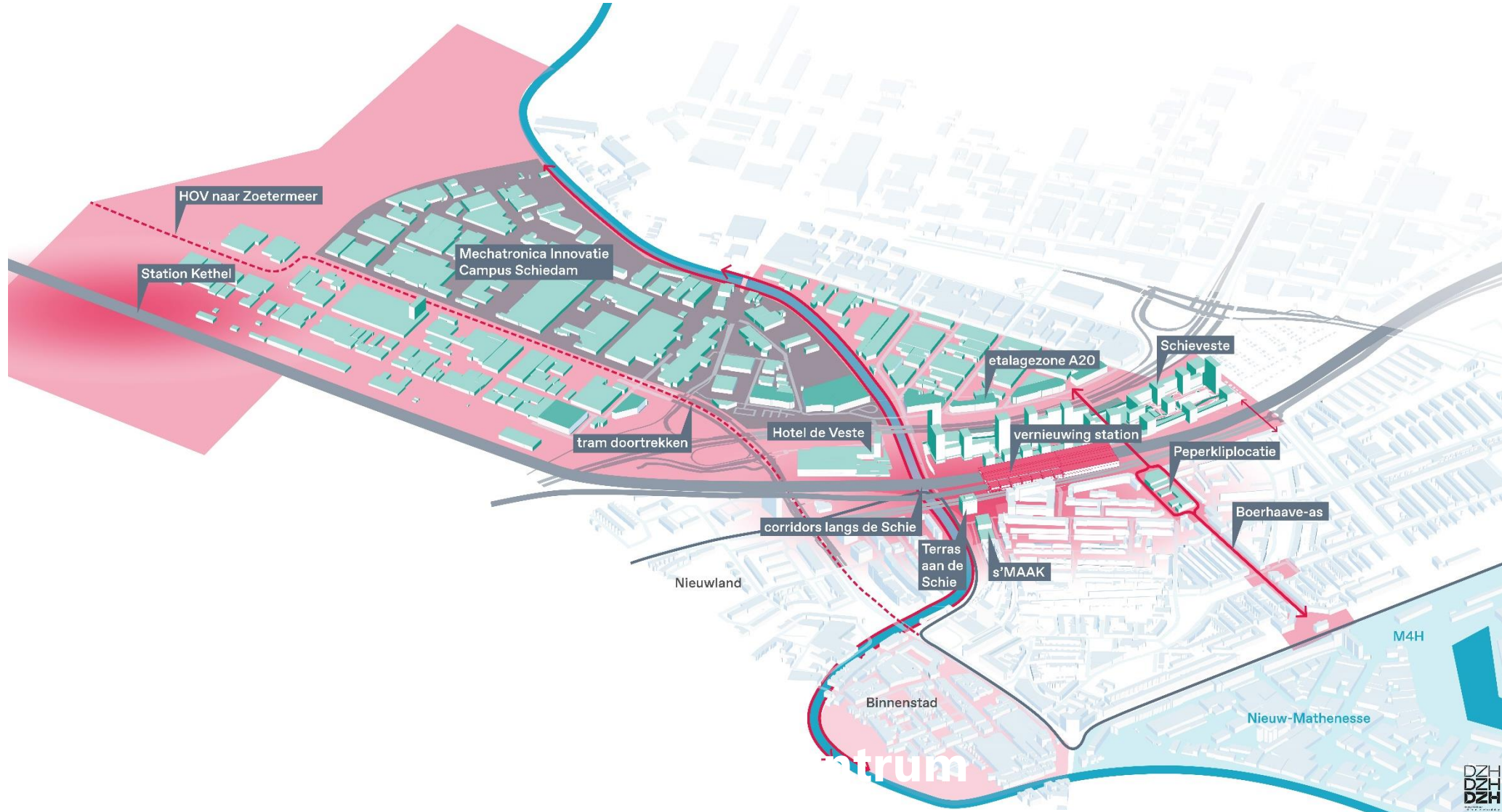




Urgente en integrale opgave

Er ligt een **woningbouwopgave** in de regio Randstad Zuid van circa 240.000 woningen tussen nu (2022) en 2040. Hierover hebben gemeenten, provincie en BZK een woondeal gesloten. Hiervan zijn 170.000 woningen en 85.000 arbeidsplaatsen voorzien in de steden van de Verstedelijkingsalliantie in de nabijheid van de Oude Lijn, om daarmee het OV gebruik te stimuleren. Ook het flankerend mobiliteitsbeleid in de regio is ingericht op optimale OV ontsluiting door bijv. scherp bijgestelde parkeernormen.

Om de woningbouw goed te ontsluiten per OV is een **schaalsprong Oude Lijn** voorzien met opening van nieuwe stations nabij verstedelijkingslocaties, en een verhoging van de frequentie van de sprinters tussen Den Haag en Dordrecht.

Omdat de Oude Lijn al druk wordt gebruikt door Sprinters, maar ook door IC-treinen, HSL-treinen en goederentreinen, is dit niet inpasbaar zonder **aanpassingen van de spoorinfrastructuur en de stations**.

Hiervoor is **€1,4 miljard investeringsbudget** beschikbaar vanuit het MIRT en de regio. De MIRT-gelden zijn aangevuld vanuit het Nationaal Groeifonds.

Aanpassingen van de treindienst op de Oude Lijn hebben hun **uitstraling op het landelijke spoorwegnet** en zelfs daarbuiten en op alle treinproducten (Sprinters, IC's, HST, Goederen). Belangrijk dwangpunt daarbij is de Willemsspoortunnel in Rotterdam. Essentieel is ook het effect op het regionale en lokale openbaar vervoer (HOV) en daar aan gekoppelde transferknopen en het lokale goederenvervoer.

De opgave kenmerkt zich door de **vele betrokken partijen** (landelijke, regionale en lokale overheden, NS), met elk hun ambities en beleid. Naast deze bestuurlijke complexiteit en regionale cofinanciering speelt ook de regionale gebiedsontwikkeling een rol. Het is niet alleen een mobiliteitsvraagstuk, maar juist ook een verstedelijkingsopgave; de wederkerigheid tussen beide thema's is van belang.

Bestuurlijke afspraken

Acht gemeenten, Provincie en BZK hebben in juni 2019 een Woondeal Zuidelijke Randstad gesloten waarin kwalitatieve en kwantitatieve afspraken zijn gemaakt als startpunt van een meerjarig samenwerkingstraject met het initiatief **MoVe (Mobiliteit en Verstedelijking)** in de zuidelijke Randstad.

De **adaptieve ontwikkelstrategie**, waarin verstedelijking en mobiliteit in onderlinge samenhang, inclusief kantelpunten, in de tijd zijn geprojecteerd, is door de Programma Raad MoVe en in het BO MIRT eind 2019 vastgesteld.

Voorloper van deze MIRT-Verkenning is het concept **Stedenbaan**(2005), met als resultaat 6 Sprinters per uur tussen Den Haag en Dordrecht en concentratie van woningbouw nabij stations.

De **pre-Verkenning** die ProRail op verzoek van IenW en MRDH heeft samengesteld, is door het regionale samenwerkingsverband MoVe (Directie Overleg en Programma Raad) eind 2020 vastgesteld.

Op basis van deze rapportage is in het BO MIRT van november 2020 is vastgesteld dat er **voldoende inhoudelijke basis** is voor het starten van een MIRT-Verkenning Oude Lijn, maar dat er op dat moment onvoldoende zicht was op financiering.

In 2021 is door Move en IenW een propositie opgesteld om onder andere de maatregelen waarmee het City Sprinter concept op de Oude Lijn gerealiseerd kan worden, mede vanuit het **Nationaal Groeifonds**(NGF) te financieren. Na het toekennen van een aanvankelijke reservering van circa € 1 miljard, is begin 2022 dit bedrag toegekend.

Vaststellen van de **Startbeslissing** voor de MIRT-verkenning Oude Lijn is voorzien in november 2022.

IenW heeft begin 2022 aan ProRail een beschikking afgegeven voor de **uitvoering Startfase van de MIRT-Verkenning**, de voorbereiding van de MIRT-Verkenning. Onderdeel daarvan is het opstellen van dit Plan van Aanpak.

VOORWOORD

Voor u ligt het plan van aanpak voor de analysefase van de MIRT-verkenning voor het knooppunt Schiedam als onderdeel van de ontwikkeling van de Oude Lijn. Rijk en regio hebben afgesproken om 240.000 woningen tot 2040 in de Zuidelijke Randstad te realiseren, waarvan minimaal 170.000 woningen en 85.000 arbeidsplaatsen in de steden van de Verstedelijkingsalliantie in de nabijheid van de Oude Lijn. De capaciteit en kwaliteit van Station Schiedam is echter onvoldoende om deze groeiende bereikbaarheidsopgave het hoofd te bieden. Het ontwikkelen van het station als *knooppunt*, met de noodzakelijke *upgrade* in zowel capaciteit als kwaliteit, is niet alleen het vliegwiel om de verstedelijkingsopgave te faciliteren. Een verbetering van het station geeft ook een nieuw gezicht aan de wijk. Het station is als entree het eerste wat de bezoeker van Schiedam ziet, of hoe de Schiedammer na een lange reis thuis komt.

De omgeving voelt nu onveilig aan. De verbindingen zijn voor de reiziger onlogisch. En het is geen fijne plek om te verblijven. We zien deze ontwikkeling ook als een kans om daar wat aan te doen. De ontwikkeling van het knooppunt Schiedam sluit daarmee naadloos aan op de gebiedsontwikkeling die nu plaatsvindt rondom het station; Schieveste. Schieveste wordt een van de beste plekken om te wonen in de Zuidelijke Randstad. Daar hoort een station van bijgaande kwaliteit bij. We hebben nu de kans om werk met werk te maken, te zorgen dat iedere schop die de grond ingaat iets moois oplevert en iedere geïnvesteerde euro te laten renderen.

INHOUDSOPGAVE

1. AANLEIDING, DOEL EN SCOPE

1.1	Meer capaciteit en kwaliteit nodig voor Station Schiedam	6
1.2	Samenhang met andere onderdelen MIRT-verkenning	7
1.3	De stationsontwikkeling volgt op de actuele gebiedsontwikkeling	8
1.4	Ruimtelijke kwaliteit voor het nieuwe station Schiedam	9
1.5	Stationsontwikkeling onderdeel van groter geheel	10
1.6	Leeswijzer	10

2. ALTERNATIEVEN

2.1	Civic-studie leidt tot alternatieven	12
2.2	Alternatief 1 Centrale as met poortvrije interwijkverbinding	12
2.3	Alternatief 2 Station aan de Schie	15
2.4	Alternatief 3 Station met twee passages	17

3. MIJLPALEN EN ACTIVITEITEN

3.1	Aanpak op hoofdlijnen	20
3.2	Samenhangen activiteiten gevat in werkpakketten	20
3.3	Planning op hoofdlijnen	22

4. BEOORDELINGSKADER

4.1	Een beoordelingskader leidt tot een voorkeursalternatief	24
1.2	De doelstellingen meetbaar gemaakt	24
4.3	De rol van de onderzoeksvragen	26

4.4	Een logisch beoordelingskader	26
-----	-------------------------------	----

5. PARTICIPATIE EN COMMUNICATIE

5.1	Communicatie	29	5
5.2	Stakeholderanalyse	32	
5.3	Organisatie en planning van het omgevingsmanagement	32	
5.4	Uitvoering communicatie en participatie OV-knooppunt Schiedam	35	

6. GOVERNANCE EN ORGANISATIE

6.1	Governance: hoe de samenwerking gaat werken	37	
6.2	Gezamenlijkheid en transparantie als leidende principes	37	
6.3	De sturingsrelaties en werkwijzen van het programma	37	11
6.4	De organisatie van het knooppunt Schiedam	37	
6.5	Projectbeheersing	39	
6.6	Inkoop	40	

19

23

"Het station als vliegwiel voor de verstedelijkingsopgave."

1. Aanleiding, doel en scope



1.1 Meer capaciteit en kwaliteit nodig voor Station Schiedam

In het gebiedsprogramma **MoVe** werken overheden, infranetwerk managers en vervoerders in de Zuidelijke Randstad samen aan een sterkere economie, meer kansen voor mensen, een betere leefomgeving en het versneld realiseren van de verstedelijkingsopgave. **Goede bereikbaarheid van banen en woningen** is daarbij onmisbaar.

Rijk en regio hebben afgesproken om 240.000 woningen tot 2040 in de Zuidelijke Randstad te realiseren, waarvan minimaal 170.000 woningen en 85.000 arbeidsplaatsen in de steden van de Verstedelijkingsalliantie in de nabijheid van de Oude Lijn. Als gevolg van deze verstedelijking en de autonome groei van OV-gebruik neemt ook de druk op bereikbaarheid en beschikbare ruimte toe. Zowel de spoorinfrastructuur van de Oude Lijn (na uitvoering van PHS) als de bestaande stations Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centrum en Dordrecht hebben **onvoldoende capaciteit en kwaliteit voor de beoogde verstedelijkingsopgave** en de benodigde schaa sprong in het OV.

Om te komen tot integrale afspraken over een schaa sprong in het OV in samenhang met de verstedelijkingsopgave hebben Rijk en regio een concept startbeslissing MIRT-Verkenning Oude Lijn opgesteld. Deze concept startbeslissing beschrijft de opgaven, de doelstellingen, mogelijke oplossingsrichtingen, participatie, aanpak, raakvlakken, de te ondernemen activiteiten, planning op hoofdlijnen, beoordelingskader en de organisatie van de verkenning. De Programmaraad MoVe heeft in de zomer akkoord gegeven op het eindconcept én het verder uitwerken van de startbeslissing tot een **plan van aanpak voor de analysefase**.



Figuur 1: de Oude Lijn en haar knooppunten

1.2 Samenhang met andere onderdelen MIRT-verkenning

In de scope van de MIRT-Verkenning Oude Lijn vallen 6 deelstudies. ProRail onderzoekt in de deelstudie 1 City-Sprinter en Nieuwe Stations Oude Lijn een aantal bedieningsmodellen om stapsgewijs een schaa sprong op de Oude Lijn te realiseren.

De gemeenten zijn verantwoordelijk voor de deelstudies van de Knooppunten, die bestaan uit een onderdeel stationsomgeving/ gebiedsontwikkeling (projectleiding gemeente) en een onderdeel Station & Transfer (projectleiding ProRail).

Deelstudie 6 wordt door het ministerie uitgevoerd. De verschillende deelstudies worden in het proces naar het besluit Kansrijke Oplossingen, gezamenlijk en in samenhang uitgewerkt.

MIRT-verkenning Oude Lijn

Deelstudie 1: City-Sprinter & Nieuwe Stations

Rijswijk Buiten
Schiedam Kethel
Rotterdam Van Nelle
Dordrecht Leerpark

Deelstudie 2: Knooppunt Leiden Centraal (A)

Deelstudie 3: Knooppunt Den Haag laan van NOI (B)

Deelstudie 4: Knooppunt Schiedam Centrum (C)

Deelstudie 5: Knooppunt Dordrecht (D)

Deelstudie 6: Wederkerigheid Verstedelijking en Mobiliteit



Dit Plan van aanpak behandelt deelstudie 4.

1.3 De stationsontwikkeling volgt op de actuele gebiedsontwikkeling

De gemeente Schiedam werkt sinds 2018 aan de gebiedsontwikkeling **SchieDistrict**. Tot deze gebiedsontwikkeling behoren de woonlocatie Schieveste, de verbetering van het station Schiedam Centrum, de herstructurering van de bedrijventerreinen Spaanse Polder en 's-Gravelandsepolder ten noorden van de A20, de Kop van Singel, het AMEC-gebouw, de Peperkliplocatie en de corridors in en naar het gebied. Het station is dus **integraal onderdeel van deze lopende gebiedsontwikkeling**.

In het eerste kwartaal van 2023 start het bouwrijp maken van de woonlocatie Schieveste, zodat in begin 2024 de bouw van de eerste 1.200 woningen van in totaal 3.000 woningen op deze locatie kan starten. De woningbouwprojecten aan het zuidelijk stationsplein zijn inmiddels gestart. Aanleiding voor deze integrale gebiedsontwikkeling is het inzicht dat schaa sprongen op het gebied van wonen (verdichten), economie (werken en een leven lang ontwikkelen) en mobiliteit (goede bereikbaarheid met alle (deel)modaliteiten) juist rond deze OV-knoop kansen bieden om verstedelijking, leefbaarheid en maatschappelijke inclusie op een duurzame manier te realiseren. Een beter station Schiedam is hiervoor een essentiële bouwsteen.

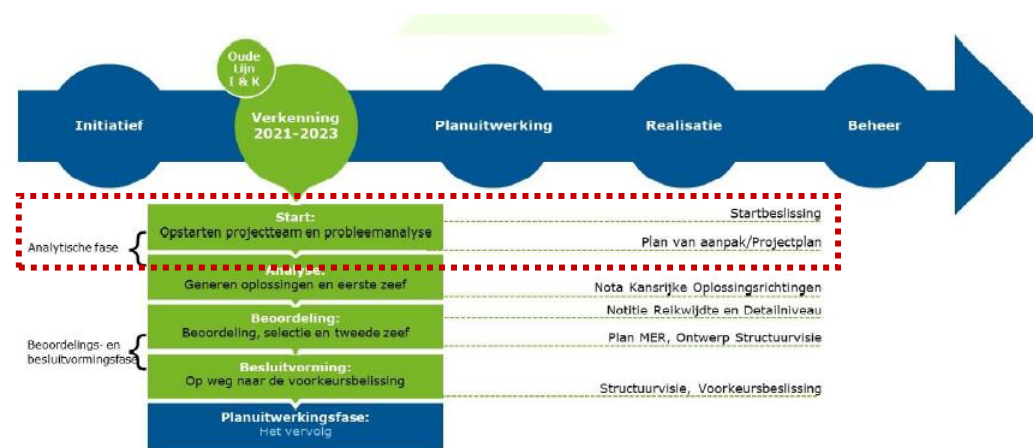
Vooruitlopend op de formele startbeslissing van de MIRT-Verkenning zijn de afgelopen jaren binnen Schiedam al veel inhoudelijke zaken uitgewerkt. Een team met NS, ProRail, RET, MRDH en provincie Zuid-Holland heeft hiervoor de basis gelegd. Dat heeft geleid tot **drie varianten in ontwikkelrichtingen** met verschillende bouwstenen voor het station en haar directe omgeving (hierna te noemen "het knooppunt Schiedam") die zijn opgenomen in de Startbeslissing MIRT-Verkenning Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn¹.

¹ Station Schiedam, studie door Civic, juli 2021

Voor het sporenplan wordt in de verkenning Oude Lijn voor Schiedam Centrum uitgegaan van het **gebruik van 4 perronsporen, conform het PHS-project Rijswijk –Rotterdam** (in uitvoering). De bedieningsmodellen voor de City-Sprinter kunnen gevolgen hebben voor het spoorgebruik en voor de IC-treindienst en daarmee voor de transferstromen op Schiedam Centrum.

De vaststelling van de startbeslissing is in november 2022 voorzien in het MIRT-overleg (BO-MIRT). Vooruitlopend daarop heeft het Directeurenoverleg MoVe op 19 januari 2022 akkoord gegeven op het starten van de activiteiten voor de Startfase van de MIRT verkenning.

Dit **plan van aanpak is het resultaat van de startfase van de MIRT-verkenning** voor het knooppunt Schiedam. De startfase is een van de vier fasen in een MIRT-verkenning dat nog gevolgd wordt door de fasen van



analyse, beoordeling en besluitvorming.

Figuur 2: de fasen in een MIRT-verkenning

1.4 Ruimtelijke kwaliteit voor het nieuwe station Schiedam

De belangrijkste stakeholders van het knooppunt Schiedam zijn de gemeente Schiedam, NS en ProRail als eigenaren van het gebied. Verder zijn NS en RET als vervoerders, de MRDH als vervoersautoriteit en Bureau Spoorbouwmeester als adviserend orgaan voor ontwerp en vormgevingsopgaven binnen de spoorsector betrokken als stakeholders in de ontwikkeling. **Tussen deze partners is er overeenstemming over de doelstellingen en knelpunten²** van de knooppuntontwikkeling. Daarnaast onderschrijven de partners de aanbevelingen en bouwstenen uit *"Het Nieuwe Stationskwartier"* als richtinggevende principes voor de ruimtelijke ontwikkeling van OV-knooppunten³. De ontwikkeling heeft de volgende doelen:

- Een **prettige en logische verbinding** die de barrière van de spoorbundel slecht, en die van **voldoende maat is voor de verwachte reizigersstromen**. Dit biedt tevens kansen om de huidige hoogteverschillen en onoverzichtelijke looproutes in het station aan te pakken en het creëren van een volwaardige entree aan de Schievaste zijde.
- **Een station dat zich op volwaardige wijze richt op zijn omgeving**, ook richting de Schie en de beoogde wandelboulevard naar het

centrum langs de Schie, de route naar het gebied ten noorden van de A20, de verbinding met de stadswijk Oost in relatie tot de nieuwe onderdoorgang ter hoogte van de Boerhaavelaan, zodat het station volwaardig aansluit op de omgeving. Dit biedt tevens kansen om de huidige matige sociale veiligheidsbeleving aan te pakken.

- **De belangrijkste regionale ov-hub aan de westkant van Rotterdam.** Met zijn trein, tram, metro, bus én een P+R vlak naast de A20, en de voorziene verstedelijking direct rondom het station, vormt Schiedam Centrum in potentie een ideaal metropolitaan knooppunt/centrum. Dit biedt kansen voor een nieuwe gezamenlijke verdeelhal voor trein en metro en betere integratie van bus- en tramhalten met een duidelijke positionering van stallingen, logische positionering van P+R en MaaS-faciliteiten.

² Zie hoofdstuk 'uitgangspunten voor de knelpunten

³ Aanbevelingen uit *"Het Nieuwe Stationskwartier"*:

Richt de gebiedsontwikkeling op het vanzelfsprekend verankeren van het multimodale knooppunt in de stedelijke structuur.

Bewaak de toekomstvaste bereikbaarheid van de ov-knoop en een vloeiende transfer.

Maak de openbare ruimte de belangrijke component van herinrichtingsopgave.

Zet bij de configuratie, dimensionering en inrichting van de buitenruimte de voetganger op één en de fietser op twee.

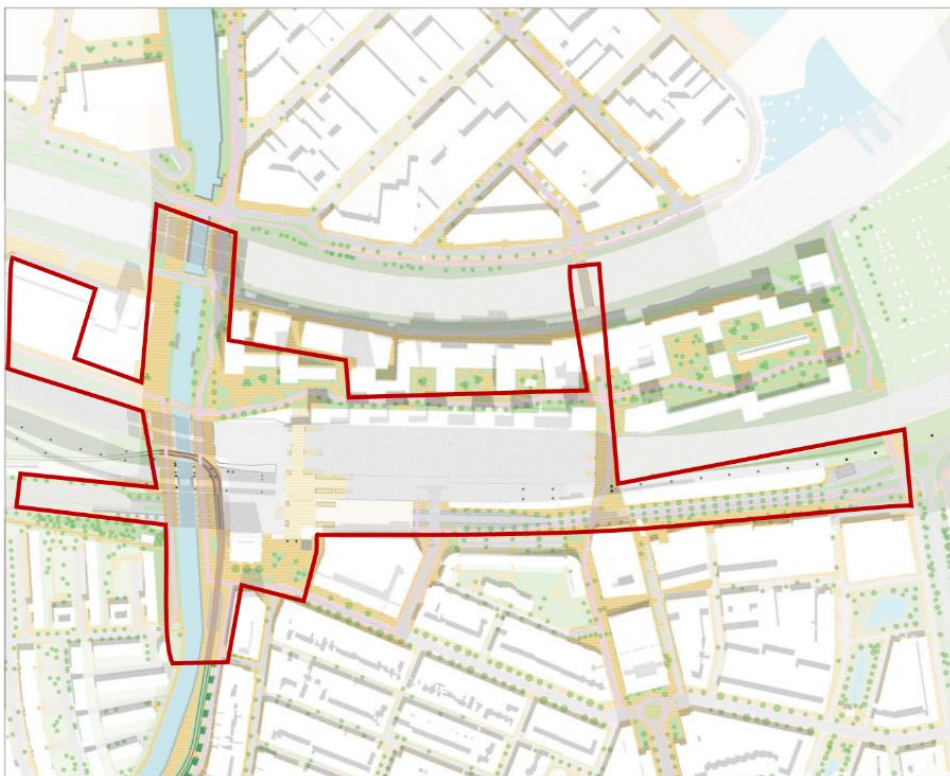
Maak slim gebruik van de ruimte door meervoudig grondgebruik.

Houd het stationsgebouw goed zichtbaar en herkenbaar.

1.5 Stationsontwikkeling onderdeel van groter geheel

Station Schiedam is integraal onderdeel van de lopende gebiedsontwikkeling SchieDistrict. Voor de afbakening van dit project ten behoeve van de MIRT-verkenning hanteren we de volgende scope.

- Station met trein- en metro-voorzieningen, fietsparkeren, voorziening voor deelmobiliteit, huidige P+R voorziening
- Stationsomgeving
- Locatie bus en tramhaltes en vervangend vervoer



Figuur 3: scope knooppunt Schiedam

1.6 Leeswijzer

In dit plan van aanpak wordt gestart met het schetsen van de ambities, opgaven en doelen (hoofdstuk 1).

Vervolgens worden de alternatieven (ontwikkelrichtingen) benoemd in hoofdstuk 2 die invulling moeten gaan geven aan deze opgaven. Daarna wordt in meer detail de activiteiten en mijlpalen doorlopen (hoofdstuk 3) om vervolgens te komen tot het beoordelingskader (hoofdstuk 4) dat gebruikt gaat worden om te komen tot een Voorkeursalternatief.

Daarna worden de thema's 'hoe' dit vorm te geven behandeld. Hiervoor beschrijft het rapport eerst het participatie en communicatie proces en wordt daarna de organisatie (governance) van knooppunt Schiedam in de MIRT-Verkenning beschreven.

"Vanuit tien knelpunten naar drie alternatieven voor één aantrekkelijk stationskwartier."

2. Alternatieven



Schiedam - Stationsplein

2.1 Civic-studie leidt tot alternatieven

In de MIRT-systematiek worden alternatieven gebruikt om de beoogde doelen te bereiken. De alternatieven zijn 'extreme' uitwerkingsvormen die zijn bedoeld om het denken over een eindoplossing te activeren. De alternatieven bestaan uit **bouwstenen**. De eerder genoemde Civic-studie heeft drie ontwikkelrichtingen uitgewerkt die de basis van de alternatieven met de verschillende bouwstenen vormen. Uiteindelijk wordt op basis van een samenstelling van de bouwstenen uit de verschillende alternatieven gekozen voor de eindoplossing; het **voorkeursalternatief**.

knelpunten die moeten worden opgelost om de beoogde doelstellingen⁴ te bereiken.

2.2 Alternatief 1 | Centrale as met poortvrije interwijkverbinding

- Versterking van het **hoofdaccent** van het ruimtelijke alternatief.

Knelpunten van knooppunt Schiedam uit de Civic studie

1. **Passage:** Hinderlijke hoogteverschillen in het station, te krappe (in breedte en hoogte) tunnel, onoverzichtelijke looproutes en onvolwaardige entree aan Noordzijde.
2. **Transfer:** Onderlinge verbindingen van het OV (bus, tram, metro en tram) zijn niet logisch, niet goed vindbaar en ver uit elkaar. mensen gebruiken shortcuts.
3. **Fietsparkeren** moet een goede plek krijgen in het nieuwe stationsgebied.
4. **P+R** moet een goede plek krijgen in het nieuwe stationsgebied.
5. **Routes naar het stationsgebied** zijn onvoldoende helder/aantrekkelijk/ aansluitend op fietsparkeervoorzieningen.
6. Verblijfskwaliteit en sociale veiligheid in en rondom het station.
7. Creëren van aantrekkelijke verkeersroutes langs de Schie.
8. **Busstation** en Horvathweg: Is onoverzichtelijk, onveilig, niet goed herkenbaar, en lange looplijnen.
9. **Entreezones:** Het toekomstige ruimtebeslag in de ontwikkeling aan Noordzijde in de Schieveste en aan Zuidzijde, voor het station, haar modaliteiten en services.
10. **Oostzijde: Mogelijke opgang** naar metro en trein en Boerhavepassage verbinden met het station.

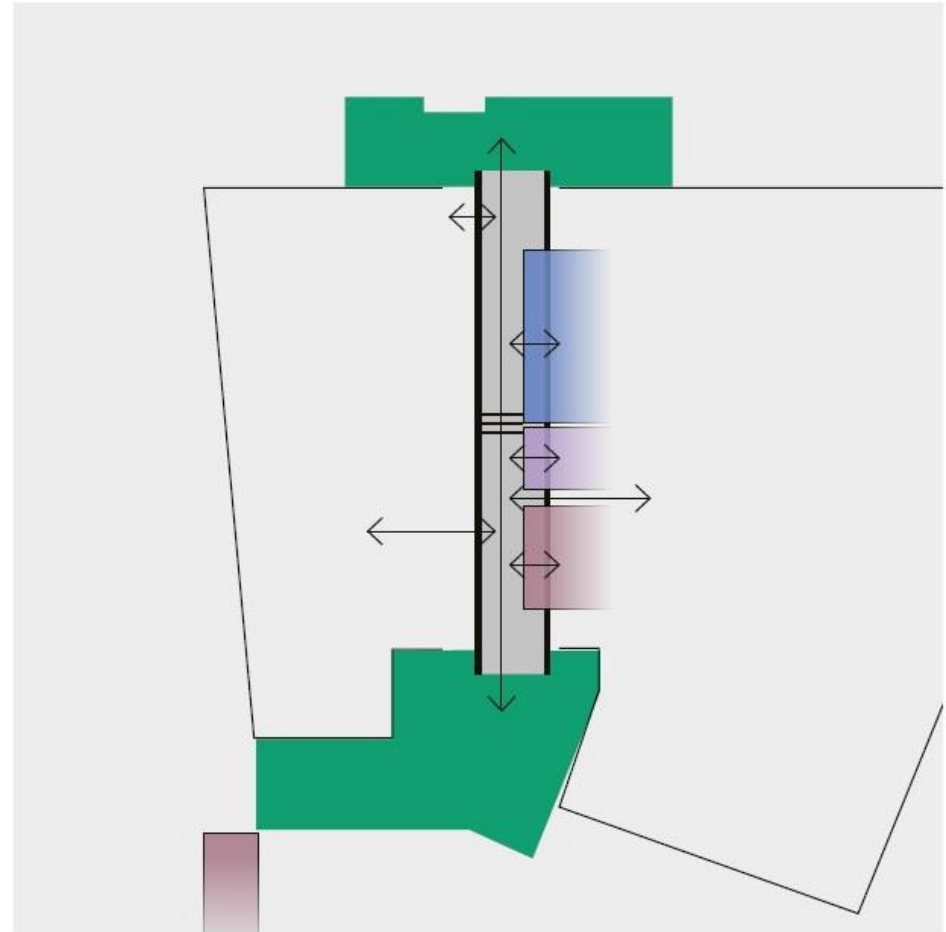
Om tot een drietal ontwikkelrichtingen voor het nieuwe knooppunt Schiedam te komen zijn ook een aantal uitgangspunten vastgesteld, waaronder de

⁴ Zie hoofdstuk 'Doel, aanleiding en scope' voor de doelstellingen

- Alle functies zo direct mogelijk aan de **vernieuwde** en **verbreedde stationspassage**,
- om een zo **compact** mogelijk station te realiseren,
- met gescheiden reisdomeinen en een heldere **gelijkwaardige Zuid- en Noordentree**.

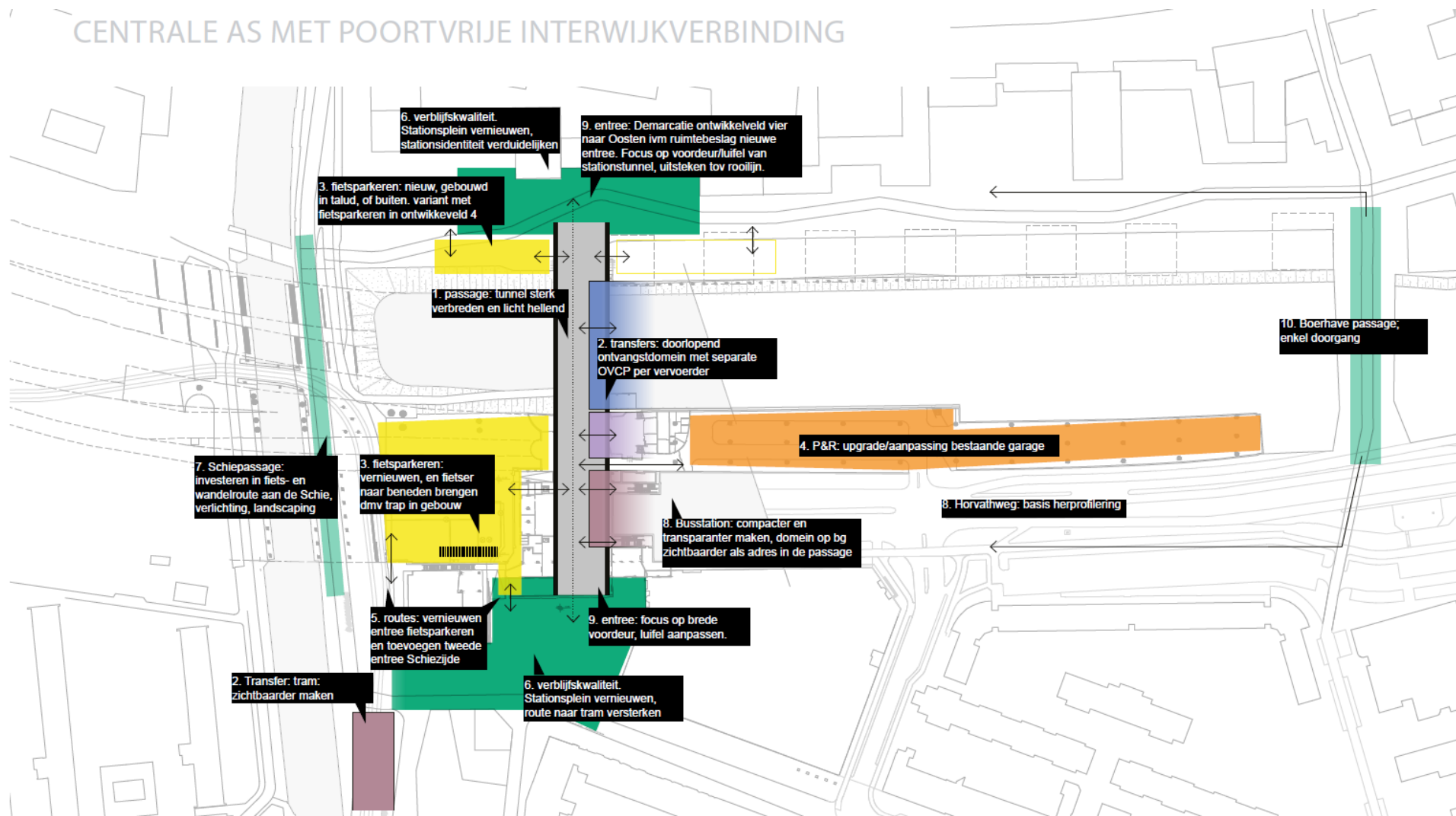
Impact:

- Impliceert meer werkzaamheden aan het stationsgebouw en –tunnel.



Figuur 3: vereenvoudigde weergave Alternatief 1

CENTRALE AS MET POORTVRIJE INTERWIJKVERBINDING

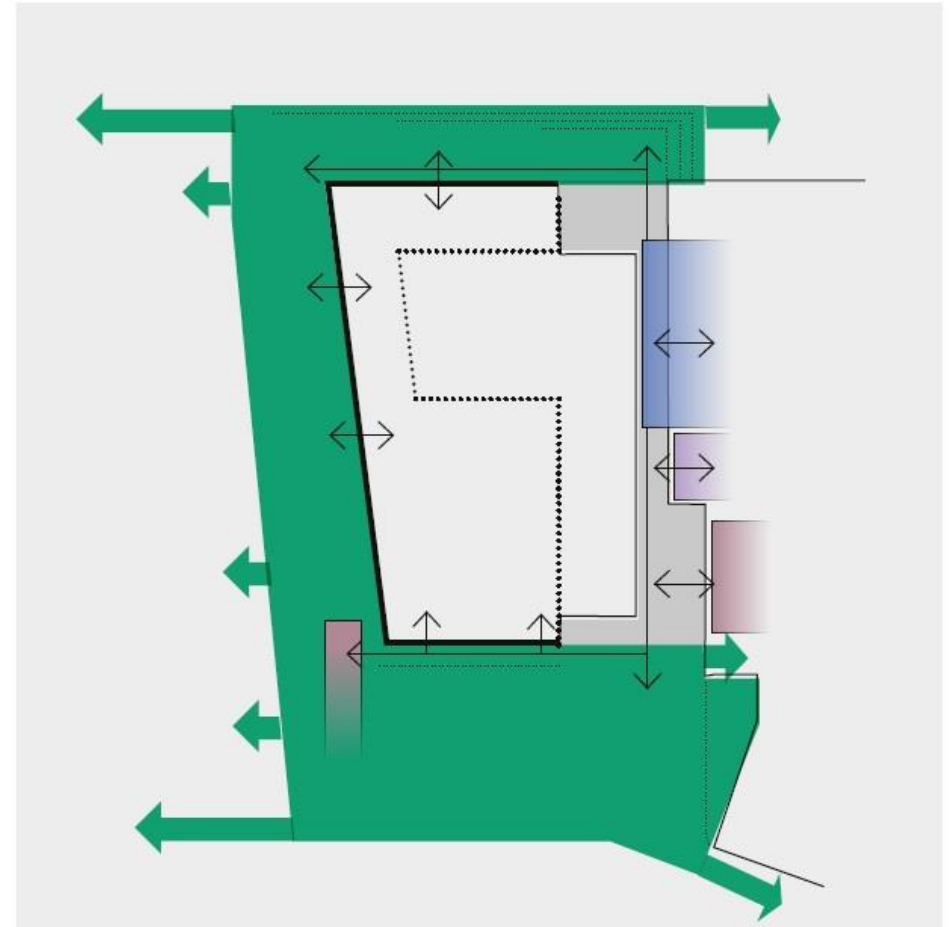


2.3 Alternatief 2 | Station aan de Schie

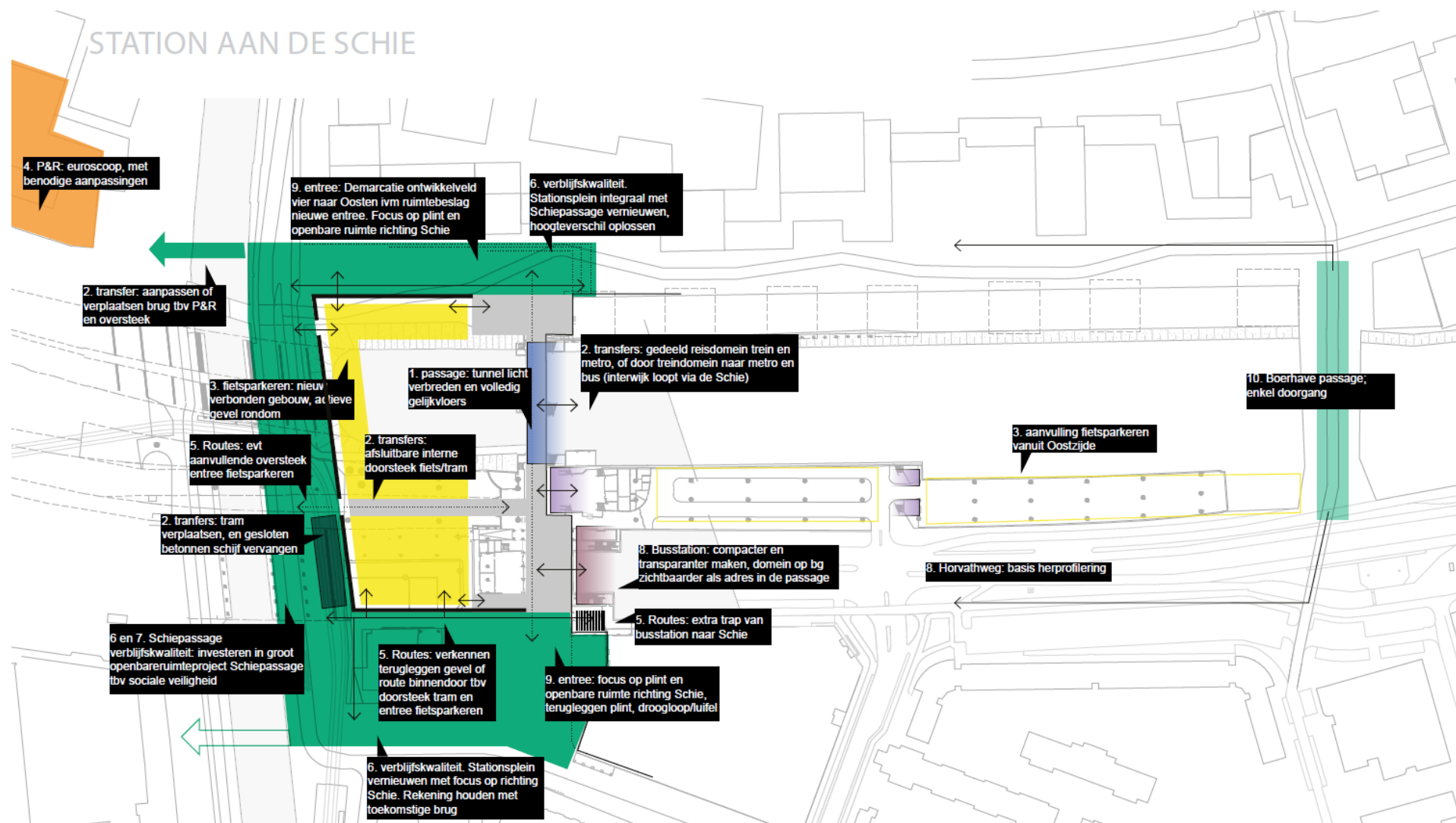
- Transformatie tot een **schakel in de openbare ruimte**, tussen vervoerspassage en de te herontwikkelen publieke doorgang aan de Schiezone.
- Versterking van de **beweging westwaarts**.
- **Omgevingsfuncties verbonden** met deze beweging, zoals entrees voor het fietsparkeren en de tramhalte

Impact:

- Grotere impact op stedenbouw en openbare ruimte in het gebied op maaiveld.



Figuur 4: vereenvoudigde weergave Alternatief 2

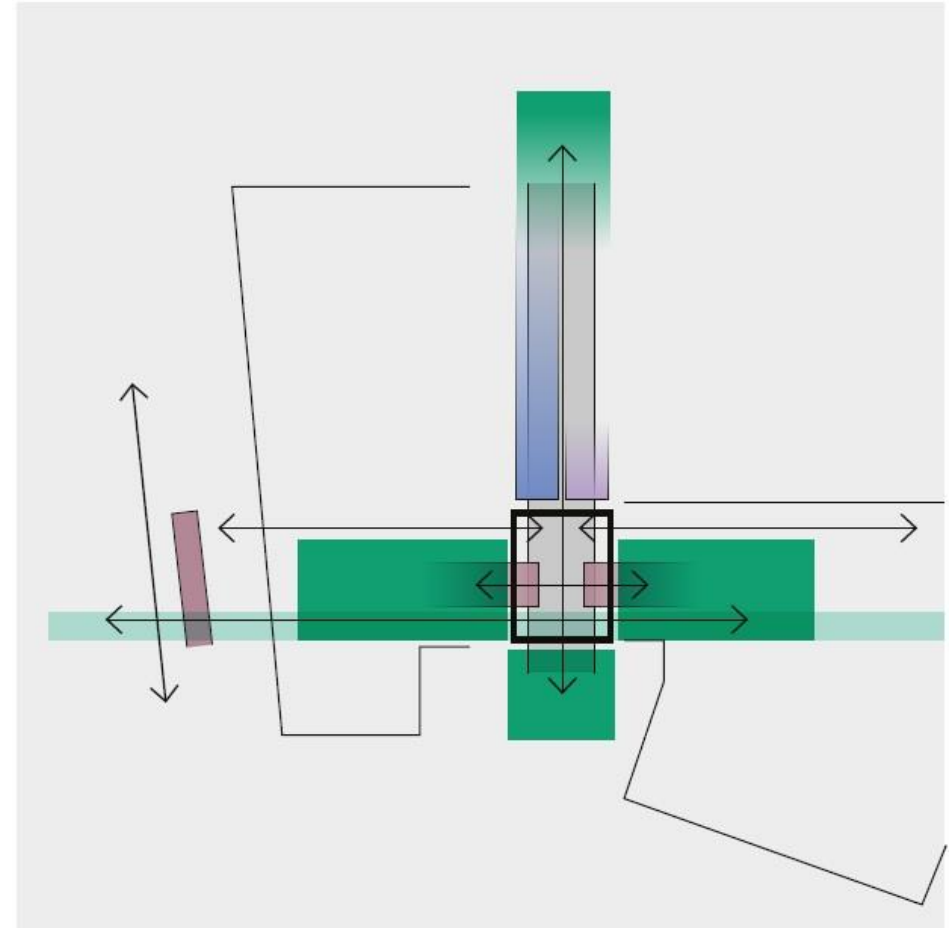


2.4 Alternatief 3 | Station met twee passages

- **Reorganisatie van de Horvathweg en het busstation**, en het openen van de verticale verbindingen tussen Horvathweg en de stations- en Schiepassage.
- Entreehal een **centrale en overzichtelijke verdeler** met alle functies eromheen.
- **Gemengd reisdomein** voor trein en metro, omdat de passage anders veel breder en dus duurder wordt.

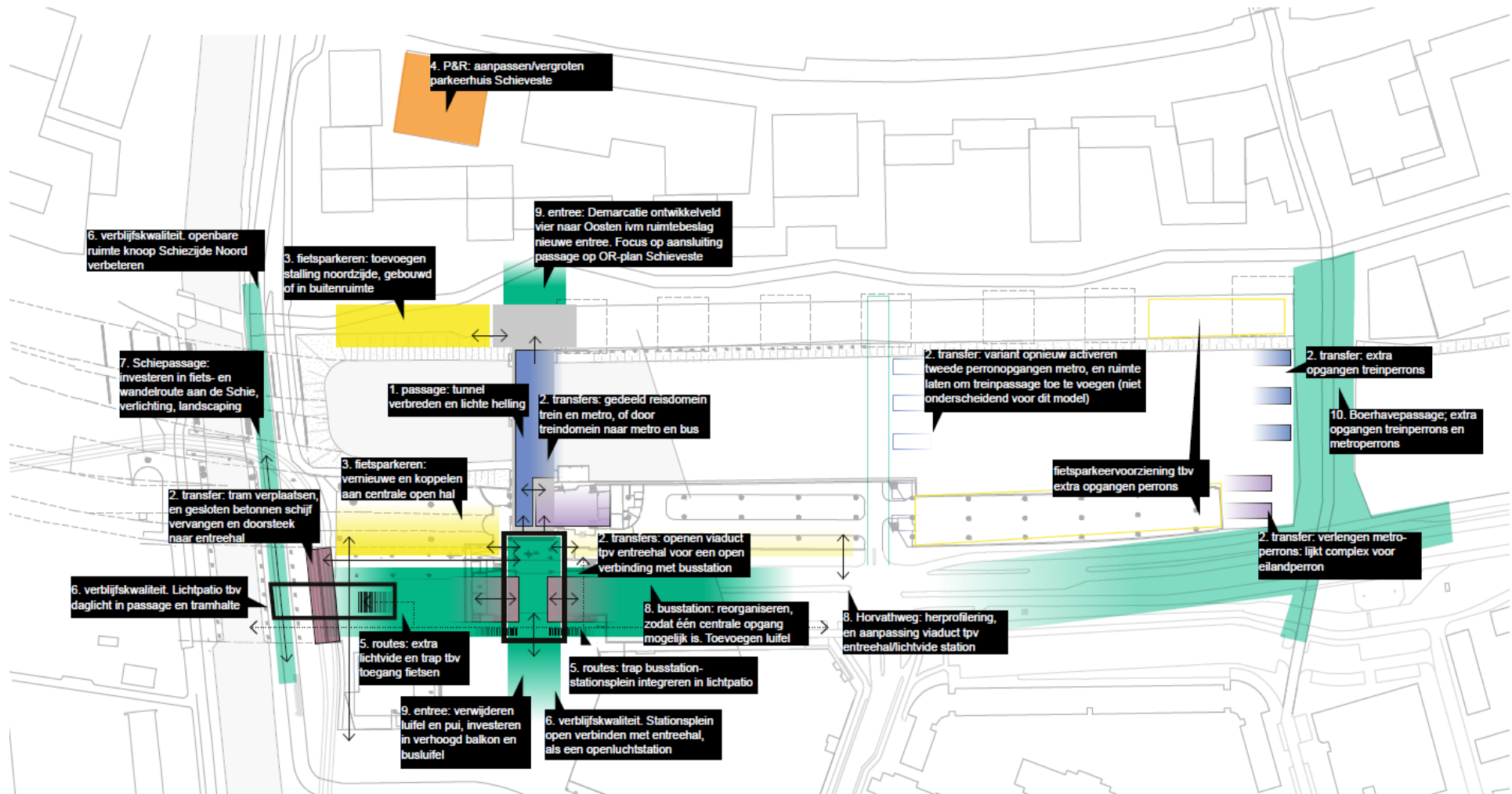
Impact:

- Impliceert meer werkzaamheden aan het busstation en de Horvathweg.
- Directe toegang tot perrons



Figuur 5: vereenvoudigde weergave Alternatief 3

STATION MET TWEE PASSAGES



"Zwaluwstaarten."

3. Mijlpalen en activiteiten



3.1 Aanpak op hoofdlijnen

De MIRT-Verkenning Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn kent een aantal standaard fasen en stappen. Deze zijn ook de basis voor de aanpak op hoofdlijnen voor knooppunt Schiedam. De gebiedsontwikkeling rond knooppunt Schiedam is eerder van start gegaan en wordt deels eerder gerealiseerd dan de verbeteringen van het knooppunt. Op onderdelen zijn de keuzes die voor de gebiedsontwikkelingen worden gemaakt bepalend voor de mogelijkheden voor de inrichting van het knooppunt Schiedam. In dit hoofdstuk wordt de relatie tussen de gebiedsontwikkeling, de MIRT-Verkenning en knooppunt Schiedam in activiteiten en planning op hoofdlijnen inzichtelijk gemaakt.

De interactie tussen de MIRT-Verkenning Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn als onderdeel daarvan bestaat uit een inhoudelijke afstemming (uitkomsten onderzoeken, uitwerking alternatieven) en een procesmatige afstemming (komen tot samenhangende besluitvorming).

3.2 Samenhangen activiteiten gevat in werkpakketten

De nadruk in dit plan van aanpak ligt op de samenhangende werkpakketten voor knooppunt Schiedam. In totaal zijn vijf werkpakketten onderscheiden. Een werkpakket is een cluster aan samenhangende activiteiten, ontwerpen en/of onderzoeken die in een bepaalde fase dienen te gebeuren. Van de werkpakketten zijn drie onderdeel van de MIRT-Verkenning en hebben twee werkpakketten betrekking op de voorafgaande periode.

1

Werkpakket 1: Zwaluwstaarten inhoud en proces Verkenning met uitwerking stationsomgeving

Voor de gebiedsontwikkeling Schieveste wordt medio 2022 gestart met het opstellen van het Schetsontwerp (SO) voor de stationsomgeving. In het opstellen van het SO zijn elementen die ook voor het goed functioneren van het knooppunt essentieel zijn, zoals de inrichting van de route naar de

voorzien locatie voor de P+R en de inrichting van deze P-garage. Het gaat daarbij niet alleen om de functionele eisen waaraan de P+R in de meest strikte vorm moet voldoen, maar er is ook in beeld welke eisen er vanuit een goede reizigersbeleving moeten worden gesteld aan o.a. bereikbaarheid, veiligheid, gemak, ticketing en logische routing

Ook stelt het SO kaders waarbinnen de aansluiting van het knooppunt op de directe omgeving vorm moet krijgen. Dat speelt op een moment dat er nog geen duidelijkheid is over het voorkeursalternatief voor knooppunt Schiedam. Gezien het belang voor het knooppunt zal hier mogelijk gewerkt moeten worden met varianten of moet zoveel ruimte worden geserveerd dat alle opties die in de verkenning meegaan mogelijk blijven.

Voor een goede afstemming nemen we op inhoud de klanteisen vanuit de partijen mee en geven we een aantal ontwerp- en onderzoeksvragen vanuit de verkenning mee aan de opstellers van het SO. Op proces krijgen de partijen in de verkenning een stem in het op te stellen SO en draagt de opdrachtgever (gemeente Schiedam) zorg voor regelmatige afstemming en gezamenlijke besluitvorming over geïdentificeerde raakvlakken.

2

Werkpakket 2: Ontwerp tijdelijk situatie busstation

Een van de opgaven voor knooppunt Schiedam betreft het busstation op de Horvathweg. Het busstation is onoverzichtelijk, onveilig, niet goed herkenbaar en vindbaar vanuit het station en er zijn lange looplijnen naar de andere modaliteiten. Deze knelpunten moeten in een *overall* ontwerp voor het knooppunt worden opgelost.

Daaraan voorafgaand moet het busstation op korte termijn worden aangepast omdat de Horvathweg wordt aangepast bij de komst van een supermarkt. Het is dan niet meer mogelijk om de bussen te bufferen op de plek die daar momenteel voor wordt gebruikt. Voor de periode tot de definitieve situatie vanuit het MIRT is gerealiseerd, is een tijdelijke situatie voor het busstation nodig. Gemeente, MRDH, NS en RET zijn al in gesprek over een ontwerp voor deze tijdelijke situatie. Vóór de aanpassingen aan de Horvathweg medio 2023

starten, moet daarover worden besloten. Voor de tijdelijke situatie is vervangend vervoer georganiseerd en naar de situatie zoals hier omschreven gaat ook vervangend vervoer.

3 Werkpakket 3: Integrale uitwerking alternatieven - analysefase

Voorafgaand aan werkpakket 3 moet een inkooptraject worden doorlopen voor inhuur van een (combinatie van) ingenieurs-/ontwerpbureau. Zij gaan de feitelijke ontwerp- en onderzoekwerkzaamheden verrichten. In dit derde werkpakket wordt aan de hand van de onderzoeksvragen (zie bijlage 1) de bouwstenen van de drie alternatieven (op hoofdlijnen) ontworpen. Dit wordt samen met de adviesbureaus gedaan.

In totaal gaat het in dit werkpakket 3 om:

- Onderzoek loopstromen (intern station en naar omgeving)
- Onderzoek transfercapaciteit
- Integraal ontwerp busstation
- Ontwerp parkeerfaciliteiten (fiets en auto)
- Ontwerp voorpleinen, voorzieningen en ontvangstdomein

De vijf punten hierboven zijn uitgewerkt in een groot aantal onderzoeksvragen die daarbij aan de orde zijn. Deze zijn uitgeschreven in bijlage 1. Besluitvorming over welke alternatieven kansrijk zijn en nader worden uitgewerkt is voorzien op het BO MIRT najaar 2023 (besluit Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen – NKO).

4 Werkpakket 4: Inhoudelijke onderzoeken knooppunt, beoordelingsfase

Op basis van de NKO worden de kansrijke alternatieven nader uitgewerkt. De inhoudelijke onderzoeken zijn o.a. ontwerp(nota), vervoerwaardestudie en MKBA.

In totaal gaat het in dit werkpakket 4 om:

- Ontwerpnota

- Kostenraming (onzekerheidsmarge +/- 40%)
- MKBA
- Businesscase
- MER-beoordeling

5 Werkpakket 5: Uitwerking VKA naar SO+

In dit Werkpakket 5 wordt het Voorkeursalternatief uitgewerkt naar een schetsontwerp-plus met een kostenraming waarvan de onzekerheidsmarge van +/- 20 tot 25%

Voor MIRT-Verkenning knooppunt Schiedam geen plan-MER nodig

Een station wordt niet direct genoemd in het besluit MER. Dat het niet direct genoemd wordt betekent overigens niet dat het niet onder de noemer van één van de wat ruimere begrippen in het besluit MER kan vallen. In dit geval zou het kunnen vallen onder de noemer 'stedelijk ontwikkelingsproject (D.11.2) of 'overladringsstation tussen vervoerswijzen' (D.2.1). Op basis van de toelichting wordt geoordeeld dat dit er niet direct onder valt, al is het mede afhankelijk van wat er onder de aanpassing van het station valt. Indien het alleen een aanpassing van het station is zonder toevoeging van functies dan zal het er niet onder vallen. Indien er ook andere functies worden toegevoegd en je meer een stationsgebied achtige ontwikkeling krijgt dan gaat het meer op een stedelijk ontwikkelingsproject lijken. Voor het gebiedsontwikkelings-project Schieveste is wel een Plan-MER opgesteld.

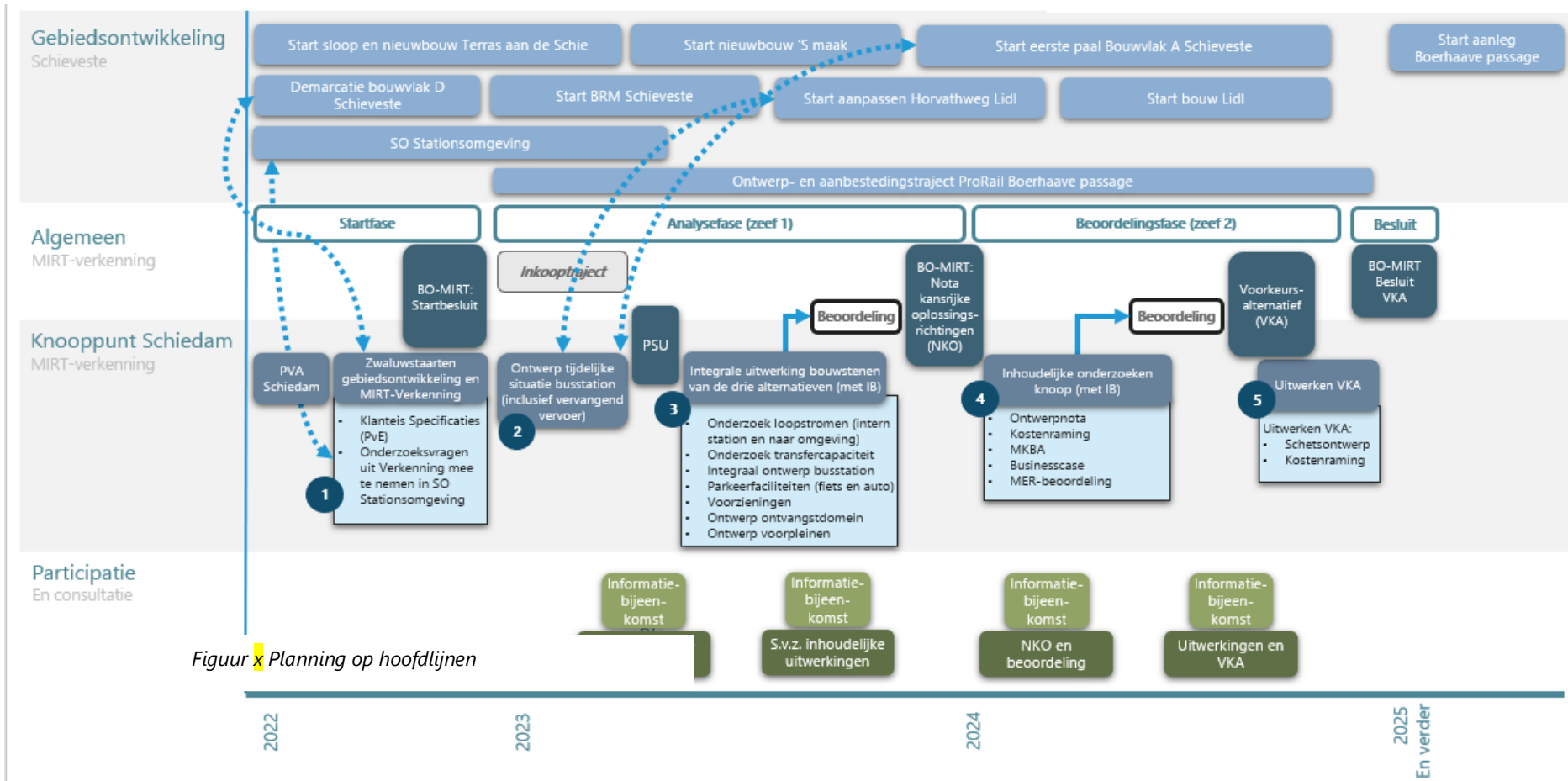
Met enig voorbehoud is er geen directe MER-plicht. Wel kan er sprake zijn van een MER-beoordelingsplicht. Ook die wordt, gelet op voornoemde inzake de definities, niet noodzakelijk geacht. Resteert de vormvrije MER-beoordeling om te bepalen of toevallig toch geen sprake is van een project met relevante milieugevolgen.

Het voorstel is voor de zekerheid een MER-beoordeling te doen voor knooppunt Schiedam. Het moet dan dan niet gelijk om de invloed van het station op de Schiedamse omgeving gaan, maar om mogelijke samenhangende effecten bij de aanleverstations verder in de regio, zeker als wordt ingezet op een toename van reizigers.

3.3 Planning op hoofdlijnen

In de volgende figuur is de planning op hoofdlijnen gevisualiseerd. Hierin is ook duidelijk het verschil tussen de gebiedsontwikkeling Schieveste, de MIRT-Verkenning algemeen, de inbreng van knooppunt Schiedam en de opgaven en maatregelen buiten het MIRT-proces om weergegeven.

Figuur 6: activiteiten- en mijlpalenplanning



Figuur x Planning op hoofdlijnen

An aerial photograph of a city model, showing a dense grid of buildings. A semi-transparent blue rectangular overlay is positioned in the upper-middle section of the image. Inside this overlay, there is white text. The text includes a short phrase in italics and a larger section header. The background image shows various building footprints in shades of grey and white, with some green spaces and a road visible.

De basis in kwaliteit.

4. Beoordelingskader

4.1 Een beoordelingskader leidt tot een voorkeursalternatief

Het beoordelingskader is nodig om de varianten zo objectief mogelijk te beoordelen en te vergelijken (welke variant draagt het meest bij en lost de meeste knelpunten op). Zo wordt op basis van het beoordelingskader een voorkeursalternatief (VKA) bepaald. De alternatieven uit hoofdstuk 2 zijn bedoeld om de extremen op te zoeken. De voorkeursvariant kan een combinatie zijn van bouwstenen uit deze alternatieven. Het beoordelingskader bevat een combinatie van kwantitatieve criteria (cijfermatige modelanalyses) en kwalitatieve waarden (expert judgement). Een compacter beoordelingskader helpt bij de hanteerbaarheid van de analyses en conclusievorming.

Het is helpend te begrijpen hoe het beoordelingskader tot stand komt.

- De huidige **knelpunten** en beoogde **doelstellingen** voor de knooppuntontwikkelingen zijn vastgesteld (hoofdstuk 1). Deze informatie is *leidend* in het opstellen van criteria voor het **beoordelingskader**.
- Het bereiken van deze doelstellingen en oplossen van deze knelpunten wordt *gerealiseerd* in de mogelijke ontwikkelrichtingen. In de MIRT-methodiek worden dit de **drie alternatieven** met verschillende bouwstenen genoemd (hoofdstuk 2)
- De huidige situatie en de drie alternatieven roepen tegelijkertijd nog veel vragen op. Daartoe worden *onderzoeksvragen* opgesteld die vorm krijgen in **onderzoeksresultaten** (bijlage 1). Dit is *randvoorwaardelijke informatie* die uitgezocht moet worden om uiteindelijk een weloverwogen keuze? te kunnen maken en tot een beoordeling in het beoordelingskader te komen.
- Middels de toepassing criteria in het beoordelingskader volgt er een **voorkeursalternatief (VKA)** voor de ontwikkeling van het knooppunt.

1.2 De doelstellingen meetbaar gemaakt

Het beoordelingskader moet inzicht geven welke ontwikkelrichting / variant de vooraf gestelde doelen technisch gezien het meest dichtbij brengt. De doelen waarop beoordeling moet plaatsvinden zijn genoemd in hoofdstuk 1. Samengevat zijn dit:

1. Een prettige en logische verbinding die de barrière van de spoorbundel slecht, en die van voldoende maat is voor de verwachte reizigersstromen.
2. Een station dat zich op volwaardige wijze richt op zijn omgeving,
3. De belangrijkste regionale ov-hub aan de westkant van Rotterdam.
4. Een kwalitatief multimodaal knooppunt dat wordt ontwikkeld met oog op de configuratie, inrichting en uitstraling van het station en zijn omgeving volgens de principes van 'Het Nieuwe Stationskwartier'.

Vervolgens is het noodzakelijk per doelstelling een set aan criteria te benoemen die de doelstelling meetbaar maken. Hiervoor benoemen we per doelstelling de kern van het doel (dikgedrukt) en formuleren daarbij een indicator.

Doelstelling 1

Een **prettige** en **logische verbinding** die de barrière van de spoorbundel slecht, en die van voldoende maat is voor de **verwachte reizigersstromen**. Dit biedt tevens kansen om de huidige hoogteverschillen en onoverzichtelijke looproutes in het station aan te pakken en het creëren van een nieuwe, volwaardige entree aan de Schieveste zijde.

De indicatoren die daarbij horen zijn:

- Mate waarin de reizigersstromen worden gefaciliteerd. Voldoende capaciteit, én overzichtelijke ordening van de domeinen van de verschillende modaliteiten in de knoop t.b.v. intuïtieve navigatie en aangename overstap.

- Bijdrage aan de belevingservaring van de verbindingen van/naar het station (loop- en fietsroutes e.d.) en van de transfervoorzieningen (incl. fietsparkeren, P+R e.d.)

Doelstelling 2

Een station dat zich op **volwaardige wijze richt op zijn omgeving**, ook richting de Schie en de beoogde wandelboulevard naar het centrum langs de Schie, de route naar het gebied ten noorden van de A20, de verbinding met de stadswijk Oost in relatie tot de nieuwe onderdoorgang ter hoogte van de Boerhaavelaan, zodat het station volwaardig aansluit op de omgeving. Dit biedt tevens kansen om de huidige matige **sociale veiligheidsbeleving** aan te pakken.

De indicatoren die daarbij horen zijn:

- Mate waarin de reistijd van en naar het station voor reizigers verbetert per type reiziger en herkomst/bestemming (windrichtingen)
- De bijdrage aan een betere sociale veiligheidsbeleving.
- Mate van vindbaarheid, herkenbaarheid en allure van de toegangen van de verschillende functies in de knoop (zoals de in- en uitgang stalling(en), station entrees)

Doelstelling 3

De belangrijkste **regionale ov-hub** aan de westkant van Rotterdam. Met zijn trein, tram, metro, bus én een P+R vlak naast de A20, en de voorziene verstedelijking direct rondom het station, vormt Schiedam Centrum in potentie een ideaal metropolitaan knooppunt/centrum. Dit biedt kansen voor een nieuwe gezamenlijke verdeelhal voor trein en metro en betere integratie van bus- en tramhalten met een duidelijke positionering van stallingen, logische positionering van P+R en MaaS-faciliteiten.

De indicatoren die daarbij horen zijn:

- Mate waarin netwerken van verschillende modaliteiten op elkaar aansluiten en onderdeel zijn van een netwerk
- Mate waarin het OV-knooppunt Schiedam de mobiliteitstransitie in een grotere omgeving weet te bedienen.

Doelstelling 4

De vierde doelstelling is het ontwikkelen van een kwalitatief multimodaal knooppunt met oog op de configuratie, inrichting en uitstraling van het station en zijn omgeving volgens de principes van 'Het Nieuwe Stationskwartier'. De zes aanbevelingen hiervoor zijn:

- Richt de gebiedsontwikkeling op het **vanzelfsprekend verankeren** van het multimodale knooppunt **in de stedelijke structuur**.
- Bewaak de toekomstvastе bereikbaarheid van de ov-knoop en een vloeiende transfer⁵.
- Maak de **openbare ruimte** de belangrijke component van herinrichtingsopgave.
- Zet bij de configuratie, dimensionering en inrichting van de buitenruimte de **voetganger op één en de fietser op twee**.
- Maak slim gebruik van de ruimte door **meervoudig grondgebruik**, met oog op het navigatiegemak van de voetganger.
- Houd het stationsgebouw goed zichtbaar en herkenbaar.

Daaruit volgen de volgende indicatoren.

- Mate waarin het knooppunt herkenbaar en logisch verankert is in de stedelijke structuur

⁵ De 'vloeiende transfer' als doelstelling is al als doelstelling verwerkt in doelstelling 1: "de mate waarin reizigersstromen worden gefaciliteerd".

- Mate waarin het knooppunt in de inrichting voldoende flexibel, toekomstvast en adaptief is.
- Mate waarin de openbare ruimte het knooppunt drempelloos, veilig en duurzaam met de straten, parken, pleinen en voorzieningen van de stad verbindt.
- Mate waarin de langzame mobiliteit (voetgangers en fietsers) prioriteit geniet in de configuratie, dimensionering en inrichting van de buitenruimte.
- Mate waarin het knooppunt de modal shift faciliteert.

4.3 De rol van de onderzoeksvragen

Onderzoek is nodig om inzicht te kunnen geven of de beoogde doelen bereikt worden. Daarvoor is enerzijds een specificatie van de doelen nodig – zoals doorlopen in de vorige paragraaf – en anderzijds moet het oplossend vermogen van de alternatieve oplossingen daarop getoetst worden. Het verkrijgen van dit inzicht gebeurt aan de hand van onderzoeksvragen in de fase voorafgaand aan de beoordeling. In bijlage 1 is de lijst met onderzoeksvragen opgenomen voor knooppunt Schiedam.

4.4 Een logisch beoordelingskader

De basis voor het beoordelingskader is al eerder vastgesteld in de MIRT-startnotitie. Daar zijn tevens doelstellingen benoemd op het niveau van de Oude Lijn. De indicatoren in de vorige paragraaf zijn een uitwerking van deze doelstellingen.

In de tabel op de volgende pagina zijn de doelstellingen uit de startnotitie gekoppeld aan de indicatoren waar ze het meest logisch bij horen.

Thema's	Aspect
Doelbereik	Beter bereikbaar maken van nieuwe woon- en werklocaties langs de Oude Lijn
	Vergroten agglomeratiekracht
	Ontwikkeling economische toplocaties en verstedelijkingslocaties
	Verminderen OV-vervoer knelpunt Oude Lijn
	Verbetering stedelijke leefkwaliteit
	Kansen voor mensen vergroten
	Robuustheid/betrouwbaarheid van het netwerk ³²
	Verbeteren van het functioneren van het netwerk
Overige bereikbaarheidseffecten	Effect op mobiliteitssysteem (HWN/OWN, fiets, OV)
	Bijdrage mobiliteitstransitie (auto naar lopen, fiets, OV)
	Netwerkeffecten (IC's, goederenvervoer)
Externe effecten	Luchtkwaliteit
	Geluid
	Natuur & landschap
	Water & bodem
	Archeologie & Cultuurhistorie
	Gezondheid
	Externe veiligheid
	Duurzaamheid (CO2, klimaat, energie)
Haalbaarheid	Ruimtelijke inpasbaarheid
	Technische maakbaarheid
	Exploitatie
	Kosten
	Baten-kosten
	Toekomstvastheid ³³
	Faseerbaarheid
	Uitvoeringshinder
	Draagvlak

Figuur 7: beoordelingskader uit de startnotitie

Uit Startnotitie Oude Lijn en Knopen		Vertaling naar en vanuit de doelen voor knooppunt Schiedam	
Thema startnotitie	Aspect startnotitie	Indicator	Schiedam
Doelbereik	Beter bereikbaar maken van nieuwe woon- en werklocaties langs de Oude Lijn	Mate waarin de reizigersstromen worden gefaciliteerd	Doelstelling 1
	Vergroten agglomeratiekracht	Mate waarin het knooppunt in de inrichting voldoende flexibel, toekomstvast en adaptief is.	Doelstelling 4
	Ontwikkeling economische toplocaties en verstedelijkingslocaties	Mate waarin het knooppunt herkenbaar en logisch verankert is in de stedelijke structuur	Doelstelling 4
		Mate waarin de openbare ruimte het knooppunt drempelloos, veilig en duurzaam met de straten, parken, pleinen en voorzieningen van de stad verbindt.	Doelstelling 4
	Verminderen OV-vervoerknelpunt Oude Lijn	-	
	Verbetering stedelijke leefkwaliteit	Bijdrage aan de belevingservaring van de verbindingen van/naar het station (loop- en fietsroutes e.d.) en van de transfervoorzieningen (inl. fietsparkeren, P+R e.d.	Doelstelling 1
		De bijdrage een betere sociale veiligheidsbeleving	Doelstelling 2
	Kansen voor mensen vergroten	-	
	Robuustheid/betrouwbaarheid van het netwerk	-	
	Verbeteren van het functioneren van het netwerk	Mate waarin de reistijd van en naar het station voor reizigers verbetert in de toekomstige situatie(per type reizigers en herkomst/bestemming (windrichtingen))	Doelstelling 2
		Mate waarin de reistijd voor forenzen om en door het station verbetert.	Doelstelling 2
Overige bereikbaarheids-effecten	Effect op mobiliteitssysteem (HWN/OWN, fiets, OV)	Mate waarin netwerken van verschillende modaliteiten op elkaar aansluiten en onderdeel zijn van een netwerk	Doelstelling 3
	Bijdrage mobiliteitstransitie (auto naar lopen, fiets, OV)	Mate waarin het OV-knooppunt Schiedam de mobiliteitstransitie door een grotere omgeving te bedienen.	Doelstelling 3
		Mate waarin de langzame mobiliteit (voetgangers en fietsers) prioriteit geniet in de configuratie, dimensionering en inrichting van de buitenruimte	Doelstelling 4
		Mate waarin het knooppunt de modal shift faciliteert.	Doelstelling 4
	Netwerkeffecten (IC's, goederenvervoer)	-	

"Geachte reiziger: bent u ook tevreden met het nieuwe station?"

5. Participatie en communicatie



5.1 Communicatie

In dit hoofdstuk gaan we in op de communicatie en participatie⁶ voor de MIRT Verkenning OV-knooppunt Schiedam. Deze MIRT-verkenning is onderdeel van een breder programma Verkenning Oude Lijn met infrastructurele maatregelen voor de spoorse infrastructuur en drie andere OV-knooppunten in Leiden, Den Haag (Laan van NOI) en Dordrecht waar vergelijkbare opgaven spelen.

Naast een plan voor de communicatie en participatie voor de onderdelen is er ook een overkoepelend participatieplan dat gekoppeld is aan een overkoepelend plan van aanpak voor de Verkenning Oude Lijn. Deze is te vinden op de website van de MIRT verkenning ([link](#)).

De communicatie en participatie voor het OV-knooppunt Schiedam wordt ondergebracht bij het projectteam voor de MIRT-Verkenning Knooppunt Schiedam dat weer is ondergebracht binnen het projectbureau SchieDistrict. Daarmee wordt samenhang in de communicatie en participatie voor het stationsgebied en het OV-knooppunt gewaarborgd.

Algemene doelen van de participatie aanpak

In de Analysefase en de Beoordelingsfase van de MIRT-verkenning worden met organisatie van participatie de volgende doelen nagestreefd:

- We willen de maatschappij meenemen, zorgvuldig handelen en transparant zijn, in lijn met de code maatschappelijke participatie;

- We willen aandachtspunten, wensen en ideeën ophalen / inventariseren voor de verkenning voor een vernieuwd openbaar vervoerknooppunt Schiedam.
- We hebben de behoefte om te weten wat de wensen of de ideeën zijn van de verschillende betrokkenen/stakeholders.
- We willen betrokkenen / stakeholders meenemen in het afwegingsproces.
- We willen het draagvlak voor de verschillende alternatieven inventariseren, teneinde de haalbaarheid en uitvoerbaarheid te onderbouwen en eventuele showstoppers 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 en kennis laten nemen van de integrale aanpak, inclusief de fasering en de mogelijke toekomstige participatie;

In het ontwerp van de participatie nemen we deze doelen mee. Met het nastreven van deze doelen kan worden voldaan aan de vereisten vanuit de kennisgeving en motiveringsplicht, en het voornemen om aangesloten te zijn op de ontwikkelingen in de samenleving.

⁶ Waar hier gesproken wordt van participatie betreft dat participatie zoals dat binnen MIRT-projecten wordt gedefinieerd. Dit kan op onderdelen afwijken van de invulling die binnen Schiedam aan participatie wordt gegeven. Veel van de elementen die Schiedam hanteert komen aan de orde in de op de verkenning volgende fase van planuitwerking. Dan wordt een ontwerp gemaakt van het voorkeursalternatief, waarbij concrete participatie aan de orde is.

Uitgangspunt	Uitwerking
We handelen in de geest van de nieuwe omgevingswet	Kennisgeving, voorbereiding en verzameling van informatie in het kader van de motiveringsplicht.
Focus ligt op impact en mogelijke issues en het ophalen hiervan i.r.t. de verschillende alternatieven	In deze fase ligt het zwaartepunt van participatie bij de deelstudies en de alternatieven die daarin onderzocht worden. Denk aan afstemming met medeoverheden, het meewerken door experts en het identificeren, informeren en consulteren van prioritaire stakeholders. Per alternatief bepalen wat de impact is op stakeholders en welke issues er mogelijk spelen i.r.t. haalbaarheid.
Er is geen formele participatie (inspraak) onder de algemene wet bestuursrecht in deze fase.	De participatie is erop gericht om aangesloten te zijn op initiatieven vanuit de samenleving. Denk aan het opstellen van Spelregels op het gebied van Participatie samen met bewoners en anders stakeholders.
Er worden reacties, zorgpunten, ideeën en randvoorwaarden opgehaald.	Passend bij het niveau van participatie worden werkvormen en middelen ingezet om input op te halen. De input wordt gebruikt om alternatieven te onderbouwen en te verrijken maar ook om nog eventuele alternatieven te ontwikkelen.
De participatie is verankerd in de besluitvorming en governance.	Vooraf is helder hoe met belangentegenstellingen wordt omgegaan, hoe het escalatiemodel is ingericht en hoe de besluitvorming over de tijdens de participatie opgedane inzichten plaatsvindt.

Onderlinge verbondenheid en gezamenlijke mijlpalen

De volgende onderdelen worden tijdens de uitvoering niet op niveau van OV-knooppunt Schiedam maar gezamenlijk door de omgevingsmanager van het overkoepelende project Verkenning Oude Lijn opgepakt:

- We doen een gezamenlijke kennisgeving (conform de nieuwe omgevingswet), hierin beschrijven wij wie we betrekken, waarover en wanneer; wat de rol is van het bevoegd gezag en waar men meer informatie kan vinden die beschikbaar is en komt.
- We hebben een motiveringsplicht: bij het besluit geven wij aan hoe burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen zijn betrokken bij de voorbereiding en wat de resultaten daarvan zijn. Dit betekent dat alle relevante contactmomenten met de omgeving gedocumenteerd worden. Voor de wijze van verantwoorden wordt vanuit de overkoepelende verkenning een format aangeleverd.
- We voegen allemaal dezelfde overall planning in en stemmen onze mijlpalen op elkaar af. Dat wil zeggen dat deze fase van omgevingsparticipatie zodanig tijdig moet zijn afgerond, dat bij de beoordeling van de alternatieven en varianten in de NKO het aspect 'draagvlak' beargumenteerd kan worden gescoord.

Voor wat betreft een aantal generieke stakeholders (waaronder reizigersorganisatie), vindt regelmatig overleg tussen de omgevingsmanagers van de deelstudies en de overkoepelende verkenning plaats, met als doel elkaar te informeren over eventuele ontwikkelingen die de relaties kunnen beïnvloeden.

We gebruiken de overkoepelende verkenning als escalatieniveau. Indien issues de individuele deelstudies overstijgen, omdat de oplossingsruimte zich buiten de scope van de deelstudie bevindt wordt het issue teruggelegd bij de overkoepelende verkenning, waar besloten wordt hoe en of het issue in de analysefase wordt opgepakt.

Verantwoording en besluitvorming

Het inhoudelijke werk gebeurt in de deelprojecten, waaronder dit deelproject knooppunt Schiedam. Hierin worden ten behoeve van de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO) de Oplossingsrichtingen verzameld en beschreven, wordt het participatietraject⁷ uitgevoerd, wordt de omgeving betrokken, en worden de Oplossingsrichtingen geconfronteerd aan het Beoordelingskader. Elk deelproject levert een eigen NKO op.

Aansluitend worden de stakeholders, in meedenksessies, betrokken bij het Beoordelingsfase dat leidt tot een voorkeursalternatief voor het OV-knooppunt Schiedam.

⁷ Zie 1

Niveaus van participatie

Informeren

De stakeholder wordt schriftelijk/mondeling op de hoogte gebracht van de voortgang van het project. De mogelijkheid wordt geboden om (eenzijdig) te reageren bijvoorbeeld door middel van een emailadres, telefonisch via het KCC of verzendmogelijkheid via de project website.

Meedenken

De stakeholder denkt waar mogelijk (?)mee in het project. De projectgroep maakt een verslag van de inbreng en koppelt het terug. Het initiatief ligt grotendeels bij de projectgroep. Zij geeft aan wanneer in het proces de stakeholder gestructureerd mee kan denken (bijvoorbeeld in vorm van een informatieavond). Daarnaast is het denkbaar dat de stakeholder ad-hoc punten aangeeft die van belang worden geacht.

Belangrijk verschil met Informeren is dat de projectgroep hier echt in gesprek is met de stakeholder. De terugkoppeling naar de stakeholder – bij voorkeur mondeling – is daarbij van belang.

Meewerken

De stakeholder werkt mee in het project en draagt bij aan de oplossingsrichtingen. Het overleg met de stakeholder kent hier een structureel karakter. Dat vraagt van de stakeholder ook meer tijd en commitment. Bijvoorbeeld in de vorm van het bijwonen van projectgroep-vergaderingen om inhoudelijke punten in te brengen.

Belangrijk verschil met Meedenken is dat de stakeholder directer richting kan geven. Men zit dicht op de voorbereiding van de oplossingen waarover keuzes gemaakt gaan worden.

Meebeslissen

In deze rol heeft de stakeholder een stem in het besluit dat wordt genomen. Het gaat hier om de initiatiefnemers/partijen die financieel bijdragen.

5.2 Stakeholderanalyse

Hieronder zijn de stakeholders geordend naar niveau van participatie zoals die in deze fase zijn geïdentificeerd:

- **Meewerken:** Gemeente Schiedam, MRDH, RET, NS, ProRail, project SchieDistrict, Spoorbouwmeester en stedenbouwkundige supervisor SchieDistrict.
- **Meedenken:** ROVER, gehandicaptenorganisaties Schiedam, georganiseerde bedrijfsleven Schiedam / SchieDistrict, ouderenorganisaties Schiedam, wijkorganen, afdeling Schiedam fietsersbond, Stichting Schiedam Partners.
- **Informeren:** bewoners en ondernemers primair in de omgeving van het station (wijken: Spaanse Polder, Stationsbuurt, Wetenschappersbuurt, Singelkwartier, Newtonbuurt en Hollandiabuurt) en verder in de gemeente.

5.3 Organisatie en planning van het omgevingsmanagement

De participatie voor de MIRT-Verkenning knooppunt Schiedam voor de Analyse en voor de Beoordelingsfase kent drie niveaus van betrokkenheid binnen de totale participatieladder. In het kader op de volgende pagina staan de vier niveaus beschreven. Voor Schiedam gaat het om de volgende vier niveaus:

1. **Informeren:** er is sprake van passieve en actieve informatievoorziening voor een brede groep van bewoners en gebruikers van het knooppunt Schiedam. Dat gebeurt via de bestaande algemene websites van de gemeente Schiedam, de website van SchieDistrict, persberichten, huis-aan-huis brieven, twitter, LinkedIn en de lokale media. Bewoners, ondernemers en anderen kunnen actief reageren: "Wilt u meedoen? Stuur een e-mail naar: participatie.schiedistrict@schiedam.nl"

2. **Meedenken:** dit is aan de orde voor partijen die inhoudelijk direct gekoppeld zijn aan het station en de stationsomgeving. Dat betreft de ontwikkelaars van Schieveste en de vastgoedeigenaren in het afgebakende gebied. Daarnaast gaat het om vertegenwoordigers van de eindgebruikers, de reizigers. Om die een stem te geven worden sessies georganiseerd met vertegenwoordigers van Rover, de Fietsersbond, ondernemers in stationshal, gehandicaptenorganisaties en wijk-/buurtraden (of iets vergelijkbaars) van de aanliggende woonbuurten.

3. **Meewerken:** Feitelijk gebeurt dat structureel in het projectteam voor de MIRT-Verkenning knooppunt Schiedam, waarin RET, MRDH, NS, ProRail met de gemeente gezamenlijk werken aan de uitvoering van de verkenning. Het projectteam wordt ondersteund door een in te huren ontwerp- en/of ingenieursbureau. Daarnaast zijn adviseurs van het projectteam, de spoorbouwmeester en de stedenbouwkundige supervisor van SchieDistrict.

4. **Meebeslissen:** De beslissingen die tijdens de Verkenning (over de Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen) en aan het einde van de Verkenning (over het Voorkeursalternatief) moeten worden genomen liggen op inhoud bij de Programmaraad MoVe en op de bekostiging bij het Bestuurlijk Overleg (BO) MIRT. In hoofdstuk 6 staat welke partijen onderdeel zijn van de Programmaraad MoVe en van het BO MIRT.

Voorafgaand aan de sessies vindt een **stakeholderanalyse** plaats om de lijst van stakeholders te actualiseren en de boodschappen en vragen aan de stakeholders nog scherper neer te zetten.

Voor de duur van deze Verkenning (analyse- en beoordelingsfase) zijn vier meedenksessies voorzien voor deze groep. Dit zijn live-sessies, waarbij het mogelijk is om ook digitaal aan de sessies deel te nemen.

Analysefase

Sessie 1 (Q1 2023): meedenken over mogelijke oplossingsrichtingen, start analysefase

Voor de groep die meedenkt is belangrijk dat bij de start van de MIRT-verkenning deze groepen wordt uitgenodigd te reflecteren op alle bouwstenen van de drie alternatieven in de MIRT-Verkenning. Welke problemen en ideeën hebben zij bij dit OV-knooppunt die vooral niet vergeten moeten worden? Is de variantie van te onderzoeken oplossingen volledig en dus voldoende breed? Zien partijen nog andere oplossingen die in de MIRT-Verkenning meegenomen moeten worden?

Indien hieruit aanvullende oplossingsrichtingen komen voor onderdelen van het knooppunt, dan gaan die mee in de op te stellen Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen.

Sessie 2 (Q3 2023): voortgang inhoudelijke uitwerkingen, einde analysefase

In deze sessie worden de “meedenkers” bijgepraat over de inhoudelijke onderzoeken en ontwerp uitwerkingen van de alternatieven. De beoordeling moet nog plaatsvinden. Deelnemers kan worden gevraagd naar hun oordeel over de uitgewerkte alternatieven. Dat levert input op voor de formele beoordeling in de Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO).

Het resultaat van de eerste en tweede sessie wordt neergelegd in een **inventarisatienota** met de door stakeholders ervaren problemen en aangedragen ideeën voor het OV-knooppunt Schiedam. Deze wordt gedeeld met het projectteam van de MIRT verkenning OV-Knooppunt Schiedam Centrum, op de gemeentelijke website en de projectwebsite SchieDistrict en met B&W en de gemeenteraad.

Beoordelingsfase (doorkijk)

Sessie 3 (Q1 2024): bespreken NKO en beoordelingen, start beoordelingsfase

Deze sessie wordt de NKO besproken en wordt ingegaan op de overgebleven alternatieven en hoe die nu verder beoordeeld gaan worden. De “meedenkers” kan worden gevraagd naar wat zij in de verdere uitwerking van de kansrijke oplossingen belangrijk vinden en waar hun eventuele voorkeuren liggen. Dit levert input op voor het proces van beoordelen richting een Voorkeursalternatief.

Sessie 4: Toelichting voorkeursalternatief

In de laatste sessie wordt het Voorkeursalternatief toegelicht en hoe daartoe is gekomen. Tevens worden de afrondende stappen toegelicht en zal een eerste input gevraagd worden voor de ontwerpuitwerkingen die in de volgende MIRT fase aan de orde zijn.

5.4 Uitvoering communicatie en participatie OV-knooppunt Schiedam

De uitvoering van alle communicatie en participatie-activiteiten ligt bij de omgevingsmanager en communicatieadviseur van het projectteam MIRT-Verkenning OV-knooppunt Schiedam. Dat projectteam is ondergebracht bij het projectbureau van SchieDistrict. Er zal nauw contact zijn tussen de adviseurs voor het knooppunt en die voor SchieDistrict waarmee is gewaarborgd dat de communicatie voor knooppunt en het hele SchieDistrict op elkaar is afgestemd.

Kosten: PM

--	--	--

--	--	--

A close-up photograph of a person's hand gripping a grey pull-up bar. The hand is wearing a dark brown leather jacket. The background is a blurred gym setting with yellow and blue equipment and bright sunlight filtering through a window.

"Organiseren wat je met elkaar te doen hebt"

6. Governance en organisatie

6.1 Governance: hoe de samenwerking gaat werken

Het organiseren van de governance gaat vooral om de **organisatie van wat je met elkaar te doen** hebt. “Wat” er te doen is, “wie” het doet en “wanneer” dat gedaan wordt, is in de voorgaande hoofdstukken beschreven. Governance gaat dus vooral over “hoe” je dat samen doet. Belangrijke thema’s daarbij zijn **leidende principes** (hoe moet de samenwerking werken, wat verwachten partners van de samenwerking), de **sturingsrelaties en werkwijzen** (hoe verhoudt het projectteam zich tot het programma MoVe, wie is de trekker en stuurt op samenhang) en tot slot de **organisatie en inrichting** (welke organisatievorm is passend, welke overleggen vinden plaats, wat wordt daar besproken en wie is aanwezig).

6.2 Gezamenlijkheid en transparantie als leidende principes

Deelnemende partijen in de verkenning van knooppunt Schiedam zijn de gemeente Schiedam, NS, ProRail, RET en de MRDH. In een eerdere fase was de provincie Zuid-Holland ook stakeholder, maar zij hebben zich teruggetrokken omdat de MRDH al op bovenlokaal niveau een rol als vervoersautoriteit vervult. De partners werken al geruime tijd samen en zetten deze samenwerking ook graag voort. De bestaande overlegvormen en processen zijn daarbij leidend. In de toekomstige samenwerking zijn **gezamenlijkheid** en **transparantie** de leidende principes. Besluiten die invloed hebben op elkaars belangen dienen gezamenlijk en transparant te worden genomen. Dit om te voorkomen dat partners elkaar verrassen.

6.3 De sturingsrelaties en werkwijzen van het programma

Het programma MoVe is het overkoepelende programma waar de knooppuntontwikkeling Station Schiedam onderdeel van uit maakt. Het

programma MoVe heeft haar organisatie en aansturing vastgesteld⁸. Op deze werkwijze dient de Knooppuntontwikkeling Schiedam aan te haken.

Het **Directeuren overleg Verkenning Oude Lijn** is het centrale aansturingsgremium voor de MIRT-Verkenning. Alles wat scope, planning, voortgang, kosten, budget, draagvlak en kwaliteit betreft wordt voor dit project bepaald door dit DO Oude Lijn. Het DO Oude Lijn is opdrachtgever voor de MIRT-Verkenning. Het DO Oude Lijn geeft het **Projectteam Verkenning Oude Lijn** opdracht om de MIRT-Verkenning uit te voeren conform de voorgelegde voorstellen voor inhoud, organisatie en proces. Het **DO MoVe** richt zich op de zaken die het Programma MoVe betreffen. Het DO gaat over zaken die een afweging vragen op programmaniveau ten aanzien van besluiten over inhoud, middelen en capaciteit. Dit was bijvoorbeeld het geval bij de start van de verkenning. Tot slot is de **ProgrammaRaad MoVe** (PR MoVe) het bestuurlijke besluitvormingsgremium van het Programma MoVe. De ProgrammaRaad neemt ook de eindbesluiten in de MIRT-Verkenning Oude Lijn.

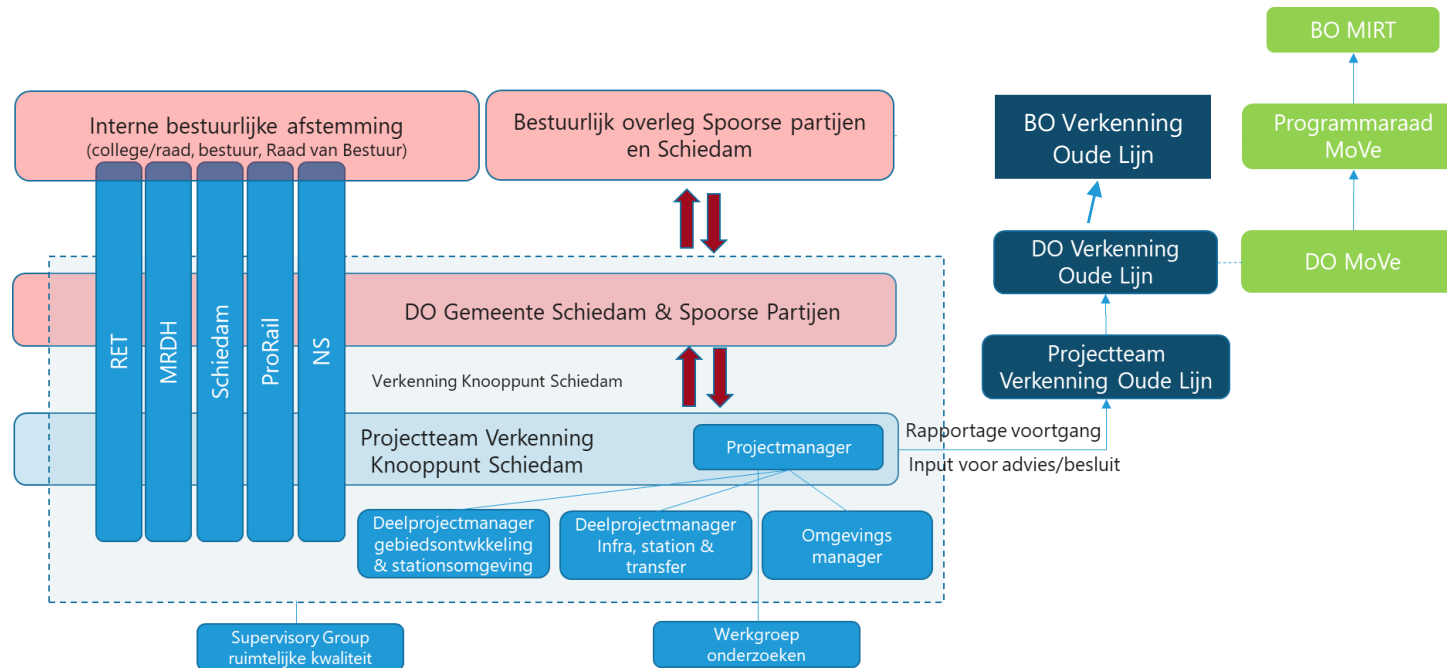
Schiedam heeft een vertegenwoordiger in alle overlegvormen op MoVe-niveau. De gemeente Schiedam fungeert als trekker voor de knooppunt-ontwikkeling en heeft daarvoor een projectmanager toegewezen. Deze projectmanager neemt ook deel aan het Projectteam Oude Lijn.

6.4 De organisatie van het knooppunt Schiedam

Gelet op de huidige uitgangspunten en verwachtingen voor de samenwerking is de organisatievorm afgesproken zoals figuur 8 weergeeft.

⁸ Zoals vastgesteld in het “Voorstel opzet aansturing en organisatie MIRT-verkenning Infrastructuur & Knooppunten Oude Lijn”

- Alle stakeholders nemen deel aan het projectteam voor de verkenning van knooppunt Schiedam.
- De gemeente Schiedam is de beoogde trekkende partij.
- In persoon vertegenwoordigt de projectmanager van de gemeente Schiedam de organisatie. Deze projectmanager neemt zitting in het projectteam Verkenning Oude Lijn van Move en is opdrachtgever van de werkgroep onderzoeken en de Supervisory Group Ruimtelijke Kwaliteit.
- Iedere organisatie is verantwoordelijk voor haar eigen interne afstemming via de daar gebruikelijke interne afstemmingslijnen.
- Op strategisch niveau wordt het bestaande Bestuurlijk Overleg Gemeente Schiedam & Spoorse Partijen aangewend als afstemmingsgremium over de OV-knoop en de gebiedsontwikkeling SchieDistrict. Het DO Spoorse partijen en gemeente Schiedam bereidt hiervoor de agenda voor.
- De Supervisory Group Ruimtelijke Kwaliteit rapporteert aan projectteam én bestuurlijk overleg Spoorse Partijen en Gemeente Schiedam.
- Een afvaardiging van de Gemeente Schiedam, NS en ProRail maakt deel uit van respectievelijk het DO- en een BO Verkenning Oude Lijn.



Figuur 8 Organisatie-inrichting knooppunt Schiedam

6.5 Projectbeheersing

Projectbeheersing gaat over alle activiteiten die de beheersing van een project faciliteren. Hiervoor sluiten we aan op de **GOTIK-methode** door richting geven te geven in termen van Geld, Organisatie, Tijd, Informatie en Kwaliteit.

Geld

Sturen op geld wordt gedaan om over actuele financiële informatie te beschikken en om inzicht te geven in de financiële prognoses en realisatie van kosten, inkomsten en uren in relatie tot de baseline. Ten behoeve van de **beheersing van financiën** gebruiken we een ramingsmodel wat voor alle kostencomponenten wordt bijgewerkt. Het project rapporteert per kwartaal de realisatie en prognose in relatie tot het budget. Hierbij wordt aangesloten op de interne P&C-cyclus, waarna eventueel corrigerende maatregelen getroffen worden. De financiën worden integraal beheerst in relatie tot scope, risico's en planning.

Tabel 1 is een kostenraming voor het knooppunt Schiedam. De raming is onderverdeeld in een tweetal processen; het proces om te komen tot een Nota Kansrijke Oplossingen (NKO) en het proces om te komen tot een voorkeursalternatief (VKA). Beide trajecten duren voor Schiedam naar verwachting ongeveer een jaar.

Organisatie

Dit is het totaal van personen, bedrijven, partijen en andere entiteiten die activiteiten kunnen ondernemen binnen het project. Daarbij is het van belang om de **governance** te beschrijven en voor elke entiteit aan te geven wat de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden zijn. In paragraaf 6.4 is de governance beschreven. Het toekennen van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden gebeurt in een latere fase van de MIRT-verkenning.

Tabel 1: capaciteit en financiën knooppunt Schiedam

PM

Tijd

Sturen op tijd gebeurt aan de hand van **planningsmanagement**. Dit houdt in dat in de projectplanning in systematische fases, taken en mijlpalen worden toegevoegd en de afhankelijkheden (kritieke pad) in kaart worden gebracht. Dit is gedaan in het hoofdstuk 3 "Activiteiten en mijlpalen".

Informatie

Informatie gaat om het sturen op alle beschikbare informatie die voorafgaand aan het project in de *ontwikkelingsfase*, tijdens de *uitvoeringsfase* en achteraf in de *nazorgfase* aanwezig was, er van buiten af bij komt en binnen het project wordt geproduceerd. Sturing hierop gebeurt aan de hand van **informatiemanagement**; het transformeren van data naar informatie en het vastleggen van informatie ten einde optimaal ondersteuning te bieden aan het operationele proces van het project.

Eens per kwartaal wordt een rapportage opgesteld voor alle deelprojecten. Deze rapportage wordt, op verzoek van de Raad, aanvullend op de producten van de beleids- en beheercyclus opgesteld. De kwartaalrapportage wordt vrijgegeven door de ambtelijk opdrachtgever en vastgesteld door de bestuurlijk opdrachtgever.

Kwaliteit

Door de toepassing van de GOTIK-methode wordt sturing op kwaliteit geborgd. Kwaliteit in deze context betekent inhoudelijk de juiste afwegingen te maken om tot een voorkeursbeslissing te komen. Het doel van kwaliteitsborging is het inbouwen van waarborgen voor voldoende kwaliteit van producten en processen. Een goede kwaliteitsborging draagt bij aan het nemen van een stabiele voorkeursbeslissing.

6.6 Inkoop

Zoals uit tabel 1 blijkt zal de nodige kennis en expertise ingekocht moeten worden om tot een voorkeursalternatief te komen. Deze inkopen zullen aanbesteed moeten worden conform de Aanbestedingswet 2012, die de regels voor aanbestedingen schetst. Het risico wanneer alle knooppunten uit het Move-programma tegelijkertijd aanbesteden is dat de knooppunten hun eigen concurrentie organiseren. Zo zullen alle knooppunten een ingenieurs- en ontwerp bureau aan zich moeten binden, maar is het aantal (goede) ingenieurs- en ontwerp bureaus in Nederland – en hun beschikbare tijd – beperkt.

Daarom wordt er op Move-niveau namens de verschillende knooppunten een uitgangspuntennotitie ontwikkeld hoe hiermee om te gaan en hoe de gezamenlijke kosten te verdelen. Uitgangspunt in deze notitie is dat ieder knooppunt haar eigen studiekosten voor de Verkenning draagt. Zodra deze notities zijn vastgesteld in het DO Move, wordt op basis van deze uitgangspunten een eigen inkoopstrategie voor knooppunt Schiedam opgesteld.

Bijlage 1 | Onderzoeksvragen MIRT-verkenning knooppunt Schiedam

Knelpunt	Onderzoeksvraag	Type vraag
1 Passage: hinderlijke hoogteverschillen in het station, te krappe tunnel, onoverzichtelijke looproutes en onvolwaardige entree aan noordzijde	<u>In welke varianten worden de hinderlijke hoogteverschillen in het station, te krappe tunnel, onoverzichtelijke looproutes in voldoende mate opgelost?</u>	Beoordeling
	Welke capaciteit van de entree, tunnel, trappen en perrons is noodzakelijk en vanuit beleving sociaal wenselijk?	Randvoorwaarden oplossing
	Is een poortvrije interwijk verbinding nodig?	Ambitie
	Welke mogelijkheden zijn er om de tunnel te verdiepen en te verbreden?	Ontwerpopgave
	Welke mogelijkheden zijn er om de huidige hoogteverschillen en vloerniveaus (binnen en aansluiting met omliggend maaiveld) terug te brengen tot een reizigersdomein op een gelijk niveau?	Ontwerpopgave
2 Transfer: onderlinge verbindingen van het OV zijn niet logisch; niet goed vindbaar en ver uit elkaar	<u>In welke varianten worden de onlogische onderlinge verbindingen van het OV, de slechte vindbaarheid en ver uit elkaar liggende modaliteiten voor de transfer in voldoende mate opgelost?</u>	Beoordeling
	Hoe zien de huidige overstaprelaties (in %) eruit?	Inzicht in huidige situatie
	Hoe verloopt het in- en uitchecken bij overstappen en hoe kan dit beter?	Inzicht in huidige situatie
	Welke afstand/looptijd is aanvaardbaar bij transfer tussen de technieken?	Randvoorwaarden oplossing
	Wat zijn naast afstand, looptijd, veiligheid, zichtbaarheid en aantrekkelijkheid nog meer factoren die de transfer verbeteren?	Randvoorwaarden oplossing
	Hoe zijn de onderscheidende domeinen van NS, RET en derden voldoende	

Knelpunt	Onderzoeksvraag	Type vraag
	herkenbaar voor de reiziger?	
	Is het wenselijk en mogelijk om een gezamenlijk reizigersdomein te hebben?	Randvoorwaarden oplossing Ambitie
	Welke mogelijkheden zijn er om een betere transfer tussen OV-modaliteiten mogelijk te maken?	Ontwerpopgave
	Hoe veel (personeels)ruimte(s) is nodig voor service en logistiek voor het metrobeheer?	Randvoorwaarden oplossing
3	Fietsparkeren moet een goede plek in het nieuwe stationsgebied krijgen	
	<u>In welke varianten wordt het fietsparkeren in voldoende mate opgelost?</u>	<u>Beoordeling</u>
	Hoeveel plekken moet het fietsparkeren minimaal en idealiter faciliteren in de toekomstige situatie?	Randvoorwaarde oplossing
	Wat is de opgave fietsparkeren 2040 en wat is de beoogde balans in het stallen (gratis maaiveld / bewaakt stalling)	Randvoorwaarde oplossing
	Wat zijn de windrichtingen en aantallen van de fietsers in de huidige en toekomstige situatie en wat is de benodigde locatie(s) voor fietsenstalling per windrichting	Inzicht huidige situatie
		Ontwerpopgave
	Onder welke voorwaarden is het mogelijk om een fietsenstalling te integreren in een vastgoedontwikkeling van derden in de omgeving van het station met een logische (directe) verbinding naar het station?	
	Wat zijn de mogelijkheden voor de fietsparkeervoorzieningen en welke	Ontwerpopgave

Knelpunt	Onderzoeksvraag	Type vraag
	consequenties hebben die mogelijkheden?	
4	P+R moet een goede plek krijgen in het nieuwe stationsgebied	<u>In welke varianten krijgt de P+R een goede plek in het nieuwe stationsgebied?</u> <u>Beoordeling</u> Wat is de huidige samenstelling van de P+R gebruikers? (welke soorten zijn er, waar komen ze vandaan en welk OV gebruiken ze na parkeren?) Inzicht in huidige situatie Wat is de benodigde P+R capaciteit? Randvoorwaarden oplossing Wat is gezien de herkomst van automobilisten en routing naar het station de wenselijke locatie voor de P+R? Randvoorwaarden oplossing Aan welke voorwaarden moet de bioscoop garage voldoen om te functioneren als P+R voor de verschillende OV modaliteiten? Ontwerpopgave Op welke wijze is de huidige bioscoop garage geschikt te maken als P+R voor alle OV reizigers? Ontwerpopgave
5	Routes naar het Stationsgebied zijn onvoldoende helder/aantrekkelijk/aansluitend op fietsparkeervoorzieningen	<u>In welke varianten wordt het gebrek aan helderheid, aantrekkelijkheid en aansluiting van de routes naar het stationsgebied op de fietsparkeervoorzieningen in voldoende mate opgelost?</u> <u>Beoordeling</u> Hoe veilig is de route van en naar de entree fietsparkeren? (vooral in relatie tot de tram) Inzicht in huidige situatie Wat zijn de windrichtingen en aantallen van de fietsers in de huidige en toekomstige situatie? Inzicht in huidige situatie Hoe haakt de fietsroute Horvathweg aan op de beoogde fietsparkeervoorziening? Ontwerpopgave Hoe groot is de behoefte aan K+R en vanaf welke windrichting komen de stromen en kunnen deze behoefte worden afgehandeld?

Knelpunt	Onderzoeksvraag	Type vraag
6	Verblijfskwaliteit en sociale veiligheid in en rondom het station	<u>In welke varianten wordt het gebrek aan verblijfskwaliteit en sociale veiligheid in en rondom het station in voldoende mate opgelost?</u>
	Wat is in termen als uitstraling, voorzieningen, overzicht, verlichting etc. <i>nodig</i> om het station aantrekkelijk en sociaal veilig te maken?	Beoordeling
	Welke slimme verbindingen zijn er te leggen tussen het station en de naburige te bouwen woningen?	Randvoorwaarden oplossing
	Op welke wijze is het voor de reizigers aantrekkelijk en sociaal veilig om te gaan en komen naar het station en door het station van en naar de verschillende modaliteiten?	Ontwerpopgave
7	Creëren van aantrekkelijke verkeersroutes langs de Schie	<u>In welke varianten wordt in voldoende mate aantrekkelijke verkeersroutes langs de Schie gecreëerd?</u>
	Hoe kan de passage langs de Schie een positieve bijdrage leveren aan de gebiedsbeleving?	Beoordeling
	Hoe is een betere, sociaal veiligere verbinding met de wijken over de Schie te realiseren?	Ontwerpopgave
8	Busstation en Horvathweg. Is onoverzichtelijk, onveilig, niet goed herkenbaar en lange looplijnen	<u>In welke varianten wordt de onoverzichtelijkheid, onveiligheid, slechte herkenbaarheid en lange looplijnen voor het busstation en de Horvathweg in voldoende mate opgelost?</u>
	Wat is 'aantrekkelijk wachten' en hoe kan het wachten op de bus net zo aantrekkelijk worden als het wachten op metro of trein?	Beoordeling
	Hoe kan (de veiligheid van de) transfer van/naar bus worden verbeterd?	Kennisvraag
		ontwerpopgave / Ontwerpopgave Ontwerpopgave

Knelpunt	Onderzoeksvraag	Type vraag
9 Entreezones: het toekomstig ruimtebeslag in de ontwikkeling Schieveste en aan de Zuidzijde, haar modaliteiten en services	<u>In welke varianten worden de stedelijke gebieden op het station in voldoende mate aangesloten?</u>	<u>Beoordeling</u>
	Welke oplossing draagt het beste bij aan de integrale bereikbaarheidsopgave van de stad Schiedam in het algemeen en verstedelijkingslocaties zoals Schieveste, Nieuw Mathenesse en M4H in het bijzonder?	Randvoorwaarden oplossing
	Wat is het ruimtebeslag van de verschillende functies horende bij de entree (infoborden; poortjes etc.?)	Randvoorwaarden oplossing
	Op welke wijze kan er invulling gegeven worden aan de toekomstige bredere Noordentree in relatie tot de woningopgave op Schieveste waarbij wordt voldaan aan een goede doorgang naar het station en het station en de (transfer)voorzieningen veilig, zichtbaar, bereikbaar en toegankelijk blijven voor reizigers vanwege de verwevenheid tussen de nieuwe entree voor het station en de toekomstig bebouwing	Ontwerpopgave
10 Oostzijde: mogelijke opgang naar metro en trein en Boerhavepassage verbinden met het station	<u>In welke varianten is een opgang van de Boerhavepassage naar de perrons mogelijk en acceptabel voor alle partijen?</u>	<u>Beoordeling</u>
	Wat zijn de leidende principes in de besluitvorming of er wel / geen tweede toegang komt?	Randvoorwaarden oplossing
	Wat is de bijdrage van opgangen aan de bereikbaarheids- en parkeeropgave van de verschillende modaliteiten van Schiedam Oost?	Ontwerpopgave
	Is het wenselijk om de achteruitgang van metro op bestaande plek te handhaven of een nieuwe te openen?	Ontwerpopgave
	Hoe groot is de impact (omzet, branchering, aantal winkels) van een tweede opgang voor reizigersstromen op perron en commercie en wat is wel/niet acceptabel?	Ontwerpopgave Ontwerpopgave

Knelpunt	Onderzoeksvraag	Type vraag
	Wat is de impact op de reiziger in reistijd, gemak en capaciteit?	
	Wat zijn de effecten van een tweede opgang op het ruimtebeslag fietsparkeren en andere modaliteiten?	Ontwerpopgave
A Algemeen	Hoe wenselijk zijn extra investeringen in de uitstraling van het station?	Ambitie
	In welke mate is klimaatadaptiviteit een vraagstuk in de ontwerpopgave?	Ambitie
	Wat is de relatie van de knooppuntontwikkeling met de MIRT-verkenning viersporigheid?	Ambitie
	Hoe ver ga je in het toekomstbestendig maken van het station?	Ambitie
	Wat is de relatie tussen de vastgoedontwikkeling en het bestaande station? (visueel / functioneel)	Ontwerpopgave
	Welke ruimte is mogelijk geschikt voor een toekomstige (smart) mobility hub?	Ontwerpopgave
	Hoe kan de stationsontwikkeling bijdragen aan de economische/toeristische ambities voor de Schiedamse Binnenstad en de opgave voor de route station-binnenstad?	Ontwerpopgave Ontwerpopgave
	Hoe kunnen we de zichtbaarheid en vindbaarheid maximaliseren? (wayfinding)	



**Nederland
mooier
maken**

**Nederland
mooier
maken**

APPM werkt aan een mooier Nederland.
We streven naar een leefbare, bereikbare,
klimaatbestendige, waterrijke en
duurzame samenleving.

APPM werkt aan een mooier Nederland.
We streven naar een leefbare, bereikbare,
klimaatbestendige, waterrijke en
duurzame samenleving.

APPM werkt aan een mooier Nederland.