

Verslag 3^e informatiebijeenkomst Knoop Station Schiedam Centrum MIRT

Datum: 5 juni 2024

Locatie: Lentiz Life|College

Op 5 juni 2024 organiseerde de projectgroep van de MIRT-Verkenning Oude Lijn, Knooppunt Schiedam Centrum de derde participatieavond voor bewoners, reizigers en andere belangstellenden. De avond vond plaats in het Lentiz Life|College in Schiedam. De bijeenkomst werd bezocht door 22 deelnemers, voornamelijk bewoners uit de omgeving van het station. Tijdens deze avond informeerde de projectgroep de omgeving over de stand van zaken, presenteerden zij de vier kansrijke oplossingsrichtingen en haalden ze reacties op.

Hoe zag de avond eruit?

De deelnemers kregen tijdens een korte plenaire presentatie informatie over het proces van de MIRT-verkenning (MIRT=Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Daarna gingen de deelnemers in vier groepen uiteen. Aan de tafels bespraken leden van de ontwerpende partijen de vier oplossingsrichtingen: Gemengd reisdomein, Compact, Vrijstaand en Aan de Schie.

Deze vier oplossingsrichtingen worden door de ontwerpende partijen en de opdrachtgevende partijen binnenkort beoordeeld aan de hand van het beoordelingskader. In dit kader zijn relevante thema's benoemd, zoals mobiliteit/bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en inpassing, kosten, techniek, externe effecten (geluid, lucht, etc.) én draagvlak van de omgeving. Deze beoordelingsfase eindigt naar verwachting eind 2025 met een Voorkeursalternatief.

Opbrengst vorige participatiebijeenkomsten

In voorgaande participatiebijeenkomsten hebben deelnemers veel ideeën en aandachtspunten meegegeven. Deze inbreng ging met name over het verbeteren van de (sociale) veiligheid, het busstation, de fietsenstallingen en de verbinding met de stad. Veel van deze ideeën zijn meegenomen in de vier oplossingsrichtingen.

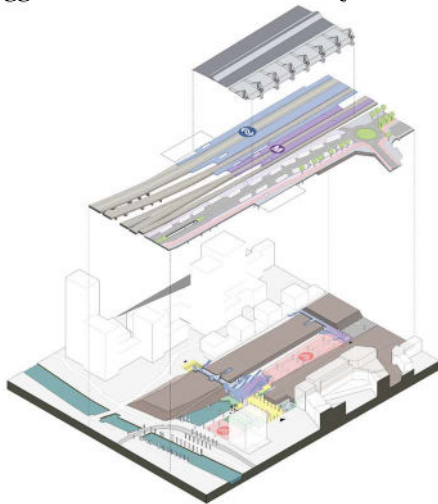
Over de kansrijke oplossingen

Tijdens de participatieavond zijn vier kansrijke oplossingen gepresenteerd.

1. Gemengd reisdomein

In deze oplossingsrichting verdiepen en verbreden we de reizigerstunnel niet; we lossen alleen het hoogteverschil op met flauwe hellingbanen. We heropenen de oostelijke overstaptunnel voor toegang tot de metro en de treinperrons. We verbouwen de P+R aan de Horvathweg om tot bewaakte fietsenstalling en behouden daarnaast de huidige fietsenstalling. Voor het busstation passen we een centraal gelegen straatmodel toe, waarbij auto's (tweebaansweg) tussen de busperrons rijden. De trambaan en tramhaltes blijven op hun huidige locatie. De stations-entrees

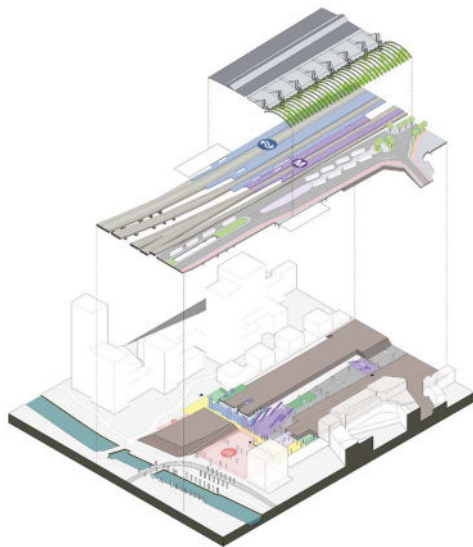
liggen aan de noord- en zuidzijde.



Figuur 1: isometrie van kansrijke oplossing 1 gemengd reisdomein

2. Compact

We verbreden en verdiepen de reizigerstunnel. We breiden de fietsenstalling op de huidige locatie uit. Bussen halteren aan een eilandperron, terwijl auto's (tweebaansweg) zuidelijk langs het bus-eiland rijden. De stations-entrees liggen aan de noord- en zuidzijde.

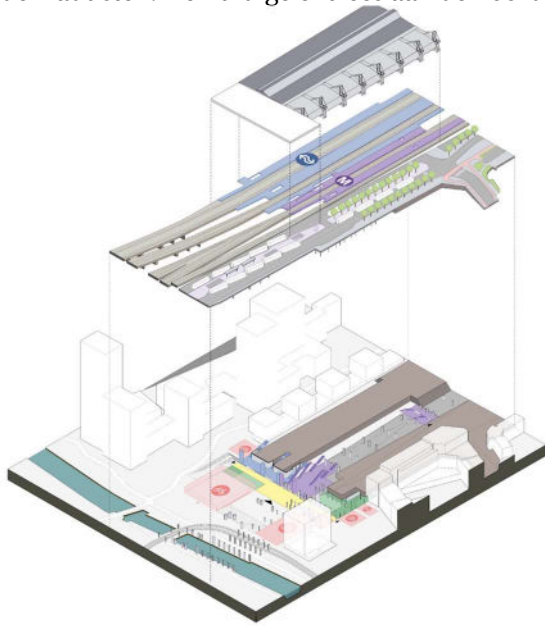


Figuur 2: isometrie van kansrijke oplossing 2 Compact

3. Station aan de Schie

We plaatsen de hoofdentree aan de Schiezijde. Aan beide zijden realiseren we fietsenstallingen, onder de treinperrons en onder de viaducten. Bussen halteren aan een eilandperron, terwijl auto's (tweebaansweg) zuidelijk langs het bus-eiland rijden. De tram halteert voor de hoofdentree onder

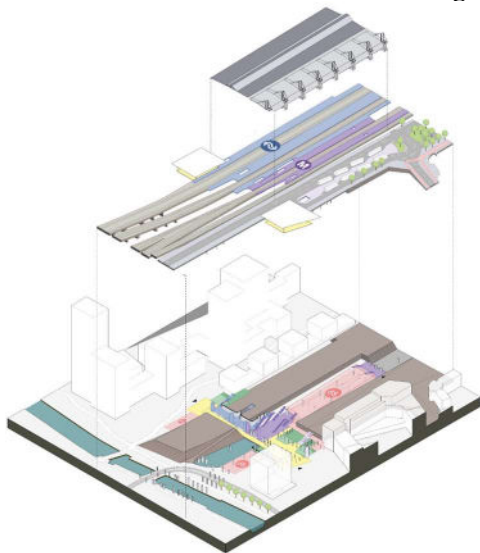
de viaducten. De huidige entrees aan de noord- en zuidzijde worden secundair.



Figuur 3: isometrie van kansrijke oplossing 3 Station aan de Schie

4. Vrijstaand station

We verbreden en verdiepen de reizigerstunnel en maken de viaducten van de Horvathweg smaller. Hierdoor verkorten we de reizigerstunnel en creëren we meer ruimte voor een ruime zuidelijke stationshal. De fietsenstalling komt deels op de huidige locatie en deels in de P+R-garage. Het busstation krijgt een vrij liggend eilandperron, waarbij auto's en bussen samen de tweebaansweg gebruiken. We verplaatsen de tramhalte naar het noorden. Door een deel van de Horvathweg weg te breken, ontstaat er een ruimer stationsplein aan de zuidkant met oriëntatie naar de stad en de Schie. Ook aan de noordkant is een vergelijkbare entree.



Figuur 4: isometrie van kansrijke oplossing 4 Vrijstaand station

De oplossingsrichtingen zijn samengesteld uit verschillende bouwstenen. In de vervolgfase onderzoeken we deze bouwstenen verder. Het is dan mogelijk om een bouwsteen te veranderen in een oplossingsrichting. Uiteindelijk stellen we, op basis van elementen uit de vier oplossingsrichtingen, één voorkeursalternatief samen.

Reacties deelnemers bijeenkomst 5 juni

Tijdens deze bijeenkomst is op een positieve manier meegedacht over de oplossingsrichtingen. Alle reacties op de oplossingsrichtingen hebben we verzameld en verwerken we in het rapport Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen. De meest genoemde reacties zijn:

- Deelnemers hebben verschillende ideeën over of de verbindingroute tussen station en centrum (via de Schie moet of zoals het nu is; langs de Singel);
- Er zijn verschillende denkbeelden over het autoluw maken van het stationsgebied en ruimte geven aan fiets en voetganger;
- Een ruimere en overzichtelijker passage in het station werd door alle deelnemers als waardevol gezien;
- Een betere verbinding tussen busstation en trein-/metroperrons wordt door de deelnemers als waardevol gezien;
- Een groene kap op het busstation wordt positief ervaren door de deelnemers;
- Deelnemers vinden dat het stationsgebied in het algemeen groener mag.
- De tramhalte verplaatsen, dichterbij de stations-ingang, vinden deelnemers een goed idee;
- Deelnemers zetten vraagtekens bij een ingang onder de viaducten, sowieso is activiteit onder de viaducten een aandachtspunt. Het wordt al snel als donker en onveilig ervaren;
- Deelnemers vinden het belangrijk dat het stationsplein verlevendigd;
- Deelnemers vroegen aandacht voor de bouwperiode. Hoe korter, hoe beter en met zo min mogelijk overlast voor de omgeving.

De projectorganisatie dankt de deelnemers voor hun inbreng. De opgehaalde informatie nemen we op in het participatieverslag dat onderdeel is van de Notitie Kansrijke Oplossingen (NKO).

Vervolg

Over de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen en het Voorkeursalternatief vindt eind 2025 (in het Bestuurlijk Overleg Oude Lijn) besluitvorming plaats. Daarna wordt het voorkeursalternatief nader uitgewerkt in een concreet ontwerp.

Na de zomer komen we bij u terug over het vervolg van deze MIRT-verkenning Knooppunt Station Schiedam Centrum. Deze informatie vindt u dan op onze website.