

Samenvatting van de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO) Knoop Schiedam Centrum

Deze samenvatting bestaat uit de volgende hoofdstukken:

Inhoud

Aanleiding van het onderzoek (de verkenning).....	1
Proces & Beoordelingskader	2
Omgeving.....	3
Bouwstenen.....	4
Oplossingsrichtingen.....	5
Oplossingsrichting Compact:	5
Oplossingsrichting Vrijstaand:	7
Vervolg.....	9
Notitie Kansrijke Oplossingen opvragen.....	9

Aanleiding van het onderzoek (de verkenning)

Er worden in de regio Randstad-Zuid ongeveer tweehonderdveertigduizend nieuwe woningen gebouwd. Tot nu toe zijn er al veertigduizend woningen klaar. Tussen nu en 2040 komen er nog eens tweehonderdduizend bij. Gemeenten, de provincie en het ministerie van binnenlandse zaken hebben hier afspraken over gemaakt, dit noemen ze een ‘woondeal’. Van deze nieuwe woningen komen er honderdzeventigduizend, samen met vijfentachtigduizend werkplekken, in de buurt van de spoorlijn tussen Leiden – Dordrecht (de Oude lijn). Dit is belangrijk voor de economie in de regio.

Om te zorgen dat er niet te veel auto’s op de weg komen en om een milieuvriendelijk alternatief te bieden, is beter openbaar vervoer nodig op de Oude Lijn. Daarom is het plan om:

- Vier nieuwe treinstations te openen
- Vier bestaande stations (Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centrum en Dordrecht) verbouwen
- Meer Sprinters te laten rijden tussen Den Haag en Dordrecht

De Oude Lijn wordt al veel gebruikt door verschillende soorten treinen: Sprinters, IC-treinen, HSL-treinen en goederentreinen. Nieuwe stations en meer treinen kunnen alleen als het spoor

wordt aangepast. In een onderzoek, een zogenaamde MIRT-verkenning (MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport) wordt bekeken wat er precies nodig is om de plannen uit te voeren.



Rond station Schiedam Centrum worden veel nieuwe woningen gebouwd. De grootste bouwlocatie is Schieveste, waar ongeveer drieduizend woningen komen. In de buurt van het station zijn nog meer projecten bezig, zoals Terras aan de Schie, S'MAAK en de Peperclip locatie. Iets verder weg, in Nieuw Mathenesse en Merwe-Vierhavens, worden nog eens vijf- tot tienduizend woningen gebouwd.

Verbeteringen aan het station

Om al deze nieuwe reizigers goed te ontvangen, moet Station Schiedam Centrum worden aangepast. Daarvoor zijn de volgende wensen geformuleerd:

- Het station moet meer reizigers op een fijne en veilige manier kunnen verwerken
- De reizigerspassage wordt prettig en sociaal veilig en zorgt voor een logische verbinding tussen de noord- en zuidzijde van de stad
- Aan de noordkant komt een volwaardige ingang
- Er komt meer plek om fietsen te parkeren
- Het busstation wordt kleiner en overzichtelijker

Deze aanpassingen maken het station een aantrekkelijker punt om je reis te beginnen of te eindigen.

Proces & Beoordelingskader

Het project wordt uitgevoerd volgens het MIRT-proces. Dit is een proces waarbij stap voor stap wordt gekeken naar de beste oplossing. Dit werkt als volgt:

- 1) Alle ideeën verkennen: in de eerste Analytische fase zijn alle mogelijke oplossingsrichtingen bekeken. Deze ideeën zijn in vijf oplossingsrichtingen uitgewerkt. Deze staan in een document, de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO). Om tot de Notitie Kansrijke Oplossingen te komen zijn vijf stappen doorlopen:

Stap 1: Eerst is verkend wat de opdracht precies inhoudt. Daarbij is gekeken naar het werk dat in de opstart is gedaan en de verwachtingen en de ideeën voor deze fase.

Stap 2: Daarna zijn oplossingen bedacht (bouwstenen) om de problemen op te lossen. Deze oplossingen zijn globaal beoordeeld op drie punten: bereiken ze het doel, zijn ze technisch mogelijk en wat kosten ze? Slecht scorende oplossingen vielen af.

Stap 3: De overgebleven oplossingen zijn gecombineerd tot verschillende alternatieven.

Stap 4: Vijf alternatieven die het beste passen bij de ambities en het probleem het beste oplossen zijn verder uitgewerkt.

Stap 5: Deze vijf alternatieven zijn beoordeeld door ze langs een beoordelingskader te leggen. Het beoordelingskader is door het programma Oude Lijn opgesteld en aangepast voor Schiedam Centrum.

In de NKO wordt niet besloten welke oplossingen in de volgende fase worden uitgewerkt. Dit besluit nemen de bestuurders. De NKO geeft de informatie om deze keuze te kunnen maken.

- 2) Beoordelingsfase: In 2025 start de beoordelingsfase. Het doel van deze fase is om kansrijke oplossingen verder uit te werken en een voorkeursoplossing te kiezen. De alternatieven worden dan getoetst aan vooraf vastgestelde doelen:
- Voldoet het aan de toename van het aantal huizen, banen en reizigers?
 - Vergroot het de kansen voor de mensen in de omgeving?
 - Verbeter het de leefomgeving en de sociale veiligheid?
 - Vergroot het de bereikbaarheid?
 - Hoe duurzaam en betaalbaar is het?
 - Kan het technisch en praktisch worden uitgevoerd?

Aan het einde van 2025 wordt één voorkeursalternatief door minister en bestuurders vastgesteld. Dit wordt vastgelegd in een document dat heet: 'de Voorkeursbeslissing'.

Omgeving

Een belangrijk onderdeel van deze Analytische fase was de betrokkenheid van de omgeving. Daarom zijn er verschillende momenten geweest waarop mensen mee konden denken en hun mening konden geven:

- Informatie- en meedenksessies: Tussen december 2023 en juni 2024 zijn twee informatiebijeenkomsten en één sessie georganiseerd waarin mensen konden meedenken.
- Klankbordgroep: Er was ook een klankbordgroep met vertegenwoordigers van organisaties die meedachten over Knoop Schiedam Centrum. Er zijn twee bijeenkomsten geweest.
- Online mogelijkheden: Mensen konden hun mening geven via de website [Praatmee.schiedam.nl](https://praatmee.schiedam.nl) en per email. Ook was er een digitale vragenlijst die een brede doelgroep heeft ingevuld (PWE: Participatieve Waarde Evaluatie).

De uitkomsten van deze bijeenkomsten zijn te lezen in het participatieverslag. Een belangrijke zorg van veel mensen is het gevoel van onveiligheid in en rond het station. Daarnaast werden de volgende punten vaak genoemd:

- Voldoende fietsenstallingen en parkeerplaatsen
- Veilige en logische routes naar de fietsenstallingen
- Meer groen op het stationsplein
- Bredere voetpaden
- Een veiliger station
- Meer winkels en horeca in het station

Sommige verbeteringen kunnen meteen worden opgepakt, ook voordat de plannen worden uitgevoerd. Denk aan:

- Leegstaande winkelruimtes op het station weer te gebruiken.
- Meer toezicht op het station, zodat mensen zich veiliger voelen.

Bouwstenen

Het project Station Schiedam Centrum heeft verschillende onderdelen:

- Het busstation en de -perrons
- De fietsenstalling
- De tramhalte en het tramspoor
- De route naar de parkeerplaats (P+R)
- De reizigerstunnel en de stationshal
- De hoogteverschillen in het station
- De ingangen aan de noord- en zuidkant
- De omgeving rond de Schieoevers
- Plekken voor kort parkeren (K&R) en taxi's
- Duurzame en klimaatvriendelijke maatregelen
- Groene stationspleinen

Deze onderdelen noemen we 'bouwstenen'.

Voor elke bouwsteen zijn verschillende ideeën uitgewerkt. Bijvoorbeeld, het busstation kan op verschillende plekken komen:

- Bij het station zelf (centraal).
- Meer naar het westen, op de brug
- Aan de oostkant van het station
- Onder de viaducten

De bouwstenen worden apart beoordeeld op hoe goed ze werken en passen bij het project. De bouwstenen die goed scoren blijven over en worden gecombineerd tot plannen voor de volgende fase. Bouwstenen die minder goed scoren, vallen af. Afgevallen bouwstenen zijn:

- Een passage voor reizigers over de sporen. Dit willen we niet, omdat het de mooie kap over de sporen verpest en het extra hoogteverschillen oplevert.

- Busstation onder de viaducten. Dit is niet mogelijk, omdat bussen daar in de toekomst niet meer kunnen komen door plannen voor Schieveste. Er is onvoldoende ruimte beschikbaar.
- Fietsenstalling onder het stationsplein. Dit is niet nodig, omdat er op andere plekken in het stationsgebied genoeg ruimte is voor fietsenstallingen. Bovendien is bouwen onder de grond duurder.

Oplossingsrichtingen

In de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO) zijn vijf oplossingsrichtingen beschreven. Drie van deze oplossingsrichtingen worden minder kansrijk gevonden en worden niet als geheel verder onderzocht (onderdelen hieruit kunnen nog wel in de vervolgfase meegenomen worden):

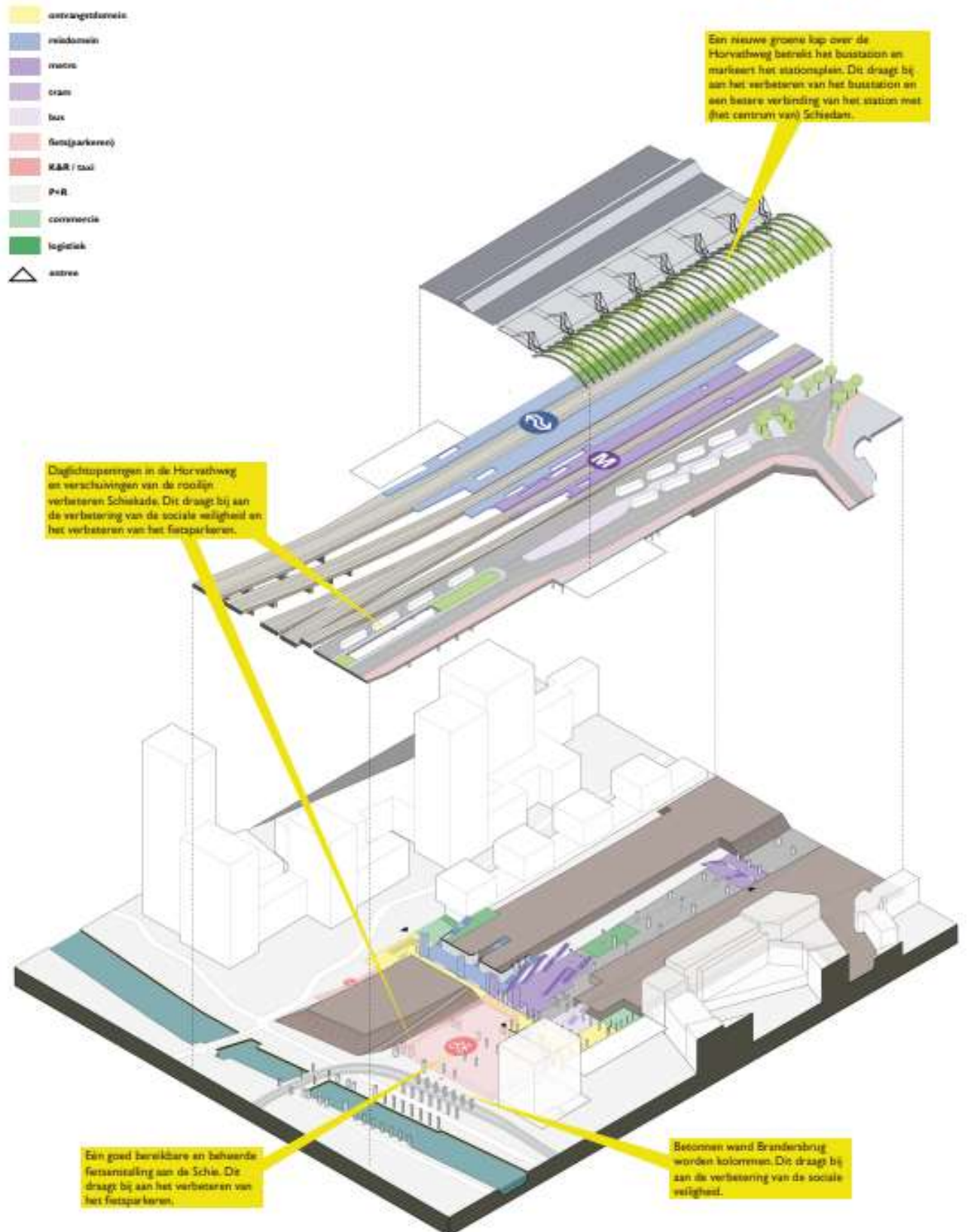
- ‘Aan de Schie’: deze oplossingsrichting heeft een onlogische route en het is lastig te bouwen in fases.
- ‘Gemengd reisdomein’: deze oplossingsrichting biedt geen ruimte voor meer reizigers, verbetert de sociale veiligheid niet, en maakt het station niet aantrekkelijker.
- ‘Benutting’: deze oplossingsrichting biedt geen ruimte voor meer reizigers, verbetert de sociale veiligheid en de aansluiting met de stad niet en biedt geen betere overstapmogelijkheden.

Twee oplossingsrichtingen worden als het meest kansrijk gezien: ‘Compact’ en ‘Vrijstaand’.

Oplossingsrichting Compact:

- **Reizigerstunnel:** De tunnel wordt breder en dieper gemaakt. Een deel van de tunnel is vrij doorheen te lopen van noord naar zuid, wat zorgt voor meer veiligheid en een betere verbinding tussen de stadsdelen.
- **Poortjes en overstap:** de toegangspoortjes dichterbij de perrons, waardoor overstappen tussen trein en metro makkelijker wordt.
- **Ingangen:** Het station krijgt een ruime, nieuwe noordentree.
- **Fietsenstalling:** Er komt één grote fietsenstalling met een ingang aan de kant van de Schie en die ook bereikbaar is vanaf de Horvathweg. Voor brommers en scooters komt er een locatie aan de noordkant.
- **Busstation:** Het busstation komt centraal, bij de metroperrons. De bussen stoppen aan een eiland midden op de Horvathweg. Vanuit de stationshal is nog maar één toegang naar het bus eiland. Opladen en parkeren van de bussen gebeurt op het viaduct boven de Schie.

COMPACT

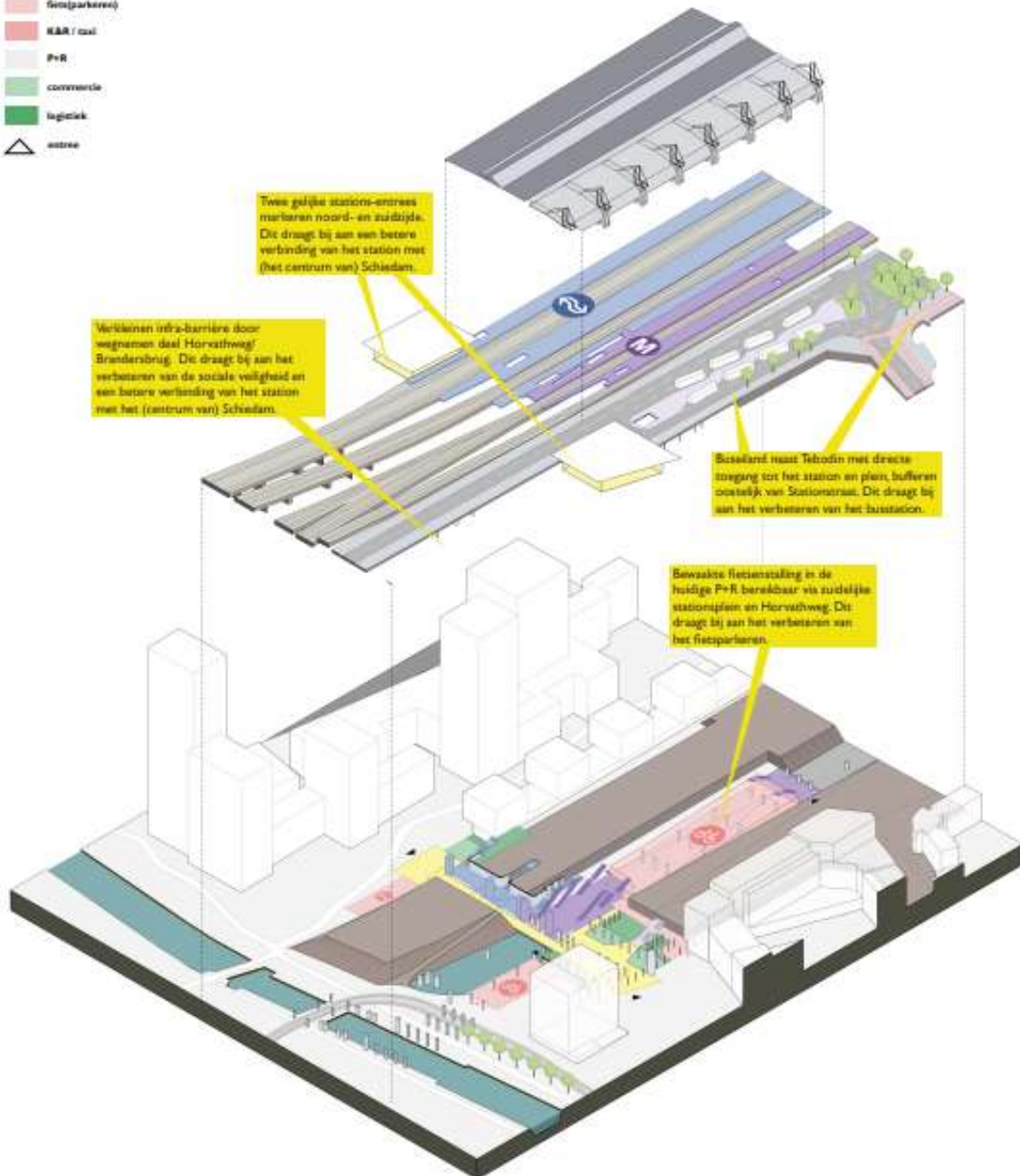


Oplossingsrichting Vrijstaand:

- **Reizigerstunnel:** Net als bij compact wordt de tunnel breder en dieper gemaakt, met een vrije doorgang van noord naar zuid (gescheiden reisdomein), voor de sociale veiligheid en een betere verbinding tussen de stadsdelen.
- **Poortjes en overstap:** de toegangspoortjes komen dichterbij de perrons, wat de overstap tussen trein en metro verbetert.
- **Ingangen:** Het station krijgt een ruime, nieuwe noordingang. De ingang aan de zuidkant wordt vergroot en richting de binnenstad is geplaatst.
- **Fietsenstallingen:** Er komen twee fietsenstallingen, één in de huidige parkeergarage aan de oostkant van het station en één bij de Schie. Voor brommers en scooters komt een locatie aan de noordkant.
- **Busstation:** Het busstation komt centraal bij de metroperrons. Bussen stoppen aan een eiland in het midden van de Horvathweg. Opladen en parkeren van bussen gebeurt aan de oostzijde van de Stationsstraat. Een deel van de Horvathweg wordt smaller, waardoor het stationsplein aan de zuidkant veiliger en overzichtelijker wordt.

VRIJSTAAND

- ontvangstdomein
- reisdomein
- metro
- tram
- bus
- fietsparkeren
- K&R / taal
- P+R
- commercie
- logieek
- entree



Vervolg

In 2025 start de volgende fase: de Beoordelingsfase. In deze fase worden de door de bestuurders gekozen oplossingsrichtingen en overgebleven kansrijke bouwstenen verder uitgewerkt en beoordeeld. Dit gebeurt aan de hand van het beoordelingskader.

Bij het uitwerken van de oplossingsrichtingen kijken we opnieuw naar goede ideeën uit oplossingsrichtingen die eerder zijn afgefallen. Ook proberen we de nadelen van kansrijke plannen zoveel mogelijk op te lossen. Bij het plan “Vrijstaand” is er bijvoorbeeld een probleem met het busstation aan de oostkant van de Spoorstraat, omdat hiervoor parkeerplaatsen zouden verdwijnen. In de volgende fase wordt het busstation zo ontworpen dat de parkeerplaatsen kunnen blijven.

In de Beoordelingsfase worden verschillende onderzoeken uitgevoerd:

- Een maatschappelijke kosten en batenanalyse (MKBA): dit onderzoekt of de plannen de kosten waard zijn en wat ze opleveren voor de samenleving.
- Een loopstroomonderzoek: hierbij wordt gekeken of er in de toekomst genoeg ruimte is in de tunnel, bij de OV chip-poorten, trappen en op de perrons.
- Een milieuonderzoek: dit onderzoekt welke effecten de plannen hebben op de omgeving zoals bijvoorbeeld geluid en trillingen.
- Bouwfasering en kosten: hierbij wordt gekeken hoe we de plannen kunnen bouwen en of alles binnen het bouwbudget past.

Aan het einde van deze fase, eind 2025, wordt alle informatie verzameld en opgeleverd die nodig is zodat de bestuurders een besluit kunnen nemen.

In deze fase zal ook de omgeving weer betrokken worden tijdens verschillende participatiemomenten. Hierover leest u binnenkort meer [op onze website](#).

Voor meer informatie over de totale tijdsplanning van het project verwijzen we u graag naar [onze website](#).

Notitie Kansrijke Oplossingen opvragen

Dit is een samenvatting van de Notitie Kansrijke Oplossingen (NKO). Wilt u de volledige NKO ontvangen? Stuur dan een e-mail naar Eelco van Diessen (projectleider van de gemeente Schiedam). Het mailadres is e.v.diesen@schiedam.nl.

Vermeld in de e-mail dat u de NKO wilt ontvangen. Als u de NKO aanvraagt voor uw werk, geef dan ook de naam van uw organisatie door.

Bent u journalist? Dan kunt u voor de NKO contact opnemen met onze woordvoerder Aad van der Wel. Per mail a.vd.wel@schiedam.nl of telefonisch 06-47 18 95 33