doen en kunt u daarop reageren met een zienswijze. Wij bekijken uw zienswijze om na te gaan of een plan of ontwerpbesluit



	veranderd moet worden. Als het besluit is genomen en formeel bekend is gemaakt, leest u in een nota van antwoord wat de overheid heeft gedaan met uw zienswijze. In sommige gevallen kunt u in beroep gaan tegen het besluit.
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------