

MIRT-Verkenning Oude Lijn Deelverkenning CitySprinter en Nieuwe Stations

Herijkt Participatieplan Analytische Fase



Van ProRail
Omgevingsmanager Eric Westerhuis, Hans Loonstra
Opstellers Jelyn Stegewans, Mirre Blok, Erik van der Veen (AT Osborne)

Versie 1.0
Datum vaststelling 11 januari 2024
Datum laatste revisie 15 mei 2024

Status Definitief
Vertrouwelijkheid Openbaar

Inhoud

1. Inleiding, context, doel, resultaat en uitgangspunten	3
1.1 Inleiding	3
1.2 Context	3
1.3 Doel en resultaat participatie	5
1.4 Uitgangspunten	6
1.4.1 Opgave Analytische fase deelverkenning CitySprinter en Nieuwe Stations	6
1.4.2 Planologische procedure	7
1.4.3 Participatieplan MIRT-Verkenning Oude Lijn	7
1.4.4 Raakvlakken	7
2. Organisatie en participatieaanpak	8
2.1 Inleiding	8
2.2 Studiegebied	8
2.3 Brede opgave in het totale studiegebied	10
2.4 Relatie inhoudelijke uitwerking en participatie met brede omgeving	11
2.5 Organisatie	12
2.5.1 Bestuurlijk overleg, Directeurenoverleg en Ambtelijk vooroverleg	12
2.5.2 Projectgroep	12
2.5.3 Werkteams	12
2.5.4 Afstemgroep infrastructuur	14
2.5.5 Afstemgroep bestaande stations	14
2.5.6 Klankbordgroep	14
2.5.7 Ronde tafels met vertegenwoordigers koepelorganisaties	14
2.5.8 Meedenksessies met brede omgeving	14
2.6 Uitvoering participatie	15
2.6.1 Participatieniveau en doelgroepen	15
2.6.2 Participatieaanpak medeoverheden (ambtelijke vertegenwoordiging en experts)	16
2.6.3 Participatieaanpak brede omgeving	17
2.7 Participatieruimte	20
2.7.1 Participatieruimte medeoverheden	20
2.7.2 Participatieruimte brede omgeving per participatieronde	20
2.8 Benodigde middelen, incl. afhankelijkheden inhoudelijk spoor	24
2.9 Vastleggen van input	25
2.10 Organisatie informatiebijeenkomst en meedenksessies	25
2.11 Proces en planning	26
2.11.1 Participatie medeoverheden	26
2.11.2 Participatie brede omgeving	26
2.12 Op te stellen producten	27
2.13 Doorkijk naar de Beoordelingsfase	28
2.14 Communicatie	28
2.14.1 Communicatie deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations	28
2.14.2 Communicatie op gebiedsniveau	29
2.14.3 Communicatie tijdens participatiebijeenkomsten met de brede omgeving	30
3. Bijlagen	31
3.1 Bijlage I: Code maatschappelijke participatie	31
3.2 Bijlage II: Eerste omgevingsanalyse deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations	33
3.2.1 Inleiding	33
3.2.2 Overkoepelende opgaven	33
3.2.3 Analyse per studiegebied	34
3.3 Bijlage III: Beoordelingskader Analytische fase MIRT-Verkenning Oude Lijn	42
3.3.1 Doelstellingen MIRT-Verkenning (cf Startbeslissing)	42
3.3.2 Expert judgement	42
3.4 Bijlage IV: Overzicht participatiebeleid en -tools betrokken gemeenten	49

1. Inleiding, context, doel, resultaat en uitgangspunten

1.1 Inleiding

In dit document is uiteengezet hoe ProRail invulling geeft aan de participatie en communicatie voor de deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations als onderdeel van de MIRT-Verkenning Oude Lijn. De deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations wordt uitgevoerd door ProRail, in opdracht van het programma MoVe¹. De deelverkenning is gericht op een frequentieverhoging (in het eindbeeld 12x per uur) van het aantal Sprinters tussen Den Haag Centraal en Dordrecht (incl. bijbehorende infrastructurele maatregelen en milieuruimte) en de realisatie van vier nieuwe stations langs de Oude Lijn: Rijswijk Buiten, Schiedam Kethel, Rotterdam Van Nelle en Dordrecht Leerpark.

De MIRT-Verkenning bestaat uit vier fasen: de Startfase, de Analytische fase, Beoordelingsfase en Besluitvormingsfase. Dit participatieplan heeft betrekking op de Analytische fase van de deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations. In deze fase worden breed oplossingsrichtingen gegenereerd. Deze oplossingsrichtingen worden globaal en kwalitatief beoordeeld op doelbereik, kosten, maakbaarheid en haalbaarheid. Daarnaast worden in deze fase de effecten globaal in beeld gebracht. Het resultaat is een bestuurlijk afgestemde keuze voor kansrijke oplossingsrichtingen die ook wel “zeef 1” wordt genoemd. De Analytische fase vormt daarmee het begin van een proces van studie en besluitvorming. Dit betekent dat er in deze fase nog geen zekerheid kan worden gegeven over de realisatie van plannen.

Door in de deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations te participeren met de betrokken overheden en de brede omgeving – bestaande uit (toekomstige) bewoners, ondernemers, reizigers, recreanten en andere betrokkenen – is het mogelijk om plannen te verrijken en het draagvlak voor verschillende oplossingsrichtingen te toetsen. In dit participatieplan beschrijven wij onze doelen met participatie, de te betrekken partijen, de onderwerpen waarop wij participatie wensen en de wijze waarop wij de participatie vormgeven.

1.2 Context

In steden die langs de Oude Lijn liggen – Leiden, Den Haag, Rijswijk, Delft, Schiedam, Rotterdam en Dordrecht – wonen de meeste mensen en concentreren zich de meeste arbeidsplaatsen. De bestuurlijk keuze, van de partijen binnen het programma MoVe, is om verdere verstedelijking vooral langs de Oude Lijn te concentreren. Naast een forse toename van het aantal woningen blijven ook economische sectoren groeien. Een basisvoorwaarde voor de economische groei is een goede bereikbaarheid, met name per Hoogwaardig Openbaar Vervoer² (HOV).

¹ In het programma MoVe werken de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (een samenwerkingsverband van 23 gemeenten) en de gemeenten Rotterdam en Den Haag samen. Ook is er een nauwe samenwerking met de Verstedelijkingsalliantie welke bestaat uit acht Zuid-Hollandse gemeenten en de provincie.

² Bron: Startbeslissing MIRT-Verkenning Oude Lijn, november 2022.

Het doel van de MIRT-Verkenning Oude Lijn is te komen tot integrale afspraken over een schaa sprong in het metropolitaan OV langs de Oude Lijn in samenhang met de grote verstedelijkingsopgave in deze regio. Het gewenste resultaat van de MIRT-Verkenning is een pakket aan maatregelen die de voorziene groei van woon- en werklocaties in de Zuidelijke Randstad en de mobiliteitstransitie mogelijk maken. Daartoe wordt gekeken naar een stapsgewijze opening van nieuwe stations en het verhogen van de frequentie van de Sprinters³. Tegelijkertijd worden afspraken gemaakt over o.a. woningbouwprogrammering en fasering ruimtelijk flankerend beleid om de binnenstedelijke verstedelijkingsopgave op en nabij de knooppunten mogelijk te maken, waarbij de verschillende tempi op elkaar zijn afgestemd².

De MIRT-Verkenning onderscheidt zes deelverkenningen: de Knooppunten Dordrecht, Schiedam Centrum, Den Haag Laan van NOI en Leiden Centraal, de deelverkenning CitySprinter en Nieuwe stations en het overkoepelende werkspoor Wederkerigheid Verstedelijking en Mobiliteit (zie Figuur 1).



Figuur 1: Overzicht studiegebied MIRT-Verkenning Oude Lijn

De Startbeslissing voor deze Verkenning is genomen in het BO-MIRT van november 2022. Het eerstvolgende bestuurlijke beslismoment is de vaststelling van de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO) vanaf najaar 2024. Het participatieplan richt zich op de Analytische fase van de deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations, lopend van najaar 2022 tot najaar 2024. Binnen de Analytische fase onderscheiden we vier stappen:

- Stap 1: globale logistieke analyse (december 2022 tot maart 2023)
- Stap 2: haalbaarheidsanalyse bedienmodellen (maart 2023 tot oktober 2023)
- Stap 3: impactanalyse van de bouwstenen (oktober 2023 tot juni 2024)
- Stap 4: voorbereiden besluitvorming (juni 2024 en verder)

Bij de start van de Beoordelingsfase medio Q4 2024 zal het participatieplan opnieuw worden herijkt en aangevuld (zie paragraaf 2.13 voor een doorkijk naar de Beoordelingsfase).

³ Er wordt in Rotterdam aan de Oude Lijn nog een nieuw station gebouwd: Station Stadionpark. Dit project zit in een andere fase – planning en studie – en wordt als uitgangspunt genomen in de MIRT-Verkenning Oude Lijn, deelstudie CitySprinter en Nieuwe stations

1.3 Doel en resultaat participatie

ProRail kiest er, als uitvoerende partij, bewust voor om in deze vroege fase te participeren met de brede omgeving. Op de eerste plaats omdat participatie van grote waarde kan zijn voor de deelstudie. Het meenemen van de brede omgeving in de opgave en mogelijke oplossingsrichtingen heeft als doel het verrijken van de oplossingsrichtingen en het vergroten van het draagvlak. Dit is juist van groot belang in een vroege fase als zaken nog vrij abstract zijn. Het is aan participanten of zij mee willen doen of besluiten om af te wachten tot het moment dat zaken concreter zijn. Daarnaast is vroegtijdige participatie de investering waard. De capaciteit en middelen die hiervoor worden ingezet, betalen zich uit later in het proces: betrokkenen zijn geïnformeerd, voelen zich gehoord en snappen beter dat er uiteindelijk afwegingen en keuzes gemaakt moeten worden. Dit helpt in het doorlopen van een voorspelbaarder en daarmee soepeler proces.

Met het faciliteren van participatie in deze vroege fase wordt tevens voldaan aan een wettelijke verplichting, zoals vastgelegd in de MIRT-spelregels, de Code Maatschappelijke Participatie (zie bijlage 3.1) én in de nieuwe Omgevingswet die per 1 januari 2024 in werking is getreden.

De participatiedoelstellingen van de MIRT-Verkenning Oude Lijn, opgesteld door MoVe, worden aangehouden in de deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations:

- We willen de maatschappij meenemen, zorgvuldig handelen en transparant zijn, in lijn met de Code Maatschappelijke Participatie (zie bijlage 3.1).
- We willen het draagvlak voor de verschillende oplossingsrichtingen inventariseren, teneinde de haalbaarheid en uitvoerbaarheid te onderbouwen en eventuele showstoppers (onoverkomelijke belemmeringen) te identificeren.
- We willen helderheid bieden over de besluitvormingsprocedures en deze vooraf, op begrijpelijke wijze inzichtelijk maken.
- We willen de omgeving informeren over de mogelijke schaa sprong en kennis laten nemen van de integrale aanpak, inclusief de fasering en de mogelijke toekomstige participatie.
- Wij willen ideeën, wensen en alternatieven ophalen vanuit de omgeving om varianten te verrijken en zo goed mogelijk aan te sluiten bij de behoeften en belangen. Het moet voor inbrengers zichtbaar zijn wat er met hun input wordt gedaan.

In het ontwerp van de participatie voor de Analytische fase worden deze doelen meegenomen.

De participatie voor de deelstudie Oude Lijn CitySprinter en Nieuwe Stations richt zich op de opgave – realisatie van een schaa sprong in het metropolitaan OV langs de Oude Lijn in samenhang met de grote verstedelijkingsopgave – en op de mogelijke oplossingsrichtingen:

- Vier potentiële nieuwe stations:
 - Rijswijk Buiten;
 - Schiedam Kethel;
 - Rotterdam Van Nelle;
 - Dordrecht Leerpark.

- Frequentieverhoging van de Sprinter naar 8 sprinters per uur (ingroeimodellen) en in het eindbeeld 12 sprinters per uur.
- Benodigde infrastructurele maatregelen om de nieuwe stations en/of de frequentieverhoging mogelijk te maken (waaronder vrije spoor-spoorkruisingen en twee extra sporen tussen Delft Campus en Schiedam Centrum).

Deze in de Startbeslissing genoemde te onderzoeken set oplossingsrichtingen is niet limitatief. Eén van de doelen van de participatie tijdens de deelstudie is het ophalen van ideeën. Dat kan leiden tot nieuwe varianten van oplossingsrichtingen of zelfs nieuwe oplossingsrichtingen.

In de Analytische fase ligt de focus in de participatie op de opgave en de kansrijkheid van oplossingsrichtingen. De oplossingsrichtingen worden onderzocht op kansrijkheid vanuit doelbereik, kosten, maakbaarheid en haalbaarheid. Hierbij wordt ook wordt gekeken naar eventuele showstoppers. Daarnaast worden op hoofdlijnen de effecten in beeld gebracht.

Uitvoering van dit participatieplan resulteert in een logboek en Rapportage Opbrengst Omgevingsparticipatie. In het logboek wordt vanaf de start alle gegeven input bijgehouden. Dit is een levend document dat ook na iedere participatiebijeenkomst wordt besproken in de projectgroep van ProRail, ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), provincie Zuid-Holland en Metropoolregio Rotterdam Den Haag (zie paragraaf 2.5). De projectgroep bepaalt hoe er met de gegeven input wordt omgegaan, incl. de impact op de planning van de deelstudie en legt keuzen ter besluitvorming voor aan het Directeurenoverleg (DO) en indien nodig Bestuurlijk overleg (BO).

De Rapportage Opbrengst Omgevingsparticipatie wordt bij afronding van de Analytische fase opgeleverd. Hierin wordt het gevolgde proces, de gegeven input vanuit de participatiemomenten met de brede omgeving en de wijze waarop hiermee is omgegaan vastgelegd. De rapportage vormt de onderbouwing van het draagvlak onder de stakeholders voor de verschillende oplossingsrichtingen. Het draagvlak is één van de aspecten van het Beoordelingskader waarop de verschillende oplossingsrichtingen worden beoordeeld. De rapportage Opbrengst Omgevingsparticipatie is daarom tevens een bijlage bij de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO) CitySprinter en Nieuwe Stations.

1.4 Uitgangspunten

1.4.1 Opgave Analytische fase deelverkenning CitySprinter en Nieuwe Stations

Het doel van de Analytische fase van de door ProRail uitgevoerde deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations van de MIRT-Verkenning Oude Lijn is om, samen met betrokken partijen, beslisinformatie te genereren voor het selecteren van kansrijke oplossingsrichtingen voor het realiseren van een schaa sprong CitySprinter en Nieuwe Stations op de Oude Lijn. De selectie van kansrijke oplossingsrichtingen gebeurt aan de hand van het Beoordelingskader uit de Startbeslissing (zie bijlage 3.3).

1.4.2 Planologische procedure

Het ministerie van IenW is met de gemeenten in overleg over een samenhangende aanpak in de te zijner tijd benodigde planologische procedure(s) voor de MIRT-Verkenning Oude Lijn (alle deelstudies). De uitkomsten zullen te zijner tijd verwerkt worden in de participatie-aanpak.

1.4.3 Participatieplan MIRT-Verkenning Oude Lijn

Bij de Startbeslissing van de MIRT-Verkenning zijn, in het bijbehorende participatieplan voor de gehele MIRT-Verkenning Oude Lijn, de kaders vastgesteld voor participatie in de Analytische fase. Hierin is een "hoofdcoers" uitgezet voor de verschillende deelstudies van de MIRT-Verkenning. De belangrijkste elementen van deze overkoepelende participatieaanpak voor de Analytische fase van deze MIRT-Verkenning zijn:

- de afstemming met medeoverheden vanuit de deelstudies;
- de participatie van experts en;
- het identificeren, consulteren en informeren van stakeholders (zoals omwonenden, bedrijven en maatschappelijke organisaties).

1.4.4 Raakvlakken

Dit participatieplan heeft betrekking op de deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations. Er gebeurt echter meer binnen dit gebied vanuit de MIRT-Verkenning Oude Lijn en daarbuiten. Voor de brede omgeving is dit onderscheid vaak niet bekend of onduidelijk. Het is daarom belangrijk om hier tijdens de participatie van de CitySprinter en Nieuwe Stations rekening mee te houden door de participatie waar mogelijk af te stemmen en/of samen te werken met andere projecten waar de deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations raakvlakken mee heeft. Dit betreft onder andere:

- Knooppunt Leiden Centraal (deelstudie 1 Oude Lijn);
- Knooppunt Den Haag Laan van NOI (deelstudie 2 Oude Lijn);
- Knooppunt Schiedam Centrum (deelstudie 3 Oude Lijn);
- Knooppunt Dordrecht (deelstudie 4 Oude Lijn);
- Programma Hoogfrequent Spoor Rijswijk-Rotterdam;
- Baanverbetering Delft-Schiedam;
- Overweg Kandelaarweg;
- Maatregelen uit Meerjarenprogramma Geluid (MJP);
- Station Stadionpark;
- Uitplaatsing goederenemplacement IJsselmonde.

2. Organisatie en participatieaanpak

2.1 Inleiding

In het vorige hoofdstuk schetsten we de participatiedoelstellingen voor de deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations. In dit hoofdstuk staat de organisatie en concrete aanpak centraal. Allereerst beschrijven we het studiegebied en de opgaven en gaan we in op de in te richten organisatie. Daarna behandelen we aspecten van de participatieaanpak, waaronder de participatieniveaus, doelgroepen en specifieke aanpak, participatieruimte, de benodigde (communicatie)middelen en het vastleggen van alle input. Ook gaan we in op het proces, de planning en de op te stellen producten. Daarna maken we een doorkijk naar de participatie in de Beoordelingsfase. Tot slot behandelen wij in paragraaf 2.14 communicatie en bijbehorende middelen.

Uitgangspunt is dat we deze aanpak zoveel mogelijk in gezamenlijkheid met de betrokken overheden vormgeven en uitvoeren. Hierbij kunnen we in overleg ook kijken naar specifiek maatwerk, mocht dat noodzakelijk zijn.

2.2 Studiegebied

In de deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations worden de volgende studiegebieden onderscheiden:

1. Leiden-Voorschoten
2. Den Haag
3. Leidschendam-Voorburg
4. Rijswijk
5. Delft
6. Midden-Delfland
7. Schiedam
8. Rotterdam-Noord
9. Rotterdam-Zuid
10. Barendrecht en Zwijndrecht
11. Dordrecht

De participatieaanpak is gericht op deze gebieden met uitzondering van de gebieden Leiden-Voorschoten en Leidschendam-Voorburg. De participatie voor Leiden-Voorschoten maakt onderdeel uit van de deelstudie Knooppunt Leiden Centraal⁴ en de participatie voor Leidschendam-Voorburg maakt onderdeel uit van de deelstudie Knooppunt Den Haag Laan van NOI.

⁴ Wanneer uit de participatie nieuwe oplossingsrichtingen komen die effect hebben op Leiden en omstreken dan zal de participatie uitgebreid moeten worden. Dat geldt ook voor mogelijke oplossingen vanuit de ingroeimodellen met effecten buiten het studiegebied. De wijze waarop zullen we op dat moment bepalen.

De studiegebieden zijn potentiële locaties voor een of meerdere scopeonderdelen, zoals weergegeven in Tabel 1. Daarbij gaat het om:

- vier nieuwe stations⁵ (Rijswijk Buiten, Schiedam Kethel, Rotterdam Van Nelle en Dordrecht Leerpark);
- inpassing twee extra sporen tussen Delft Campus en Schiedam Centrum;
- derde spoor tussen stations Den Haag CS en Den Haag HS;
- vrije spoor-spoorkruising(en);
- opstelcapaciteit, transfercapaciteit op stations⁶;
- specials, zoals bijvoorbeeld de douaneterminal op Rotterdam Centraal.

Tabel 1: Studiegebied CitySprinter en Nieuwe Stations

Studiegebied	Scopeonderdelen CS&NS	Participatie CS&NS	Participatiegroep
1 Leiden-Voorschoten	-	Nee, onderdeel van participatie Knooppunt Leiden Centraal ⁷	-
2 Den Haag	• Derde spoor tussen station Den Haag CS – station Den Haag HS	Ja	1
3 Leidschendam-Voorburg	-	Nee, onderdeel van participatie Knooppunt Den Haag Laan van NOI	-
4 Rijswijk	• Station Rijswijk Buiten	Ja	1
5-7 ⁸ Delft, Midden-Delfland, Schiedam	• Inpassing twee extra sporen tussen Delft Campus en Schiedam Centrum • Vrije spoor-spoorkruising • Station Schiedam Kethel	Ja. En afstemmen met: <ul style="list-style-type: none"> • Traject inpassingsvisie • Participatie Knoop Schiedam, Kandelaarweg en BVDS 	2
8 Rotterdam-Noord	• Station Rotterdam Van Nelle • Vrije spoor-spoorkruising Rotterdam westzijde Rotterdam CS • Douaneterminal Rotterdam CS	Ja. En afstemmen met Gebiedsontwikkeling Van Nelle Knoop van de gemeente.	3
9 Rotterdam-Zuid	• Vrije spoor-spoorkruising Rotterdam Stadionpark	Ja. En afstemmen met participatie station Stadionpark	
10 Barendrecht, Zwijndrecht	• Vrije spoor-spoorkruising Kijfhoek	Ja	4
11 Dordrecht	• Station Dordrecht Leerpark • Doortrek naar Dordrecht Stadspolders vanaf hoofdstation Dordrecht bij Eindbeeld	Ja. En afstemmen met participatie Knooppunt Dordrecht	

⁵ In het geval van een grootschalige verbouwing van station Dordrecht Stadspolders bij realisatie van het Eindbeeld 12x per uur gaat het om vijf nieuwe stations.

⁶ Voor deze scope-onderdelen is in deze fase nog geen locatie bekend.

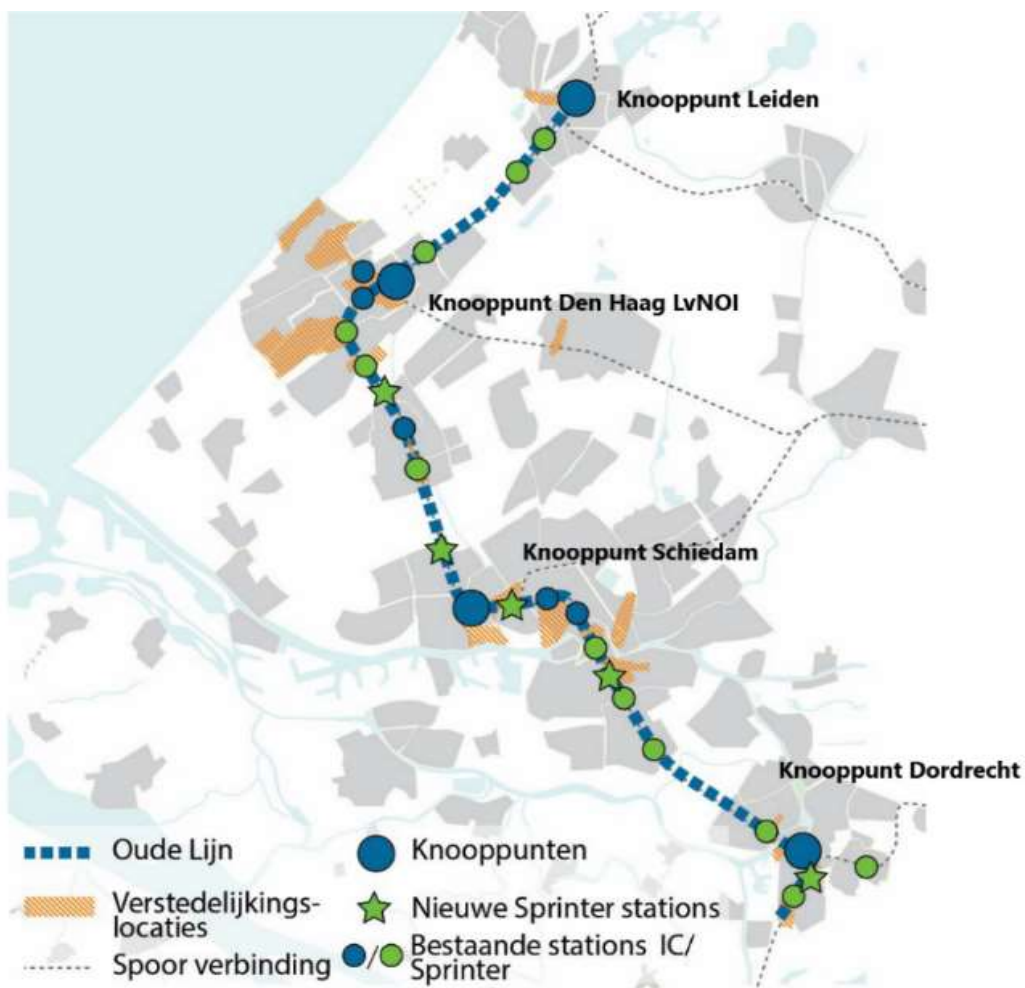
⁷ Zie voetnoot 3.

⁸ Inpassing twee extra sporen tussen Delft Centrum en Schiedam Centrum ook deels op grondgebied gemeente Rotterdam

2.3 Brede opgave in het totale studiegebied

Deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations kent een breed projectgebied, dat zich uitstrekt van Leiden tot aan Dordrecht (zie Figuur 2).

Topspecificaties (de beschrijving van alle vereisten en wensen die van belang zijn voor de verschillende oplossingsrichtingen) voor bedieningsmodellen en/of nieuwe stations vanuit overkoepelende opgaven – zoals bijvoorbeeld omgevingseffecten, leefomgevingskwaliteit, verduurzaming, ruimtebeslag en -claims van andere modaliteiten en verstedelijking en hinder tijdens de bouw – zijn onderdeel van de participatie.

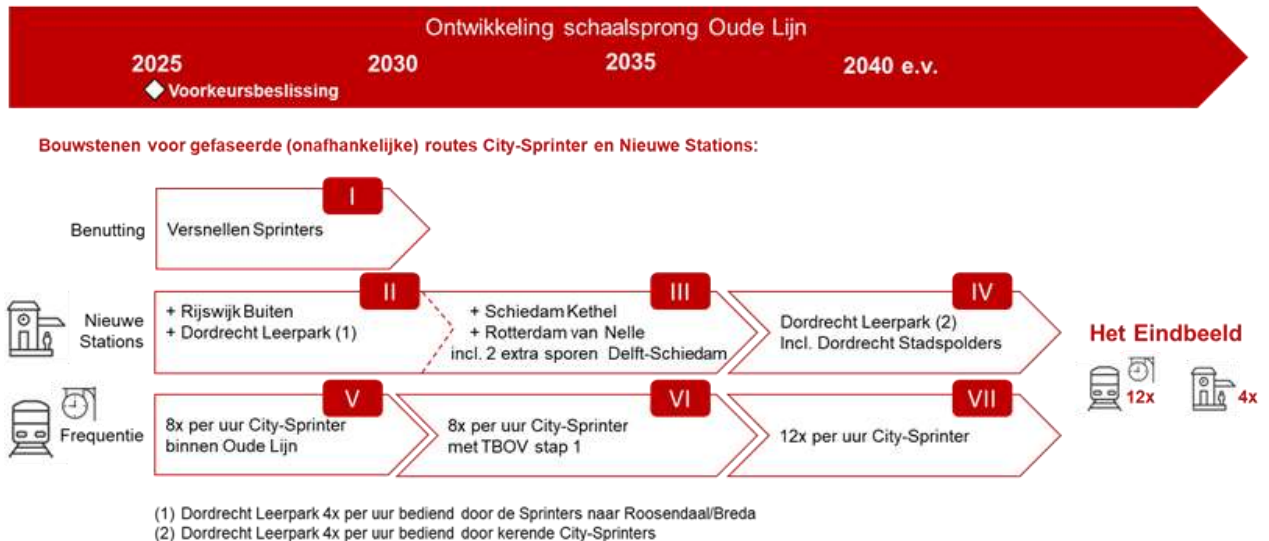


Figuur 2: Opgave MIRT-Verkenning Oude Lijn

In bijlage 3.2 hebben we in kaart gebracht welke opgaven in het gehele studiegebied spelen, waaronder omgevingseffecten/leefomgevingskwaliteit, hinder tijdens de bouw, verduurzaming en ruimtebeslag en -claims van openbaar vervoer, fiets en verstedelijking. Naast deze overkoepelende opgaven in het gebied, signaleren we ook opgaven die in een specifiek gebied spelen. Deze hebben we eveneens in kaart gebracht in bijlage 3.2.

2.4 Relatie inhoudelijke uitwerking en participatie met brede omgeving

In de NKO worden zeven pakketten van bouwstenen geanalyseerd om tot een selectie aan kansrijke oplossingsrichtingen te komen. In Figuur 3 zijn deze pakketten en een fasering weergegeven.



Figuur 3: Weergave van de bouwstenen voor ontwikkeling van de schaa sprong Oude Lijn

In de Analytische fase worden de oplossingsrichtingen geanalyseerd op kansrijkheid. De diepgang van de uitwerking van de verschillende oplossingsrichtingen kan hierdoor verschillen. De focus ligt in deze fase op doelbereik, kosten, maakbaarheid, haalbaarheid en eventuele showstoppers. Ook worden effecten op hoofdlijn in beeld gebracht.

De verwachting is, dat belanghebbenden met name geïnteresseerd zijn in de onderdelen die spelen in de specifieke omgeving waarin zij wonen, werken, verplaatsen en/of recreëren. Daarom hanteren we in de participatieaanpak een geografische indeling in studiegebieden, waarin per studiegebied de (onderdelen van een of meerdere) pakketten terugkomen. In Tabel 1 staat een overzicht weergegeven van het studiegebied, de scopeonderdelen, participatie en de participatiegroep waarin belanghebbende uit verschillende studiegebieden gezamenlijk deelnemen aan participatiebijeenkomsten. Dat betekent niet dat de studiegebieden geïsoleerd zijn van elkaar in de participatie. In alle gebieden wordt de samenhang met oplossingsrichtingen en onderliggende maatregelen in andere studiegebieden benoemd.

In onze participatieaanpak differentiëren we op basis van het geografische studiegebied. Participatie is immers maatwerk en het is van groot belang om oog te houden voor de omgeving en de specifieke belangen, vragen en zorgen die daar leven. We gebruiken de indeling om een eerste beeld te krijgen van de belanghebbenden in de omgeving en onze aanpak daarop te richten. We hanteren met betrekking tot de studiegebieden nadrukkelijk géén harde grenzen. Het begrenzen van het studiegebied is onwenselijk vanwege de breedte en veelzijdigheid van de doelgroepen. We willen belanghebbenden uit de brede omgeving de kans geven om deel te nemen. Ter illustratie, een ondernemer of bewoner in studiegebied Den Haag (gebied 2) is welkom bij een meedenksessie die gaat over de inpassing van twee extra sporen tussen Delft Campus en Schiedam Centrum of het nieuwe station Rijswijk Buiten, evenals een inwoner uit

studiegebied Dordrecht (gebied 11) die in een andere meedenksessie input wil geven over het nieuwe station Rotterdam Van Nelle. Daarbij is het praktisch ook lastig te realiseren om sommige mensen wel mee te laten doen en anderen niet. Daarnaast kan een (te) strikte indeling discussies tot gevolg hebben, die afleiden van het doel van de meedenksessie.

In de Analytische fase gaan wij uit van vier participatiegroepen in vier geclusterde studiegebieden:

1. Den Haag, Rijswijk en Delft Centrum;
2. Schiedam, Midden-Delfland en Delft-Zuid;
3. Rotterdam-Zuid en -Noord⁹;
4. Dordrecht, Zwijndrecht en Barendrecht.

Naast het gebied waarin mogelijke onderdelen spelen, is het ook van belang aan te geven op welke termijn deze kunnen gaan spelen. Zoals weergegeven in Figuur 3 is de Voorkeursbeslissing voorzien voor 2025, waarna de Plan- en Studiefase en vervolgens de Realisatiefase volgt in de periode tot 2040.

2.5 Organisatie

Voor de deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations is de volgende organisatie vormgegeven. In onderstaand organogram (zie Figuur 4) maken wij onderscheid in de projectgroep CS&NS, werkteam inpassing viersporigheid, werkteams voor de inpassing van de Nieuwe Stations, werkteam logistiek en vervoer en meedenksessies in vier participatiegroepen met de brede omgeving en ronde tafels voor specifieke thema's. In dit hoofdstuk lichten wij deze structuur nader toe.

2.5.1 Bestuurlijk overleg, Directeurenoverleg en Ambtelijk vooroverleg

Op het niveau van de Oude Lijn vindt besluitvorming plaats in het Bestuurlijk overleg dat wordt voorbereid in het Directeurenoverleg en het Ambtelijk vooroverleg. In deze overleggen zijn Rijk, provincie, Metropoolregio en de gemeenten Dordrecht, Rotterdam, Schiedam, Den Haag en Leiden vertegenwoordigd.

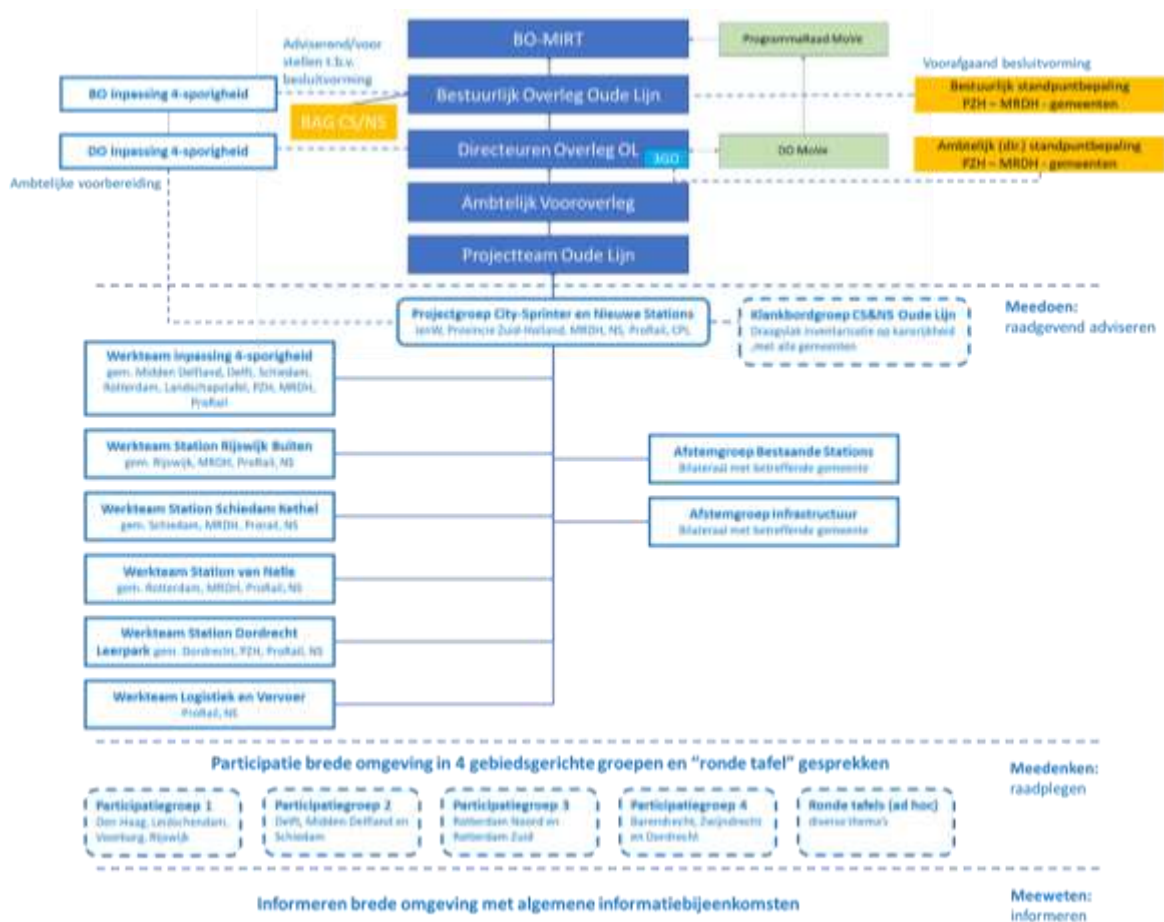
2.5.2 Projectgroep

De projectgroep CitySprinter en Nieuwe Stations bestaat uit vertegenwoordigers van de opdrachtgevers: ministerie van IenW, Provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), opdrachtnemer ProRail en NS als toekomstige vervoerder. De projectgroep verzorgt de dagelijkse aansturing van de deelverkenning.

2.5.3 Werkteams

Er worden zes werkteams ingericht. Zo is er een werkteam voor inpassing van elk van de potentieel nieuwe stations: Rijswijk Buiten, Schiedam Kethel, Rotterdam Van Nelle en Dordrecht Leerpark. Daarnaast is er een werkteam inpassing viersporigheid en een werkteam logistiek en vervoer.

⁹ Mogelijk dat in latere fasen van de Verkenning de gebieden gesplitst worden en de afstemming en/of samenwerking wordt gezocht met de ontwikkeling van Station Stadionpark en bijbehorende gebiedsontwikkeling.



Figuur 4: Organogram deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations

Elk werkteam kent een brede vertegenwoordiging van ProRail, provincie Zuid-Holland (Dordrecht Leerpark), Metropoolregio Rotterdam Den Haag (Rotterdam Van Nelle, Schiedam Kethel en Rijswijk Buiten), de betrokken gemeenten en het consortium¹⁰. In het werkteam vervoer en logistiek zitten ProRail en NS. De werkteams maken vlekkenplannen (een ruwe of voorlopige schematische indeling) voor de nieuwe stations, inventariseren en analyseren risico's/raakvlakken/meekoppelkansen en brengen effecten en kostenramingen in beeld. Op basis daarvan wordt de kansrijkheid van de verschillende oplossingsrichtingen bepaald.

Het werkteam inpassing viersporigheid heeft te maken met het Bijzonder Provinciaal Landschap Midden – Delfland. In overleg met de betrokken overheden ter plekke wordt bekeken welke specifieke eisen dit stelt aan het uitwerken van oplossingsrichtingen bij de deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations. De Landschapstafel komt hiertoe in december 2023 met een gezamenlijke propositie. Ook wordt beschouwd of er daarnaast een inpassingsvisie nodig is. De inzichten die hierover ontstaan op zowel proces als inhoud zullen vanuit het werkteam inpassing viersporigheid in de besluitvormingslijn Directeurenoverleg viersporigheid en Bestuurlijk overleg viersporigheid worden gebracht als voorportaal voor het Bestuurlijk Overleg Oude Lijn.

¹⁰ Een consortium van Royal HaskoningDHV, West 8, Benthem Crouwel Architects en AT Osborne voert de deelstudie uit in opdracht van ProRail.

2.5.4 Afstemgroep infrastructuur

De afstemgroep infrastructuur heeft als doel de betreffende gemeenten te informeren over de stand van zaken. De maakbaarheid en haalbaarheid van een vrije spoor-spoorkruising bij Rotterdam Stadionpark en van een vrije spoor-spoorkruising aan de Westzijde van Rotterdam worden in deze fase nader onderzocht. Daarnaast wordt de inpassing van viersporigheid tussen Delft Campus en Schiedam Centrum onderzocht. De overige benodigde infrastructurele maatregelen, zoals vrije spoor-spoorkruisingen in andere zoekgebieden, opstelcapaciteit, transfercapaciteit en specials worden in een vervolgfase nader uitgewerkt, geanalyseerd en beoordeeld. In deze fase volstaat afstemming met betrokken gemeenten in de afstemgroep infrastructuur. In latere fasen – wanneer zaken duidelijker en concreter zijn - worden de gemeenten uiteraard meer betrokken (en worden hiervoor bijvoorbeeld ook werkteams ingericht).

2.5.5 Afstemgroep bestaande stations

De afstemgroep bestaande stations heeft als doel de betreffende gemeenten te informeren over de stand van zaken. In de afstemgroep bestaande stations worden mogelijke effecten op de bestaande stations besproken met de desbetreffende gemeenten.

2.5.6 Klankbordgroep

In de klankbordgroep zijn alle gemeenten vertegenwoordigd. In dit gremium worden de gemeenten geïnformeerd over de voortgang en tussenresultaten van de deelstudie en is er ruimte voor reacties.

2.5.7 Ronde tafels met vertegenwoordigers koepelorganisaties

Als gedurende de Analytische fase er binnen het participatietraject op specifieke thema's extra aandacht nodig is, worden er, voor zover passend binnen de planning, ad hoc rondetafelgesprekken georganiseerd. Deze rondetafelgesprekken kunnen worden georganiseerd op overkoepelende thema's als logistiek, natuur, milieu landschap en gebruikers mocht daar aanleiding toe zijn. Doel van deze rondetafelgesprekken is om gebiedsoverstijgend meedenkkracht te organiseren op de gewenste schaa sprong en te reflecteren op oplossingsrichtingen. Zo kan – indien nodig – extra input worden opgehaald over de randvoorwaarden van de andere opgaven (naast mobiliteit en verstedelijking) die in het studiegebied spelen. Voor de ronde tafels wordt - afhankelijk van de thematiek – een brede vertegenwoordiging uit koepelorganisaties en eventuele andere betrokkenen uitgenodigd.

2.5.8 Meedenksessies met brede omgeving

Door het organiseren van meedenksessies met de brede omgeving halen we input op voor de bestaande en mogelijk nieuwe oplossingsrichtingen, kunnen we vragen beantwoorden en toetsen we het draagvlak voor de concept NKO (zie paragraaf 2.6.3). De brede omgeving bestaat onder andere uit (toekomstige) bewoners, ondernemers, reizigers, instellingen, recreanten en andere betrokkenen.

Voor alle werkteams, klankbordgroep, afstemoverleggen en meedenksessies geldt dat er na iedere bijeenkomst een verslag wordt opgesteld om alle gegeven input te kunnen verwerken in het logboek en de Rapportage Opbrengst Omgevingsparticipatie. De Rapportage Opbrengst Omgevingsparticipatie wordt gepubliceerd tegelijkertijd met de Notitie Kansrijke Oplossingen.

2.6 Uitvoering participatie

2.6.1 Participatieniveau en doelgroepen

De participatie voor de deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations vindt plaats op vier verschillende niveaus:

- Meeweten: we *informer*en de brede omgeving via diverse kanalen over het doel, de aanpak, tussenstand en uitkomst van de verkenning.
- Meedenken: hieronder verstaan we *raadplegen*. We vragen de brede omgeving om input te leveren (ideeën en aandachtspunten) om de plannen te verrijken en te reflecteren op (tussen)resultaten om het draagvlak te toetsen.
- Meedoen: hieronder verstaan we *adviseren*. Ministerie van IenW, NS, provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag en gemeenten werken mee in een project en dragen bij aan oplossingsrichtingen. Hierbij is sprake van een structureel karakter, wat betekent dat de participatie van deze stakeholders meer tijd en commitment vraagt.
- Meebeslissen: de opdrachtgevende partijen ministerie van IenW, provincie Zuid-Holland en Metropoolregio Rotterdam Den Haag nemen de *besluiten*.

Een belangrijk verschil tussen het niveau 'meedoen' en 'meedenken' is dat bij 'meedoen' stakeholders directer richting kunnen geven. Zij zitten immers dichterbij de voorbereiding van oplossingsrichtingen waarover keuzes gemaakt moeten worden.

Elk participatieniveau kent eigen doelgroepen, doelen en (werk)vormen. Een overzicht hiervan is weergegeven in Tabel 2. Het is belangrijk dat partijen zich herkennen in het niveau waarop zij participeren en de wijze waarop. Een gedeeld beeld vooraf voorkomt immers dat belanghebbenden met een andere insteek of verwachting aan het participatieproces deelnemen en dat dit later tot onduidelijkheid of teleurstelling leidt. Daarom bespreken wij bij aanvang van iedere participatieronde het participatieniveau, de doelgroep, doelen en wijze van betrokkenheid van de doelgroepen. Belangrijke notie hierbij is ook dat het bestuur uiteindelijk een besluit neemt en hierover verantwoording aflegt aan Raad/Staten/Kamer. In die besluitvorming worden de uitkomsten van het participatieproces transparant meegewogen.

Tabel 2: Doelgroepen en doelen per participatieniveau

Participatie-niveau	Doel(en)	Doelgroep	(Werk)vormen	
Meeweten	Informereren	Brede omgeving, bestaande uit (toekomstige) bewoners, ondernemers, reizigers, recreanten en andere betrokkenen	Informatiebijeenkomst(en)	
Meedenken	Naast informeren input ophalen t.a.v. bestaande en mogelijk nieuwe oplossingsrichtingen	Brede omgeving, bestaande uit (toekomstige) bewoners, ondernemers, reizigers, recreanten, maatschappelijke organisaties, regionale vervoerders en andere betrokkenen	Meedenksessies, Ronde tafels met vertegenwoordigers van koepelorganisaties,	Klankbordgroep
		Ambtelijke vertegenwoordiging van de gemeenten, provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag	Afstemgroep infrastructuur, Afstemgroep bestaande stations	
Meedoen	Adviseren, bijdragen aan oplossingsrichtingen	Ambtelijke vertegenwoordiging van de gemeenten, provincie Zuid Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag	Projectgroep CS&NS	
	Adviseren, bijdragen aan oplossingsrichtingen	Experts van de gemeenten, provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag	Werkteams voor de nieuwe stations en viersporigheid,	
Meebeslissen	Besluitvormend	Opdrachtgevers ministerie van IenW, provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag	DO en BO	

2.6.2 Participatieaanpak medeoverheden (ambtelijke vertegenwoordiging en experts)

De medeoverheden in de deelverkenning bestaan uit het ministerie van IenW, provincie Zuid-Holland, metropoolregio Rotterdam Den Haag, gemeente Den Haag, gemeente Rijswijk, gemeente Delft, Gemeente Midden-Delfland, gemeente Schiedam, gemeente Rotterdam, gemeente Barendrecht, gemeente Zwijndrecht en gemeente Dordrecht. Deze medeoverheden zijn op meerdere manieren betrokken:

- Op het niveau 'meebeslissen' hebben de opdrachtgevende partijen - ministerie van IenW, Provincie Zuid-Holland metropoolregio Rotterdam Den Haag, en de gemeenten Dordrecht, Rotterdam, Schiedam, Den Haag en Leiden - een beslissende stem.
- Op het niveau 'meedoen' neemt de ambtelijke vertegenwoordiging van de gemeenten, provincie Zuid-Holland en metropoolregio Rotterdam Den Haag deel in het projectteam CitySprinter en Nieuwe Stations.

- Op het niveau 'meedoen' komen de experts van de medeoverheden uit de deelstudies met de experts van ProRail samen in werkteams voor elk van de nieuwe stations en de viersporigheid. Hierin werken zij op gebiedsniveau verder aan de vlekkenplannen voor de verschillende oplossingsrichtingen en de inpassing van de viersporigheid.
- Op het niveau van 'meedoen/meeweten' zijn ambtenaren van de gemeenten lid van de Klankbordgroep.
- Op het niveau 'meeweten' zijn ambtenaren van de gemeenten lid van de Afstemgroepen Infrastructuur en Bestaande stations.

Daarnaast vragen we de gemeenten om bij de voorbereiding van de meedenksessies in hun gebied betrokken te zijn en bij de sessies zelf aan te sluiten. Deze nauwe betrokkenheid bij het organiseren van de meedenksessies is van belang, omdat we in hun gebieden opereren en daarnaast het organiseren van de participatie zoveel mogelijk willen laten aansluiten bij de bestaande participatievormen en communicatiekanalen van de gemeenten.

2.6.3 Participatieaanpak brede omgeving

De individuele stakeholders uit de brede omgeving bestaan onder andere uit (toekomstige) bewoners, ondernemers, instellingen, reizigers, recreanten en andere betrokkenen. Deze belanghebbenden betrekken we per studiegebied op de participatieniveaus 'meeweten' en 'meedenken'. In de Analytische fase doen we dit in drie participatieronden, zoals weergegeven in Figuur 5. Deze zijn als volgt:

- Ronde 1: informeren over opgave, proces, betrokkenheid stakeholders, planning en besluitvorming.
- Ronde 2: input ophalen voor de mogelijke oplossingsrichtingen.
- Ronde 3: ophalen aandachtspunten en beantwoorden van vragen bij voorliggende oplossingsrichtingen.
- Ronde 4: toetsen van draagvlak voor de concept NKO voorafgaand aan besluitvorming.



Figuur 5: Weergave participatieronden met de brede omgeving

Een belangrijke notie vooraf: in de participatie zullen we duidelijk moeten blijven maken dat de gewenste schaalsprong een stapsgewijze ontwikkeling zal zijn, gezien de grote ambities in relatie tot de beperkte financiële middelen.

De participatie wordt op verschillende manieren vormgegeven. Er wordt onderscheid gemaakt in online bijeenkomsten en fysieke bijeenkomsten. De keuze voor vorm en aantal is het resultaat van afwegingen tussen laagdrempeligheid (online), voldoende ruimte voor interactie (fysiek) en mogelijkheid om deel te nemen.

We gaan uit van een mix van online en fysieke sessies die we iedere ronde minimaal één keer organiseren. In ronde 1 worden er voor alle deelnemers uit de brede omgeving samen twee dezelfde online bijeenkomsten georganiseerd. Dit geldt ook voor ronde 4. In ronde 2 wordt er voor elke participatiegroep één fysieke bijeenkomst georganiseerd. Dit geldt ook voor ronde 3. De fysieke bijeenkomsten van ronde 2 en 3 worden per participatiegroep georganiseerd, om voldoende ruimte te bieden aan ideeën en aandachtspunten met betrekking tot de deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations die lokaal spelen.

In ronde 1 – waarin we de brede omgeving informeren – starten we met een online informatiebijeenkomst die we twee keer organiseren. De bijeenkomst organiseren we beide keren op identieke wijze, om mensen voldoende gelegenheid te geven om aanwezig te zijn. Tevens wordt tijdens de bijeenkomst een vooraf opgenomen webinar vertoond. Het webinar wordt achteraf beschikbaar gesteld via de website. De digitale ronde is laagdrempelig en bedoeld om zo veel mogelijk belangstellenden te bereiken, te informeren en te enthousiasmeren om mee te doen in de volgende rondes.

In ronde 2 – waarin we input ophalen over de mogelijke oplossingsrichtingen – organiseren we één fysieke sessie per participatiegroep. Dit geldt ook voor ronde 3, waarin we aandachtspunten ophalen ten aanzien van de voorliggende oplossingsrichtingen. De fysieke bijeenkomsten geven ruimte voor interactie. Zowel de vragen als de geleverde input kunnen inhoudelijk van grote waarde zijn, geven inzicht in de houding en meningen van de brede omgeving ten aanzien van de opgave en dragen bij aan het creëren van draagvlak.

In ronde 4 – waarin we het draagvlak voor de concept NKO toetsen – worden twee online bijeenkomsten georganiseerd. De bijeenkomsten organiseren we wederom op identieke wijze.

Tabel 3 geeft de participatieaanpak weer voor iedere ronde, waarin de vorm en frequentie van de bijeenkomsten per participatiegroep is weergegeven (voor indeling participatiegroepen zie Tabel 1).

Tabel 3: Participatieaanpak brede omgeving

Ronde	Participatievorm	Participatiegroep	Frequentie
Ronde 1: informeren over opgave, proces, betrokkenheid stakeholders, planning en besluitvorming	Online bijeenkomst	Alle participatiegroepen samen	2 identieke bijeenkomsten, waarin alle participatiegroepen samenkomen Totaal: 2 bijeenkomsten
Ronde 2: input ophalen voor de mogelijke oplossingsrichtingen	Fysieke bijeenkomst	<ol style="list-style-type: none"> 1. Den Haag, Rijswijk, Delft-Centrum 2. Delft-Zuid, Midden-Delfland, Schiedam 3. Rotterdam-Noord, Rotterdam-Zuid 4. Barendrecht, Zwijndrecht, Dordrecht 	1 bijeenkomst 1 bijeenkomst 1 bijeenkomst 1 bijeenkomst Totaal: 4 bijeenkomsten
Ronde 3: Ophalen aandachtspunten en beantwoorden van vragen bij voorliggende oplossingsrichtingen	Fysieke bijeenkomst	<ol style="list-style-type: none"> 1. Den Haag, Rijswijk, Delft-Centrum 2. Delft-Zuid, Midden-Delfland, Schiedam 3. Rotterdam-Noord, Rotterdam-Zuid 4. Barendrecht, Zwijndrecht, Dordrecht 	1 bijeenkomst 1 bijeenkomst 1 bijeenkomst 1 bijeenkomst Totaal: 4 bijeenkomsten
Ronde 4: toetsen van draagvlak voor de concept NKO	Online bijeenkomst	Alle participatiegroepen samen	2 identieke bijeenkomsten, waarin alle participatiegroepen samenkomen Totaal: 2 bijeenkomsten
Gedurende het gehele participatietraject (niet rondefafhankelijk)	Ronde tafels	Vertegenwoordigers van maatschappelijke-/belangenorganisaties (participatiegroep: n.v.t.)	Ad hoc, indien uit het participatietraject blijkt dat er op thema's extra aandacht nodig is Totaal: nader te bepalen

Bij het organiseren van de fysieke bijeenkomsten, sluiten we zoveel mogelijk aan op de participatiekalender van de gemeenten en kijken we waar we de participatie van de deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations eventueel kunnen combineren met de participatie van de Knooppunten Oude Lijn (dit geldt met name voor Knooppunt Schiedam Centrum), mits dit past in de planning.

De participatieparadox: In alle ronden speelt de vraag wat wil je voorleggen, wat kan je voorleggen en hoeveel participatieruimte is er? Deze dilemma's spelen in alle participatietrajecten. Kom je met lege handen, dan zegt de omgeving 'kom maar terug als ik ergens iets van kan vinden' en kom je met concrete voorstellen, dan zegt de omgeving 'waarom ben ik hier niet eerder bij betrokken?'. Dat pleit voor vroegtijdige participatie en aan het begin vooral het gesprek voeren over de opgave en ideeën en aandachtspunten bij mogelijke oplossingen. Betrokkenen die pas later willen aanhaken, kunnen die keuze dan zelf maken. Daarnaast is het van belang om duidelijk te zijn over rollen en verantwoordelijken. Wij zijn transparant over wat we doen, vragen de omgeving hierover mee te denken, maar uiteindelijk doet het bestuur een voorstel en legt verantwoording af aan Raad/Staten/Kamer.

De online en fysieke rondes worden ondersteund door de website www.prorail.nl/oudelijn (zie paragraaf 2.14). Daarnaast wordt er op het niveau van de verkenning Oude Lijn een Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) georganiseerd in maart-april 2024. Als de uitkomsten hiervan tijdig gereed zijn, kunnen deze ook worden meegenomen als onderdeel van de participatie-uitkomsten.

2.7 Participatieruimte

In de vorige paragraaf beschreven we de wijze waarop we de participatie met medeoverheden en de brede omgeving inrichten. In deze paragraaf beschrijven we de ruimte die er is om de inbreng die stakeholders leveren mee te nemen.

2.7.1 Participatieruimte medeoverheden

We betrekken de medeoverheden op het niveau 'meebeslissen' via de ambtelijke vertegenwoordiging in de projectgroep CitySprinter en Nieuwe Stations en op het niveau van 'meedoen' via een afvaardiging van gemeentelijke experts in de werkteams, de afstemoverleggen infrastructuur en bestaande stations en via de klankbordgroep. Er is ruimte om de input die medeoverheden leveren in de werkteams, afstemgroepen en klankbordgroep mee te wegen als het gaat om input op de bestaande of nieuwe oplossingsrichtingen, overige ideeën en aandachtspunten. Deze input zien we als een verrijking. We willen zoveel mogelijk de inhoud gezamenlijk ontwikkelen. Er is in de Analytische fase geen ruimte om thema's en aspecten van het huidige beoordelingskader (zie bijlage 3.3 – wat voor de gehele MIRT-Verkenning Oude Lijn is vastgesteld – aan te passen op basis van hun input. Wel kan deze input worden meegewogen in mogelijke aanpassingen van het beoordelingskader voor de Beoordelingsfase.

2.7.2 Participatieruimte brede omgeving per participatieronde

We beschrijven de participatieruimte voor de brede omgeving aan de hand van de eerdergenoemde participatieniveaus. Participatieronde 1 staat in het teken van 'meeweten', waarin informatievoorziening centraal staat. We presenteren de opgave, de aanpak en bijbehorend proces, de oplossingsrichtingen uit de Startbeslissing, het beoordelingskader dat voor de gehele MIRT-Verkenning Oude Lijn is vastgesteld en indien mogelijk de concept lijst met topspecificaties (de beschrijving van alle eisen en wensen die van belang zijn voor de verschillende oplossingsrichtingen) waar de plannen aan moeten voldoen. Hierbij geven we aan wat de participatieruimte op deze onderdelen is. Hierbij hoort ook de notie dat in de Analytische fase het onderzoek zich richt op de kansrijkheid van mogelijke oplossingsrichtingen en in de Beoordelingsfase kansrijke oplossingsrichtingen meer in detail uitgewerkt en beoordeeld zullen worden. In de online

informatiebijeenkomst van de eerste ronde is er vanwege de onlinevorm beperkt ruimte voor de deelnemers om hierop te reageren en vragen te stellen. De deelnemers worden vooral opgeroepen om deel te nemen aan de meedenksessie (participatieronde 2) en dan hun inbreng te leveren in de vorm van ideeën en aandachtspunten. We kondigen in ronde 1 aan dat deelnemers ook nieuwe oplossingsrichtingen aan kunnen dragen. In ronde 2 gaan we hier, tijdens de meedenksessie, nader op in.

In de tweede participatieronde wordt de brede omgeving, tijdens de fysieke meedenksessie, gevraagd actief mee te denken binnen de gestelde kaders en randvoorwaarden. Het gaat dan bijvoorbeeld over wat een kansrijke locatie en/of uitwerking kan zijn voor een station. Maar het gaat ook over mogelijke aanvullingen en verbeteringen van de concept lijst met topspecificaties. Participanten worden uitgenodigd hun gedachten en ideeën met ons te delen. Ook is het voor deelnemers mogelijk om nieuwe (varianten op) oplossingsrichtingen aan te dragen. Voor de aan te dragen mogelijke oplossingsrichtingen gelden de volgende uitgangspunten. Mogelijke oplossingsrichtingen worden onder andere getoetst op:

- Past de oplossingsrichting binnen de hiervoor geformuleerde doelstelling van de verkenning;
- Is de oplossingsrichting technisch en financieel uitvoerbaar en vergunbaar;
- Is de oplossingsrichting gelegen binnen het grondgebied van de gemeenten aan de Oude Lijn tussen Dordrecht en Den Haag CS.

Let op: het aandragen van nieuwe oplossingsrichtingen is gelimiteerd in de tijd, omdat analyse en beoor-deling tijdig plaats moeten vinden om meegenomen te kunnen worden in de concept NKO. Na 1 maart 2023 kunnen in de vigerende planning geen nieuwe oplossingsrichtingen meer meegenomen

Indien een participant een mogelijke oplossingsrichting aandraagt, kan de participant daarbij verzoeken dat daarover advies wordt gevraagd aan een onafhankelijk deskundige (bijvoorbeeld in geval van meningsverschillen over wel/niet voldoen aan gestelde criteria).

In participatieronde 3 wordt de omgeving gevraagd tijdens de fysieke meedenksessie te reageren op de voorliggende oplossingsrichtingen. De omgeving wordt ook – op hoofdlijn – geïnformeerd over het mogelijke ruimtebeslag. Het is in deze fase slechts beperkt mogelijk om een en ander naar aanleiding van input uit de omgeving nog aan te passen, maar geeft wel aan welke aandachtspunten er vanuit de omgeving zijn die mogelijk in een latere fase aan de orde moeten komen. In participatieronde 4 wordt de concept NKO voorgelegd tijdens de online meedenksessie. De omgeving wordt gevraagd hierop te reageren. De reactie van de omgeving geeft een beeld van het draagvlak en geeft sturing aan de definitieve NKO die voor besluitvorming zal worden voorgelegd. In de bijeenkomsten kunnen deelnemers ook beginnen over hele andere zaken die buiten onze scope vallen – denk aan losliggende stoeptegels of vragen over treinabonnementen – die we in overleg met de gemeenten zullen moeten adresseren op de juiste plek. In de instructie aan de begeleiders van de bijeenkomsten zullen we hier aandacht voor hebben.

In Tabel 4 is per ronde het participatieniveau, het doel, de vorm, de participatieruimte en de invloed in een overzicht gezet. De fysieke bijeenkomsten van ronde 2 en 3 worden per participatiegroep georganiseerd, waardoor maatwerk op gebiedsniveau mogelijk is. De fysieke bijeenkomsten zijn daarom gebiedsafhankelijk en niet identiek.

Participatieplan MIRT-deelverkenning CitySprinter en Nieuwe Stations

	Ronde 1	Ronde 2¹¹	Ronde 3⁵	Ronde 4
Participatieniveau	Meeweten	Meedenken	Meedenken	Meedenken
Type bijeenkomst	Informatiebijeenkomst	Meedenksessie	Meedenksessie	Meedenksessie
Doel	Informereren over opgave, oplossingsrichtingen, proces, betrokkenheid stakeholders (participatieniveau's en -ruimte), planning en besluitvorming, inclusief beoordeling	Input ophalen ideeën en aandachtspunten m.b.t. bestaande en mogelijk nieuwe oplossingsrichtingen, binnen de gestelde kaders en randvoorwaarden	Ophalen aandachtspunten en beantwoorden van vragen bij voorliggende oplossingsrichtingen	Draagvlak toetsen concept NKO
Onderwerp/stukken	<ul style="list-style-type: none"> - Opgave - Beoordelingskader - Participatiedoel en -ruimte van de bijeenkomst - Zoekgebieden locatie van nieuwe stations en vrije spoor-spookruisingen R'dam Stadionpark en Westzijde R'dam CS incl. bijbehorend uitwerkingsniveau in deze fase - Inpassing viersporigheid - Opstelcapaciteit - Transfercapaciteit stations - Specials (o.a. douane-terminal) - Aankondigen mogelijkheid aandrageren nieuwe oplossingsrichtingen 	<ul style="list-style-type: none"> - Terugkoppeling input/vragen ronde 1 (verslag) en stand van zaken verkenning - Participatiedoel en -ruimte van de bijeenkomst - Kaders en randvoorwaarden - Suggesties voor andere oplossingsrichtingen en/of verrijking van bestaande oplossingsrichtingen 	<ul style="list-style-type: none"> - Terugkoppeling input/vragen ronde 2 (verslag) - Participatiedoel en -ruimte van de bijeenkomst - Voorleggen van de voorliggende kansrijke oplossingsrichtingen 	<ul style="list-style-type: none"> - Terugkoppeling input/vragen ronde 3 (verslag) - Participatiedoel en -ruimte van de bijeenkomst - Concept NKO
Vorm	<ul style="list-style-type: none"> - Online bijeenkomst - Presentatie - Introduceren website/platform 	<ul style="list-style-type: none"> - Fysieke bijeenkomst - Korte plenaire start middels presentatie 	<ul style="list-style-type: none"> - Fysieke bijeenkomst - Korte plenaire start middels presentatie - Uiteen in subgroepen 	<ul style="list-style-type: none"> - Online bijeenkomst - Presentatie met toelichting op NKO en besluitvormingsproces

Participatieplan MIRT-deelverkenning CitySprinter en Nieuwe Stations

	Ronde 1	Ronde 2 ¹¹	Ronde 3 ⁵	Ronde 4
	<ul style="list-style-type: none"> - Korte vragenronde (vooral verwijzen naar fysieke bijeenkomst en website) 	<ul style="list-style-type: none"> - Uiteen in subgroepen a.d.h.v. kaartmateriaal, post-its, stiften - Korte plenaire afronding met opvallende zaken / mooie inzichten / etc. 	<ul style="list-style-type: none"> - Gebruik van kaartmateriaal, stiften, post-its, etc. - Korte plenaire afronding met eerste beeld van aandachtspunten en vragen die leven 	<ul style="list-style-type: none"> - Participanten worden gevraagd te reageren op de concept NKO in breakoutrooms - Doorkijk vervolgfase
Participatieruimte¹²	<ul style="list-style-type: none"> - Beoordelingskader presenteren - Zoekgebied locatie nieuwe station, inpassing viersporigheid en mogelijke locatie vrije spoor-spoorkruising presenteren, incl. diepgang in deze fase 	<ul style="list-style-type: none"> - Ideeën en aandachtspunten voor voorliggende oplossingsrichtingen en/of ideeën over nieuwe oplossingsrichtingen - Topspecs aanvullen/aanscherpen 	<ul style="list-style-type: none"> - Reactie op voorliggende kansrijke oplossingsrichtingen 	Reactie concept NKO
Invloed	Vragen, opmerkingen en ideeën worden teruggekoppeld aan de werkteams.	Vragen, opmerkingen en ideeën worden teruggekoppeld aan de werkteams. Input en inzichten uit de omgeving wegen mee in de verdere uitwerking.	Reactie op voorliggende kansrijke oplossingsrichtingen kan invloed hebben op definitieve oplossingsrichtingen die een plek krijgen in de (concept) NKO. Reacties brede omgeving zijn ook indicator voor invullen aspect draagvlak uit beoordelingskader.	Toets draagvlak concept NKO geeft input voor definitief NKO.

Tabel 4: Participatierondes

¹¹ De fysieke bijeenkomsten van ronde 2 en 3 worden per participatiegroep georganiseerd, waardoor maatwerk op gebiedsniveau mogelijk is. De fysieke bijeenkomsten zijn daarom gebiedsafhankelijk en niet identiek.

¹² We gaan ervanuit dat belanghebbenden ook input leveren op aspecten die in de betreffende fase nog niet aan de orde zijn, maar mogelijk later wel. Die input leggen we daarom ook zorgvuldig vast. Input over zaken die buiten scope vallen, laten we zoveel mogelijk landen op de tafels waar het thuis hoort.

2.8 Benodigde middelen, incl. afhankelijkheden inhoudelijk spoor

Het is belangrijk dat het participatiespoor en het inhoudelijk spoor goed op elkaar zijn afgestemd om zowel de bijeenkomsten met de brede omgeving goed te kunnen organiseren als om ontvangen input mee te kunnen nemen in het inhoudelijk spoor (zie Figuur 6). In deze paragraaf beschrijven we de zaken en de producten uit het inhoudelijk spoor die we voor het participatiespoor nodig hebben. Per participatieronde stemmen de betrokken partijen met elkaar af wie welke input moet leveren.



Figuur 6: Wisselwerking inhoudelijk en participatiespoor

Voor de informatiebijeenkomst in ronde 1 is nodig:

Een presentatie waarin is toegelicht:

- de opgave;
- het MIRT-proces;
- het te doorlopen verkeningsproces: zowel met de brede omgeving als het ontwerpsspoor met medeoverheden;
- diepgang uitwerking in Analytische fase;
- participatie van verschillende doelgroepen en participatieruimte, incl. kaders en randvoorwaarden;
- beoordelingskader;
- topspecificaties;
- planning tot NKO met doorkijk naar Voorkeursalternatief (VKA);
- besluitvorming.

Voor de meedenksessie in ronde 2 is nodig:

De presentatie uit Ronde 1 aangevuld met:

- toelichting op kaders en voorwaarden voor aandragen varianten op of nieuwe oplossingsrichtingen;
- beeld- en kaartmateriaal van de geografische gebieden.

Voor de meedenksessie in ronde 3 is nodig:

Een korte presentatie met:

- terugblik en stand van zaken;
- een toelichting op behandeling input uit ronde 2;

- een toelichting op voorliggende kansrijke oplossingsrichtingen (beeld- en kaartmateriaal o.a. vlekkenplannen).

Voor de meedenksessie in ronde 4 is nodig:

Een presentatie met toelichting op:

- de stand van zaken en het gevolgde proces;
- de concept NKO en besluitvorming hierover;
- doorkijk vervolgproces richting VKA;
- (publiekssamenvatting van) de concept NKO.

De ronde tafels worden ad hoc georganiseerd indien gaandeweg blijkt dat er op specifieke thema's extra aandacht nodig is. De benodigde middelen voor de rondetafelgesprekken zijn afhankelijk van het thema, de behoefte en het doel van het gesprek. Per ronde tafel zal met de betrokken partijen worden geïventariseerd welke middelen nodig zijn ter ondersteuning van het rondetafelgesprek en wie deze input moet leveren.

2.9 Vastleggen van input

Stakeholders hebben elk hun eigen (soms tegenstrijdige) belangen. Deze belangen kunnen, in combinatie met hun specifieke kennis van het gebied, oplossingsrichtingen verrijken. Zoals eerder gemeld leggen we daarom alle input die belanghebbenden in een informatiebijeenkomst, meedenksessie of ander overleg geven traceerbaar vast. Dit geldt ook voor het projectteam CitySprinter en Nieuwe Stations, de werkteams, de klankbordgroep en de afstemgroepen infrastructuur en bestaande stations. Zo stellen we van elke sessie een gespreksverslag op waarin alle gegeven input wordt vastgelegd.

Alle resultaten leggen we voor onszelf vast in Relatics. Hieronder verstaan wij alle ideeën en aandachtspunten van deelnemers, bijvoorbeeld in de vorm van gespreksverslagen, verslagen van bijeenkomsten en e-mails van deelnemers. Daarin vermelden wij wie welke input heeft gegeven en geven we aan op welk thema en welke fase de input betrekking heeft. We leggen ook vast wat we doen met de uitkomsten van het participatieproces bij de totstandkoming van de kansrijke oplossingsrichtingen (en vervolgens voorkeursalternatief). Alle input wordt uiteindelijk verwerkt in de Rapportage Opbrengst Omgevingsparticipatie, die tegelijkertijd met de Notitie Kansrijke Oplossingen wordt gepubliceerd.

2.10 Organisatie informatiebijeenkomst en meedenksessies

Het consortium bereidt – in samenspraak met opdrachtgevende partijen, ProRail en de desbetreffende gemeente(n) – de informatiebijeenkomst en meedenksessies met de brede omgeving inhoudelijk voor. Vooraf wordt een draaiboek opgesteld en worden de benodigde materialen (uitnodigingen, presentatie, kaart- en beeldmateriaal, etc.) gemaakt.

In overleg wordt bepaald wie de meedenksessies faciliteert, wie de opening verzorgt en welke vertegenwoordigers vanuit de betrokken partijen er bij zijn. Naast het geven van informatie, wordt er vooral geluisterd en worden vragen beantwoord.

Uitgangspunt is dat gemeenten deelnemen aan de bijeenkomsten in hun gebied. Wij verwachten dat zowel de beleidsafdeling(en) als de communicatieafdeling vertegenwoordigd is tijdens de bijeenkomsten en sessies.

2.11 Proces en planning

In deze paragraaf schetsen we de planning voor deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations. Het is goed om in ogenschouw te houden dat er een afhankelijkheid kan zijn met de overige deelstudies op het niveau van de Oude Lijn als geheel. Voor deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations is de doelstelling om in het najaar van 2024 een gedragen NKO te hebben. Onderstaand schetsen we de planning voor het participatietraject met de ambtelijke vertegenwoordiging en experts vanuit de medeoverheden en het participatietraject voor de brede omgeving in relatie tot het inhoudelijke spoor van de werkteams.

2.11.1 Participatie medeoverheden

Het participatietraject met de betrokken overheden is inmiddels gestart op het participatieniveau 'meedenken' door het voeren van de startgesprekken met de gemeenten. In november 2023 organiseerden we een startbijeenkomst met de gemeenten om hen te informeren over het participatietraject. In januari 2024 gaan de werkteams van start waarin op het participatieniveau 'meedoen' wordt gewerkt aan de ontwerpen voor de nieuwe stations en infrastructurele maatregelen behorend bij deze fase (zie paragraaf 2.5.5). De planning van deze werkteams is op hoofdlijnen:

- | | | |
|---|------------------------|--|
| • | November/december 2023 | Opstellen Topspecificaties; |
| • | Januari t/m april 2024 | Werkteams werken oplossingsrichtingen m.b.t. nieuwe stations uit op het niveau van vlekkenplannen; |
| • | April 2024 | Inventarisatie en analyse risico's/raakvlakken/meekoppelkansen; |
| • | Mei 2024 | Opstellen Effectrapport 1 en kostenramingen; |
| • | Mei 2024 | Ontwerprapportage en verantwoording; |
| • | Vanaf juni 2024 | Opstellen concept NKO's. |

2.11.2 Participatie brede omgeving

Parallel aan de werkteams gaat de participatie met de brede omgeving in december 2023 van start. De planning ziet er op hoofdlijnen als volgt uit¹³:

- In december 2023 informeren we de brede omgeving over o.a. de opgave en het proces (ronde 1).
- In februari halen we input op voor mogelijke oplossingsrichtingen (ronde 2).
- In april 2024 toetsen wij de aandachtspunten bij de verschillende voorliggende oplossingsrichtingen (ronde 3).
- In september 2024 toetsen we het draagvlak voor de concept NKO (ronde 4).

Na iedere participatiebijeenkomst wordt aan de hand van het actuele logboek de gegeven input besproken in de projectgroep. Daar wordt bepaald hoe er met de gegeven input wordt omgegaan en of er mogelijk

¹³ Wij proberen de participatieplanning zo goed mogelijk af te stemmen met de participatieplanning van de overige deelverkenningen Oude Lijn. Specifiek voor de deelverkenning Knoop Schiedam gegeven de grote overlap qua doelgroepen met Schiedam Kethel en Rotterdam Van Nelle.

consequenties zijn voor de planning van de deelstudie. Bijvoorbeeld als er nieuwe oplossing(en)(srichtingen) worden aangedragen, die nadere analyse en beoordeling vragen.

Het is de bedoeling om in voorjaar 2024 op basis van de uitkomsten van participatieronde 1 en 2 de tussenstand in de deelstudie te bespreken in de projectgroep en te bepalen of de ingezette koers (en bijbehorende planning) doorgang kan blijven vinden of bijsturing behoeft.

2.12 Op te stellen producten

Gedurende de Analytische fase stellen we vanuit het participatieproces de volgende producten op:

Tabel 5: Op te stellen producten participatieproces

Product	Omschrijving
Stakeholder- en issueanalyse	De stakeholder- en issueanalyse geeft inzicht in de belangen van stakeholders en de standpunten die zij innemen bij issues die spelen in het projectgebied voor de CitySprinter en Nieuwe Stations.
Omgevingsscan	De omgevingsscan is een brede scan waarmee we de belangrijkste zaken die spelen in de omgeving van de deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations in kaart brengen.
Overzicht gemeenschappelijke taal	Dit is een verklarende woordenlijst, die aangeeft voor de deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations wat we verstaan onder een woord. Doel van dit overzicht is om duidelijkheid en consistentie te bieden, zowel in de communicatie intern als extern.
Uitnodigingsteksten	Om deelnemers uit te nodigen via verschillende kanalen (zie paragraaf 2.14.2) stellen we in afstemming met betrokken overheden uitnodigingsteksten op.
Draaiboeken voor de participatiebijeenkomsten	Ter voorbereiding op elke participatiebijeenkomst stellen we een draaiboek op. Daarin beschrijven we welke activiteit op welk moment plaatsvindt, de duur, wie de activiteit uitvoert en welke hulpmiddelen daarbij nodig zijn.
Instructie voor begeleiding bij de bijeenkomsten	Voor elke bijeenkomst stellen we een instructie op voor de begeleiders. Daarin beschrijven we hun rol, wat we van hen verwachten en de activiteiten/momenten (uit het draaiboek) die voor hen relevant zijn.
Verslagen van de bijeenkomsten (logboek)	Van elke participatiebijeenkomst stellen we een verslag op, waarmee we inzichtelijk maken welke (groep van) belanghebbende(n) welke input heeft (hebben) geleverd. De verslagen worden opgenomen in een logboek.
Actueel CRS-overzicht	Dit overzicht is een uittreksel uit Relatics waarin de ideeën en aandachtspunten van deelnemers zijn opgenomen. Daarin staat aangegeven wie wanneer welke klanteis heeft ingebracht, op welk

	thema deze betrekking heeft, of we het idee of aandachtspunt meenemen in de deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations en zo ja, op welke fase het betrekking heeft.
Participatieverslag Analytische fase	Dit document beschrijft op hoofdlijnen de gevolgde participatieaanpak en beschrijft de input die is geleverd.
Rapportage Opbrengst Omgevingsparticipatie	Dit document beschrijft op hoofdlijnen de gevolgde participatieaanpak, geeft de totale opbrengst weer (alle input die belanghebbenden hebben geleverd) en geeft weer wat er met de input is gedaan/of en zo ja, hoe deze is geland in de NKO.
Analyse, beoordeling en advies draagvlak kansrijke oplossingsrichtingen	Op basis van de uitkomsten van het participatieproces wordt het draagvlak voor de oplossingsrichtingen geanalyseerd en een advies gegeven voor het thema draagvlak in het beoordelingskader.

2.13 Doorkijk naar de Beoordelingsfase

De kansrijke oplossingsrichtingen die zijn geselecteerd in de Analytische fase en zijn geland in de NKO worden in de Beoordelingsfase verder uitgewerkt. Doel van de Beoordelingsfase is om objectieve beslisinformatie op te leveren op basis waarvan in de volgende fase (de Besluitvormingsfase) het voorkeursalternatief (VKA) kan worden bepaald en in de Voorkeursbeslissing kan worden opgenomen.

We kiezen er voor om de participatieaanpak voor de Analytische fase van de deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations – zoals we in dit plan beschrijven – aan het eind van de Analytische fase te herijken zodat deze aansluit bij het karakter van de Beoordelingsfase. We richten daarmee de participatie, in samenspraak met betrokkenen, opnieuw in. Hierin nemen we de lessen uit de Analytische fase mee.

2.14 Communicatie

Om onze participatiedoelstellingen vanuit de deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations (zie paragraaf 1.3) te behalen, is een heldere en eenduidige communicatie naar belanghebbenden van groot belang. Zo zetten we communicatie in om de omgeving over de voortgang van de deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations te informeren, nodigen we belanghebbenden uit voor de meedenksessies en koppelen we de opbrengst van deze sessies terug. Op deze wijze draagt communicatie bij aan het komen tot verrijkte oplossingsrichtingen en het creëren van draagvlak. In deze paragraaf beschrijven we de communicatie op deelstudieniveau en op gebiedsniveau. Ook gaan we in op de communicatiemiddelen die we gebruiken voor het organiseren en faciliteren van de informatiebijeenkomsten en meedenksessies.

2.14.1 Communicatie deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations

Voor een eenduidige communicatie met de brede omgeving is het van belang dat de participatie en communicatie zorgvuldig zijn afgestemd. Voor de communicatie op het niveau van de deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations stemmen we daarom zorgvuldig af met de betrokken overheden. Afzender van alle uitingen zijn het ministerie van IenW, Provincie Zuid-Holland en Metropoolregio Rotterdam Den

Haag en ProRail. Voor communicatie over de gebieden (zie paragraaf 2.2) heen maken wij gebruik van de volgende kanalen van ProRail:

- *Website:* www.prorail.nl/oudelijn
Om belanghebbenden te informeren over de MIRT-Verkenning Oude Lijn en specifiek de deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations maken we gebruik van de projectpagina van de Oude Lijn op de website van ProRail. Op deze website wordt een algemene toelichting op de MIRT-Verkenning Oude Lijn en planning gegeven, evenals een korte toelichting op de deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations. De verdere invulling van de projectpagina en eventuele subpagina's per gebied wordt in afstemming met de communicatieafdeling van ProRail uitgewerkt. Ook verwijst deze pagina naar andere belangrijke websites, waaronder de twee onderstaande pagina's:

- <https://www.move-rdh.nl/projecten/mirt-verkenning+oude+lijn/default.aspx>
- <https://www.mirttrajecten.nl/organisatie/oude-lijn>

Op deze pagina van het ministerie van IenW wordt de MIRT-Verkenning Oude Lijn kort toegelicht in tekst en in beeld, middels een videoanimatie, gemaakt door MoVe Oude Lijn. Ook bevat deze website een link naar de Startbeslissing.

- *StoryMaps digitale projectatlas:*
StoryMaps is een interactieve ProjectAtlas-tool waarmee de verschillende deelstudies op de Oude Lijn gevisualiseerd worden middels een interactieve kaart. StoryMaps is toegankelijk vanaf de projectpagina van de Oude Lijn op de website van ProRail (www.prorail.nl/oudelijn).

Bezoekers kunnen in StoryMaps foto's en visualisaties zien en lezen over werkzaamheden. Daarnaast kunnen bezoekers interacteren met de kaart door op onderdelen vragen in te dienen in een vraag- en antwoord module. StoryMaps is een levende kaart waar gedurende het traject informatie kan worden toegevoegd. De specifieke invulling wordt daarom gaandeweg bepaald.

- *Kernboodschap:*
ProRail heeft een kernboodschap van de deelstudie, die in alle uitingen gebruikt kan worden en ook gedeeld kan worden met de gemeenten, provincie Zuid-Holland en metropoolregio Rotterdam Den Haag in hun uitingen.

2.14.2 Communicatie op gebiedsniveau

In overleg met de gemeenten, provincie Zuid-Holland, metropoolregio Rotterdam Den Haag en NS onderzoeken wij welke aanvullende kanalen ingezet kunnen worden om mensen gericht uit te nodigen op gebiedsniveau. Hierbij denken wij aan (bestaande) nieuwsbrieven, stads- en wijkkranten, wijkraden, posters op de stations en social media. Mogelijk zijn er nog andere geschikte kanalen die ingezet kunnen worden. Dit wordt samen met de gemeenten, provincie Zuid-Holland en metropoolregio Rotterdam Den Haag en NS verder verkend en georganiseerd in de aanloop naar de eerste participatieronde in december. We verzenden geen uitnodigingen op adresniveau.

Daarmee sluiten we – naast de kanalen op het deelstudieniveau - zoveel mogelijk aan bij het participatiebeleid en de kanalen/tools die de desbetreffende gemeente(n) heeft/hebben om te communiceren en participeren. Voor een eerste overzicht van het participatiebeleid- en tools verwijzen we naar bijlage 3.4.

We houden vanaf de start van de analyse een intern logboek bij, waarin we alle communicatie-uitingen vastleggen.

2.14.3 Communicatie tijdens participatiebijeenkomsten met de brede omgeving

Voor het organiseren en faciliteren van digitale informatiebijeenkomst en digitale meedenksessies maken wij gebruik van Microsoft Teams. De digitale bijeenkomsten zijn toegankelijk via een link op de projectpagina van de Oude Lijn (www.prorail.nl/oudelijn). Tevens maken we tijdens de digitale informatiebijeenkomst gebruik van een vooraf opgenomen webinar. Deze webinar wordt opgenomen in de ProRail-studio en tijdens in de Teamsomgeving uitgezonden.

De agenda en spelregels voor de digitale bijeenkomsten worden bij aanvang van de bijeenkomst gedeeld.

Zoals eerder genoemd, volgt ook binnen enkele werkdagen na de informatiebijeenkomst/meedenksessie het verslag en/of de webinar van de bijeenkomst op de website van ProRail (zie: www.prorail.nl/oudelijn).

3. Bijlagen

3.1 Bijlage I: Code maatschappelijke participatie

Wat is maatschappelijke participatie?

Maatschappelijke participatie is de deelname van burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties aan het beleid- en besluitvormingsproces, oftewel het planproces. Het zoeken naar en inbrengen van initiatieven is hier onderdeel van. Maatschappelijke initiatieven zijn alternatieven en varianten voor een project.

Participatie is nodig om informatie, kennis, belangen en standpunten te delen, met als doel een kwalitatief beter besluit, met meer draagvlak en een korte doorlooptijd.

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

Code maatschappelijke participatie

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

2. Maatschappelijke initiatieven worden met dezelfde zorg als overheidsinitiatieven behandeld.
 - Aan de hand van de doelstellingen van een project wordt getoetst of een maatschappelijk initiatief kansrijk is. De uitkomsten van dit onderzoek worden met de initiatiefnemer besproken. Nieuwe alternatieven worden zo vroeg mogelijk in de verkenningsfase gevraagd, zodat deze volwaardig kunnen worden mee genomen.
 - Een kansrijk maatschappelijk initiatief krijgt gelijke kansen als overheidsinitiatieven. Ze worden ondersteund bij onderzoek en verdere uitwerking. Steun aan een maatschappelijk initiatief is maatwerk. Het kan bestaan uit kennis, informatie, netwerk of een financiële bijdrage voor onderzoek of verdere ontwikkeling.

- Het uitwerken en onderzoeken van een maatschappelijk initiatief vindt altijd plaats in coproductie met de initiatiefnemer, die zelf de verantwoordelijkheid houdt.
- Na verdere uitwerking en ontwikkeling van het initiatief vindt een definitieve beoordeling plaats onder verantwoordelijkheid van de verantwoordelijke bestuurder, die bepaalt of het initiatief geheel, gedeeltelijk of niet wordt meegenomen in het verdere planproces.
- Indien de initiatiefnemer zich niet kan vinden in de beslissing het initiatief geheel of gedeeltelijk terzijde te schuiven, kan de initiatiefnemer de verantwoordelijke bestuurder vragen een onafhankelijke groep experts te laten adviseren over de haalbaarheid.

3. Participatie is transparant.

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

3.2 Bijlage II: Eerste omgevingsanalyse deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations

3.2.1 Inleiding

De deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations beslaat vanwege de logistieke analyse in deze Analytische Fase van de Verkenning het volledige onderzoeksgebied van de MIRT-Verkenning Oude Lijn:



In het onderzoeksgebied van de deelstudie CitySprinter en Nieuwe Stations vinden tevens alle andere deelstudies plaats:



3.2.2 Overkoepelende opgaven

Opgaven die in het gehele studiegebied spelen zijn:

- Ander ruimtebeslag en -claims dan openbaar vervoer, fiets en verstedelijking (zowel in bebouwd als landelijk gebied):
 - Water- en klimaatopgave;
 - Biodiversiteitsopgave (inclusief bodem en ondergrond);
 - Energieopgaven (zowel vanuit de energietransitie, o.a. 'drukte in de ondergrond', als directer aan het spoor gerelateerd: benodigde ruimte voor Tractie- en Energievoorziening (TEV) en Electro Magnetische Compatibiliteit (EMC);
 - Ruimte voor werken – horeca – winkels - recreatie.
- Omgevingseffecten/leefkwaliteit:
 - Externe veiligheid (vervoer van gevaarlijke stoffen door bebouwd gebied, onder andere in Dordrecht en Zwijndrecht);
 - Luchtkwaliteit: van (toenemend) wegverkeer;
 - Geluid (van goederen- en reizigerstreinen) en;
 - Trillingen (van goederen- en reizigerstreinen);
 - Licht en geluid nabij stations en emplacementen;
 - Effecten op natuur (beschermde gebieden en soorten, stikstof).
- Hinder tijdens de bouw voor de omgeving, reizigers en ook door faseringen.
- Verduurzaming (bv. vergroening, circulaire economie en materiaalgebruik).

3.2.3 Analyse per studiegebied

Studiegebied 1: Leiden – Voorschoten

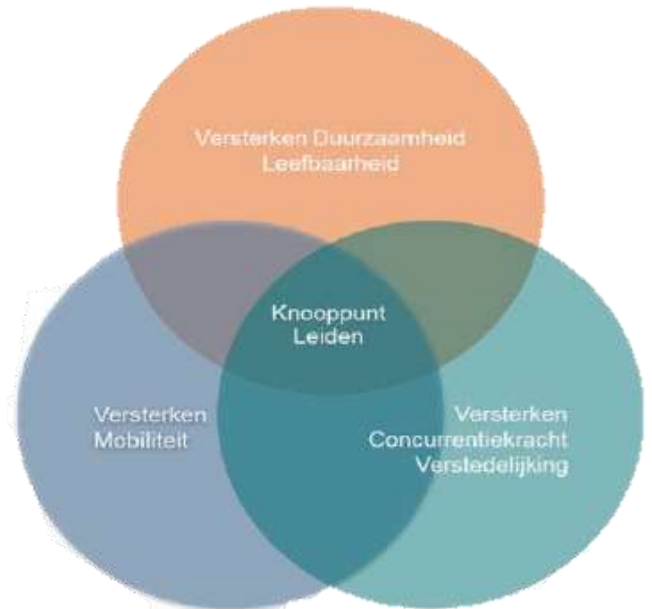
Vragen en issues:

Studiegebied:	Spoorse aspecten:	Omgevingsaspecten:	Verstedelijkingsaspecten:	Beperking:
Leiden		<ul style="list-style-type: none"> • Knoop Leiden • Herontwikkeling Werninckterrein • LeiZo (bus Leiden – Zoetermeer) 	<ul style="list-style-type: none"> • Verstedelijking weerszijden station, o.a. locatie busstation: Bio Science Park Leiden (tussen 1.100 en 1.900 woningen) 	
Voorschoten			<ul style="list-style-type: none"> • Is geen onderdeel van de 17 Grootschalige NOVEX Woningbouwlocaties. Geen grootschalige woningbouwprojecten bekend op dit moment 	

Betrokkenen:

- Leiden: participatie in Knoop Leiden vindt plaats door de gemeente Leiden als onderdeel van de deelstudie Knoop Leiden.
- Voorschoten: in Voorschoten zijn geen relevante ontwikkelingen bekend.

In het document 'Knooppunt Leiden Verbindt' (2020) is de opgave nader omschreven.



Studiegebied 2: Leidschendam-Voorburg

Vragen en issues:

Studiegebied:	Spoorse aspecten:	Omgevingsaspecten:	Verstedelijkingsaspecten:	Beperking:
Leidschendam-Voorburg			<ul style="list-style-type: none"> Is geen onderdeel van de 17 Grootchalige NOVEX Woningbouwlocaties. Geen grootchalige woningbouwprojecten bekend op dit moment. 	

Betrokkenen:

Leidschendam-Voorburg: in Leidschendam-Voorburg zijn geen relevante ontwikkelingen bekend.

Studiegebied 3: Den Haag

Vragen en issues:

Studiegebied:	Spoorse aspecten:	Omgevings-aspecten:	Verstedelijkings-aspecten:	Beperking:
Den Haag	<ul style="list-style-type: none"> • Knoop Laan NOI • IC bediening Den Haag Centraal • Transfer Centraal, Holland Spoor en Moerwijk 	<ul style="list-style-type: none"> • CID Binckhorst • Velostrada • Monumentstelling spoorbrug Trekvliet 	<ul style="list-style-type: none"> • CID Binckhorst (tussen 18.500 en 24.500 woningen) • Laakhavens (9.000 woningen) • Den Haag Zuidwest (w.o. Moerwijk) (10.000 woningen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Een vrije spoor-spoorkruising bij Den Haag Holland Spoor (voor afbuigende treinen naar Den Haag Centraal) is fysiek niet realistisch inpasbaar

Betrokkenen:

Participatie in de Knoop Den Haag NOI vindt plaats door de gemeente Den Haag als onderdeel van de deelstudie Knoop Den Haag NOI.

Studiegebied 4: Rijswijk

Vragen en issues:

Studiegebied:	Spoorse aspecten:	Omgevings-aspecten:	Verstedelijkingsaspecten:	Beperking:
Rijswijk	<ul style="list-style-type: none"> • Nieuw station Rijswijk Buiten • Transfer Rijswijk • PHS • Kwaliteit stations-omgeving 		<ul style="list-style-type: none"> • Stadsas / Stationskwartier, Plaspoelpolder (samen 4.000 woningen) • In de Boogaard (2.000 woningen) • Rijswijk – Buiten (3.500 woningen) 	

Betrokkenen:

Over de woningbouwontwikkelingen voert de gemeente overleg met de omgeving.

Studiegebied 5: Delft

Vragen en issues:

Studiegebied:	Spoorse aspecten:	Omgevings-aspecten:	Verstedelijkingsaspecten:	Beperking:
Midden - Delfland	<ul style="list-style-type: none"> • PHS • Baanstabieleit Delft Campus / Schiedam • Nieuw station Schiedam Kethel • Twee extra sporen tussen Delft Campus en Schiedam Centrum 	<ul style="list-style-type: none"> • Landschap Midden-Delfland • Onderdoorgang Kandelaarweg (LVO) 	<ul style="list-style-type: none"> • Is geen onderdeel van de 17 Grootchalige NOVEX Woningbouwlocaties. Geen grootchalige woningbouwprojecten bekend op dit moment. 	

Betrokkenen:

Gemeente en belangengroepen zijn de afgelopen jaren uitvoerig betrokken bij de planvorming en realisatie van PHS Rijswijk – Rotterdam, inclusief het onder de grond brengen van spoor en station Delft.

Studiegebied 6: Midden-Delfland

Vragen en issues:

Studiegebied:	Spoorse aspecten:	Omgevings-aspecten:	Verstedelijkings-aspecten:	Beperking:
Midden-Delfland	<ul style="list-style-type: none"> • PHS • Baanstabieleit Delft Campus / Schiedam • Nieuw station Schiedam Kethel • Viersporigheid tussen Delft Campus en Schiedam Centrum 	<ul style="list-style-type: none"> • Landschap Midden-Delfland • Onderdoorgang Kandelaarweg (LVO) 	<ul style="list-style-type: none"> • Is geen onderdeel van de 17 Grootchalige NOVEX Woningbouwlocaties. Geen grootchalige woningbouwprojecten bekend op dit moment. 	

Betrokkenen:

In overleg tussen PHS en de gemeente Midden-Delfland is de afgelopen jaren niet veel afstemming geweest, omdat dit niet nodig werd geacht vanwege minimale impact van PHS op gemeentelijk grondgebied.

Studiegebied 7: Schiedam

Vragen en issues:

Studiegebied:	Spoorse aspecten:	Omgevingsaspecten:	Verstedelijkingsaspecten:	Beperking:
Schiedam	<ul style="list-style-type: none"> • Knoop Schiedam waaronder raakvlak met verleggen 2x 25 kV kabels en fietsenstalling uitbreiding • Nieuw station Schiedam Kethel • Baanstabieliteit Delft Campus / Schiedam • Twee extra sporen tussen Delft Campus en Schiedam Centrum • Schakelstation • Onderdoorgang Boerhaavelaan (derdenwerk i.o.v. gemeente) • Opheffen overweg Kandelaarweg • MJPG • Afronding PHS Rijswijk-Rotterdam 	<ul style="list-style-type: none"> • Onderdoorgang Boerhaavelaan • Opheffen overweg Kandelaarweg • Fietstunnel Schieveste • Tunnel bedrijventerrein SchieDistrict 	<ul style="list-style-type: none"> • Schieveste (3.500 woningen) • Spaanse Polder en 's-Gravelandse Polder: verdichting bedrijventerrein (geen woningen)/ 25.000 arbeidsplaatsen • Merwe-Vierhavens (7000 woningen) • Peperklip ontwikkellocatie (150 woningen) • S'MAAK (80 woningen) en Terras aan de Schie (130 woningen) 	

Betrokkenen:

Participatie in Knoop Schiedam vindt plaats door de gemeente Schiedam als onderdeel van de deelstudie Knoop Schiedam.

Studiegebied 8: Rotterdam-Noord

Vragen en issues:

Studiegebied:	Spoorse aspecten:	Omgevingsaspecten:	Verstedelijkingsaspecten:	Beperking:
Rotterdam-Noord	<ul style="list-style-type: none"> Nieuw station Rotterdam Van Nelle Rotterdam-Noord Goederen IC bediening Rotterdam Blaak Transfer Rotterdam Blaak Goederen-routing Security Eurostar 	<ul style="list-style-type: none"> Unesco Van Nelle Zonnepark sporendriehoek Vastgoedontwikkelingen rond Rotterdam Centraal Planologische studie Van Nelleknoop: 6 scenario's, waarvan 4 scenario's met station (2 scenario's station Oostkant, 2 scenario's station Westkant). In 2021 en 2022 na bestuurlijke besluitvorming besproken met stakeholders in gebied. 	<ul style="list-style-type: none"> Rotterdam Westflank, w.o. Van Nelleknoop (tussen 7.850 en 17.200 woningen) 	<ul style="list-style-type: none"> Delfshavense Schiebruggen Een extra Willems-spoortunnel in Rotterdam is fysiek en financieel niet realistisch

Betrokkenen:

Voor de vastgoedontwikkelingen rond Rotterdam Centraal en Rotterdam-Noord Goederen zijn er lopende projecten/overleggen.

Studiegebied 9: Rotterdam-Zuid

Vragen en issues:

Studiegebied:	Spoorse aspecten:	Omgevingsaspecten:	Verstedelijkingsaspecten:	Beperking:
Rotterdam-Zuid	<ul style="list-style-type: none"> • Verdere uitwerking station Stadionpark (MIRT Oeververbindingen) + evt. IC-bediening • Ombouw emplacement IJsselmonde • Emplacement Kijfhoek • Goederenrouting • Transfer R'dam Zuid en R'dam Lombardijen • Aftakking HSL en Havenspoorlijn 	<ul style="list-style-type: none"> • HOV-verbinding Kralingse Zoom – Zuidplein • Toekomst Stadion Feyenoord 	<ul style="list-style-type: none"> • Feijenoord XL (tussen 3.700 en 4.150 woningen) • Binnenstad / Willemsas (tussen 1.000 en 5.000 woningen) • Rijnhaven (tussen 1.500 en 2.000 woningen) • Rotterdam Oostflank (30.000 woningen) 	

Betrokkenen:

Over alle bovenstaande ontwikkelingen zijn er overleggen gaande.

Studiegebied 10: Barendrecht – Zwijndrecht

Vragen en issues:

Studiegebied:	Spoorse aspecten:	Omgevingsaspecten:	Verstedelijkingsaspecten:	Beperking:
Barendrecht	<ul style="list-style-type: none"> • Transfer Barendrecht • Kijfhoek 	<ul style="list-style-type: none"> • P+R-terrein station Barendrecht is betaald parkeren 	<ul style="list-style-type: none"> • Stationstuinen (3.500-4.500 woningen + voorzieningen en campus) • Project Nieuw Reijerwaard (90 ha bedrijventerrein) is in ontwikkeling • Ontwikkeling Dutch Fresh Port (gehele gebied tussen station Barendrecht en de A16) 	
Zwijndrecht	<ul style="list-style-type: none"> • Transfer Zwijndrecht • Toekomst Stamlijn Havens Zwijndrecht • Kijfhoek 		<ul style="list-style-type: none"> • Spoorzone Zwijndrecht (tussen 6.000 en 9.000 woningen) 	

Studiegebied 11: Dordrecht

Vragen en issues:

Studiegebied:	Spoorse aspecten:	Omgevings-aspecten:	Verstedelijkings-aspecten:	Beperking:
Dordrecht	<ul style="list-style-type: none"> • Knoop Dordrecht • Nieuw station Dordrecht Leerpark • Upgrade station Dordrecht-Zuid • Opstelbehoefte CitySprinter i.r.t. opgave landelijk net + MLL • Nieuwe stalling/entree Dordrecht Weizigtparkzijde • ERTMS Kijfhoek – Belgische grens • Vervangen 3kV door EDS (2028) • UPGE geluid-schermen • Merwede Lingelijn impact instroom nieuw materieel • Stamlijn Dordrecht Zeehaven: Dordtse Mijl 	<ul style="list-style-type: none"> • Vervoer gevaarlijke stoffen • Vraagstuk emplacement Weeskinderen-dijk • Nieuwe interwijk-tunnel Maasterras – Hoge Bakstraat • 	<ul style="list-style-type: none"> • Woningbouw Maasterras (tussen 2.000 en 4.000 woningen)/gebieds-ontwikkeling • Woningbouw gezondheidspark (720 woningen) • Campus Leerpark (330 woningen) • Knoop Leerpark & Gezondheidspark (600 woningen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Verhoging of verbreding van de Grote Brug over de Oude Maas is fysiek en financieel niet realistisch • Een beperking van de brugopeningen Grote Brug wordt vanwege het belang van de vaarroute niet realistisch verondersteld. Deze benodigde brugopeningen betekent een beperking van het aantal CitySprinters dat kan doorrijden vanaf Rotterdam naar Dordrecht en vv

Betrokkenen:

Participatie in Knoop Dordrecht vindt plaats door de gemeente Dordrecht als onderdeel van de deelstudie Knoop Dordrecht.

3.3 Bijlage III: Beoordelingskader Analytische fase MIRT-Verkenning Oude Lijn

De beslisinfo aan het einde van de Analytische fase (zeef 1) richt zich met name op de criteria:

- Doelbereik / oplossend vermogen. Oplossingsrichtingen die onvoldoende bijdragen aan de probleem-/doelstelling zijn niet zinvol binnen de scope van de desbetreffende verkenning;
- Onoverkomelijke belemmeringen ('showstoppers'). Issues die ertoe leiden dat een alternatief onherroepelijk afvalt. Een voorbeeld hiervan is een nieuwe doorsnijding van een Natura 2000 gebied. Gezien de hardheid van de natuurregelgeving is een dergelijk alternatief doorgaans niet reëel. Als een dergelijk alternatief om politiek-bestuurlijke redenen toch meegenomen wordt, moet rekening gehouden worden met aanzienlijke kosten van mitigerende (en compenserende) maatregelen waarbij de kans blijft bestaan dat bij juridische toetsing van het (tracé)besluit alsnog blijkt dat dit alternatief niet mag;
- Kosten (ordegrootte) De kosten van oplossingsrichtingen moeten redelijkerwijs in te passen zijn binnen de financiële kaders (randvoorwaarden) die in de Startbeslissing zijn vastgelegd. Daarom moet een eerste inschatting van de kosten worden gemaakt, die duidelijk maakt of de oplossingsrichting waarschijnlijk binnen het financiële kader past, misschien het kader overschrijdt of hoogst waarschijnlijk het kader overschrijdt. Hiervoor is inzicht nodig in de belangrijkste kosten(op)drijvende factoren ("cost-drivers" bijv. ondergrond) en kan gewerkt worden met kentallen; het is niet nodig om tot op de cent nauwkeurig alles te ramen, daarvoor zijn de ontwerpen ook nog veel te grof in dit stadium.

3.3.1 Doelstellingen MIRT-Verkenning (cf Startbeslissing)

"Het doel van deze MIRT-Verkenning is te komen tot integrale afspraken over een schaa sprong in het metropolitaan OV langs de Oude Lijn in samenhang met de grote verstedelijkingsopgave in deze regio. Deze integrale aanpak versterkt de agglomeratiekracht van de Zuidelijke Randstad, zorgt ervoor dat de steden met haar toplocaties (woon-werk) in de toekomst duurzaam bereikbaar blijven, vergroot dit de kansgelijkheid/kansen voor mensen (nabijheid woon-werklocaties), leidt dit tot verbetering van de leefomgevingskwaliteit in de steden, wordt extra toename van het autoverkeer op het al drukke wegennet voorkomen en wordt het groene landschap ontzien."

Dit vertaalt zich in de volgende beoordelingsaspecten om doelbereik te kunnen beoordelen:

1. Verstedelijking (wonen en economische toplocaties) in relatie tot versterken agglomeratiekracht
2. Kansen voor mensen vergroten
3. Verbetering leefomgevingskwaliteit in steden
4. Mobiliteit / bereikbaarheid
5. Duurzaamheid

3.3.2 Expert judgement

In een zeef 1 vindt de beoordeling veelal kwalitatief, dat wil zeggen door middel van expert judgement plaats. Expert judgement wordt daarbij gedefinieerd als een inschatting van een of meerdere deskundige(n) op grond van zijn kennis en ervaring. Deze beoordeling wordt beargumenteerd vastgelegd. De in te zetten

deskundige kan bijvoorbeeld de stedenbouwkundige van de betreffende gemeente zijn of een specialist van het gecontracteerde bureau.

Thema's	Aspect	Criterium (ten opzichte van referentie)	Methodiek	Wanneer kansrijk?
Verstedelijking (wonen en economische toplocaties) in relatie tot versterken agglomeratiekracht	Ontwikkeling verstedelijkingslocaties	<ul style="list-style-type: none"> Mate waarin de oplossing invloed heeft op tempo en kwaliteit van de ontwikkeling van het verstedelijkingsprogramma 	<ul style="list-style-type: none"> 1) Kwalitatief (expert judgement) 2) Kwantitatief: aantal nieuwe woningen binnen invloedssfeer van een station 	Oplossing faciliteert / levert positieve bijdrage aan ontwikkeling verstedelijkingslocaties langs de Oude Lijn en versterkt daarmee agglomeratiekracht
	Ontwikkeling toplocaties	<ul style="list-style-type: none"> Mate waarin de oplossing invloed heeft op tempo en de kwaliteit van de ontwikkeling van de economische toplocaties 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatief (expert judgement) 	Oplossing faciliteert / levert positieve bijdrage aan ontwikkeling economische toplocaties langs de Oude Lijn en versterkt daarmee agglomeratiekracht
	Sluit aan bij het lokaal DNA	<ul style="list-style-type: none"> Mate waarin het knooppunt in relatie tot het vervoerproduct herkenbaar en logisch verankerd is in de stedelijke structuur en meerzijdig bereikbaar is 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatief (expert judgement) 	Er is sprake van een positieve bijdragen aan de verstedelijkingsopgave langs de Oude Lijn ten opzichte van de referentiesituatie
	Complementariteit knooppunten (op Oude Lijn-niveau)	<ul style="list-style-type: none"> Effect van de oplossing op het versterken van (stedelijke) relaties en samenhang langs de Oude Lijn (vergroten agglomeratiekracht) 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatief (expert judgement, bv. met behulp van PBL-publicatie 'Agglomeratievoordelen en REOS'¹⁴) 	Oplossing faciliteert verstedelijking en vergroot agglomeratiekracht en faciliteert vergroting van de bereikbaarheid

¹⁴ Zie bijvoorbeeld position paper 'Agglomeratievoordelen en REOS'

https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/Agglomeratievoordelen_en_de_REOS.pdf. In tabel 2.1 worden de verschillende voor- en nadelen samengevat en wordt aangegeven wie hiervan profiteert (of nadeel ondervindt): bedrijven of huishoudens'.

Thema's	Aspect	Criterium (ten opzichte van referentie)	Methodiek	Wanneer kansrijk?
Kansen voor mensen vergroten	Afstand tot banen en onderwijsinstellingen	<ul style="list-style-type: none"> Toename van het aantal (potentiële) banen en onderwijsinstellingen (MBO, HBO, Universiteit) dat als gevolg van oplossing beter bereikbaar wordt voor de inwoners 	<ul style="list-style-type: none"> Kwantitatief (verkeersmodel) : aantal arbeidsplaatsen/onderwijsplekken binnen invloedssfeer van een station Bereikbaarheids kaarten Kwalitatief (index bereikbaarheids-indicator) 	Oplossing vergroot nabijheid mensen – banen – onderwijs
	OV-bereikbaarheid voor mensen	<ul style="list-style-type: none"> Verbetering OV-bereikbaarheid stadsdelen en economische toplocaties 	<ul style="list-style-type: none"> Kwantitatief (verkeersmodel) Bereikbaarheids kaarten Kwalitatief (index bereikbaarheids-indicator) 	Oplossing vergroot nabijheid stadsdelen – economische toplocaties
Verbetering leefomgevingskwaliteit in steden	Verbetering leefomgevingskwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> Verbeteren milieukwaliteit op aspecten o.a. lucht, geluid 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatief (expert judgement) 	Oplossing draagt bij aan verbeteren milieukwaliteit
	Verbetering ruimtelijke kwaliteit en verblijfskwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> Bijdrage van de oplossing aan de gewenste verblijfskwaliteit (o.a. kwaliteit openbare ruimte, groen en entree van de stad) 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatief (expert judgement) bv. via Bureau Spoorbouwmeester¹⁵ 	Oplossing draagt bij aan gewenste verblijfskwaliteit
		<ul style="list-style-type: none"> Goede oriëntatie, heldere routes en comfortabele overstap naar rest van de stad en andere modaliteiten 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatief (expert judgement) bv. via Bureau Spoorbouwmeester 	Oplossing faciliteert goede oriëntatie, heldere routes en comfortabele overstap
	Verbeteren wisselwerking knooppunt en de omgeving met de	<ul style="list-style-type: none"> Combinatie van activiteiten, wisselwerking binnen en grenzend aan 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatief (expert judgement) 	Oplossing levert positieve bijdrage aan het verbeteren van de wisselwerking

¹⁵ Met behulp van bouwstenen Nieuwe Stationskwartier <https://www.spoorbeeld.nl/over-ons/methodes/het-nieuwe-stationskwartier>

Thema's	Aspect	Criterium (ten opzichte van referentie)	Methodiek	Wanneer kansrijk?
	voorzieningen (interactiemilieu)	spoor/OV-knoop (in gebouwen en openbare ruimte)		tussen knooppunt en omgeving (interactiemilieu)
	Verbeteren samenhang in de stad / slechten spoorbarrière	<ul style="list-style-type: none"> Logische, sociaal veilige, vanzelfsprekende verbindingen tussen beide zijden van de spoorbundel / vervoersknoop 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatief (expert judgement bv. via Bureau Spoorbouwmeester) 	Oplossing verbetert de samenhang in de stad en/of slecht de barrière
Mobiliteit/-bereikbaarheid	Ontsluiten nieuwe woon- en werklocaties langs de Oude Lijn	<ul style="list-style-type: none"> Mate waarin woon- en werklocaties worden ontsloten met OV binnen 30-60 minuten 	<ul style="list-style-type: none"> Verkeersmodel, bereikbaarheidskaarten 	Oplossing draagt bij aan verbetering van de bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties Oude Lijn
	Voorkomen vervoerknelpunt Oude Lijn	<ul style="list-style-type: none"> Mate waarin de treincapaciteit voldoet aan de vervoervraag 	<ul style="list-style-type: none"> Verkeersmodel 	Oplossing biedt voldoende treincapaciteit voor de vervoervraag
	Beleving van de reizigers (bus/trein/passanten)	<ul style="list-style-type: none"> Mate waarin oplossing bijdraagt aan (gevoel van) comfort, veiligheid, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatief (expert judgement) bv. via Bureau Spoorbouwmeester 	Oplossing draagt bij aan verbeterde reizigersbeleving
	Robuustheid/betrouwbaarheid van het netwerk (spoor en regionaal OV)	<ul style="list-style-type: none"> Punctualiteit, betrouwbaarheid, beschikbaarheid redundante verbindingen (meerdere reisopties), uitvoerbaarheid dienstregeling. 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatief (expert judgement, analyse ProRail en regionale OV-vervoerders) 	Oplossingsrichtingen geven geen aanleiding tot onoverkomelijke verslechtingen en/of kunnen de verwachte groei van reizigers accommoderen.
	Verbeteren van het functioneren van het netwerk (spoor en regionaal, inclusief transfer)	<ul style="list-style-type: none"> Mate waarin meerzijdige bereikbaarheid aanwezig is en de reistijd van, naar en door het station voor reizigers verbetert (per 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatief (expert judgement, netwerkanalyse ProRail en regionale OV-vervoerders) 	Oplossing verbetert het functioneren van het OV-netwerk

Thema's	Aspect	Criterium (ten opzichte van referentie)	Methodiek	Wanneer kansrijk?
		type reizigers en herkomst/bestemming (windrichtingen)		
	Netwerkeffecten landelijk (IC's, goederenvervoer)	<ul style="list-style-type: none"> Effect op overig spoorproduct (naast CitySprinter) 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatief (expert judgement, netwerkanalyse ProRail) 	Bij voorkeur geen verslechtering IC-product en mogelijkheden goederenvervoer (maak afweging inzichtelijk)
	Effect op mobiliteitssysteem (HWN/OWN, fiets, OV, voetganger)	<ul style="list-style-type: none"> Effect op modal shift en doorstroming 	<ul style="list-style-type: none"> Verkeersmodel en/of analyse andere partijen 	Oplossing verbetert samenhang overig mobiliteitssysteem
Duurzaamheid/-klimaat en energie en circulariteit	Circulariteit en CO2-footprint	<ul style="list-style-type: none"> Duurzaam gebruik ondergrond, materialen Uitstoot door bouwlogistiek 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatief (expert judgement) 	Een oplossing die duurzamer is in de aanleg en gebruiksfase wordt beter beoordeeld
	Klimaatbestendigheid	<ul style="list-style-type: none"> Anticiperen op droogte, hitte, extreme neerslag (bijdrage aan de klimaatbestendige stad) 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatief (expert judgement) 	Een oplossing die klimaatbestendiger is wordt beter beoordeeld
Externe effecten	Luchtkwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> Effecten op genoemde aspecten (overall) 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatief op basis van bestaande informatiebronnen 	Geen showstoppers vanuit wet- en regelgeving (niet op te lossen normoverschrijding)
	Geluid			
	Trillingen			
	Natuur & landschap			
	Water & bodem			
	Archeologie & Cultuurhistorie			
	Gezondheid			
	Externe veiligheid			
Inpasbaarheid	Ruimtelijke inpasbaarheid oplossingen verkenning	<ul style="list-style-type: none"> Inpasbaarheid in de omgeving (ondergronds, bovengronds, knooppunten etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatief (expert judgement, bv. slopen bestaande opstallen, verdwijnen groen, barrièrewerking, etc.) 	Geen onwenselijke inpasingsconsequenties (aantasting stedelijk weefsel / groen / openbare ruimte / versterking barrièrewerking)

Thema's	Aspect	Criterium (ten opzichte van referentie)	Methodiek	Wanneer kansrijk?
Techniek	Technische maakbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> • Haalbaarheid, maakbaarheid, onderhouds-aspecten 	<ul style="list-style-type: none"> • Kwalitatief (expert judgement, a.d.h.v. richtlijnen, ontwerpvoorschriften etc.) 	Oplossing leidt niet tot onbeheersbare risico's
	Adaptiviteit Toekomstvastheid	<ul style="list-style-type: none"> • Oplossing is in stappen maakbaar • Oplossingen maken verdere groei niet onmogelijk 	<ul style="list-style-type: none"> • Kwalitatief (expert judgement) 	Oplossing is in stappen maakbaar en moet toekomstige aanpassingen niet onmogelijk maken
	Faseerbaarheid en realisatietermijn	<ul style="list-style-type: none"> • Mogelijkheden tot faseren maatregelen • Faseren uitvoering / realisatietermijn • Hinder tijdens de bouw 	<ul style="list-style-type: none"> • Kwalitatief (expert judgement) 	Oplossing is faseerbaar en uitvoerbaar zonder onacceptabele hinder voor gebruikers en omgeving
Kosten	Aanlegkosten, Exploitatie	<ul style="list-style-type: none"> • Investeringskosten • Exploitatiekosten 	<ul style="list-style-type: none"> • Kostenraming +/- 40% (SSK), quick scan business case NS 	Oplossing past ordegrootte binnen budget
	Beheerkosten	<ul style="list-style-type: none"> • Onderhoudskosten 	<ul style="list-style-type: none"> • Kwalitatief (expert judgement) 	Oplossing is onderhoudbaar (geen unicaten)
Participatie	Draagvlak	<ul style="list-style-type: none"> • Draagvlak onder stakeholders 	<ul style="list-style-type: none"> • Input uit participatiemomenten 	Oplossing kan rekenen op draagvlak / geen onoverkomelijke bezwaren

In een zeef 1 vindt de beoordeling veelal kwalitatief, dat wil zeggen door middel van expert judgement plaats. Expert judgement wordt daarbij gedefinieerd als een inschatting van een of meerdere deskundige(n) op grond van zijn kennis en ervaring. Deze beoordeling wordt beargumenteerd vastgelegd. De in te zetten deskundige kan bijvoorbeeld de stedenbouwkundige van de betreffende gemeente zijn of een specialist van het gecontracteerde bureau.

Beoordelingsschaal Analytische fase - Zeef 1

In de Analytische fase – Zeef 1 wordt een vijfpunts beoordelingsschaal gehanteerd zoals onderstaand in tabel weergegeven.

Beoordeling	Toelichting
++	Sterk positief effect, grote kans, grote bijdrage aan / volledig doelbereik
+	Positief effect, bijdrage aan doelbereik
0	Neutraal, geen duidelijke effecten / bijdrage
-	Negatief effect, leidt tot mitigeerbare knelpunten
--	Sterk negatief effect, voldoet niet aan de eis voor een kansrijk alternatief (effect leidt tot onvoldoende doelbereik of betekent dat oplossing niet maakbaar, haalbaar of financieerbaar is)

3.4 Bijlage IV: Overzicht participatiebeleid en -tools betrokken gemeenten

Hieronder staat een eerste overzicht van het participatiebeleid van de gemeenten die zijn betrokken bij de deelverkenning CitySprinter en Nieuwe Stations. Ook zijn hierin de participatietools vermeld waar gebruik van wordt gemaakt.

Gemeenten	Participatiebeleid	Datum	Participatietools
Den Haag	https://www.denhaag.nl/nl/in-de-stad/denk-mee/de-4-participatieniveaus.htm	-	https://www.denhaag.nl/nl/in-de-stad/denk-mee/participatie-in-den-haag.htm
Rijswijk	Participatiebeleid gemeente Rijswijk 2020-2022 Nieuw participatiebeleid zou begin 2023 worden vastgesteld door de raad, maar dit lijkt nog niet te zijn gedaan.	Juli 2020	www.Samen.Rijswijk.nl
Delft	Participatie in Delft 2022: https://delft.notubiz.nl/document/10240139/1/Nota+Participatie+in+Delft+2022 Participatieaanpak Delfts Doen! https://www.delft.nl/delfts-doen	2022	
Midden-Delfland	Beleidskader Participatie	2021	
Schiedam	Participatiebeleid Schiedam	November 2021	praatmee.schiedam.nl
Rotterdam	Uitvoeringsprogramma Betrokken Stad	Maart 2020	Mijn Rotterdam - Home
Zwijndrecht Barendrecht	19G08 Participatiewijzer.pdf Barendrecht beschikt niet over een leidraad participatie		
Dordrecht	Handreiking en beleidskader participatie Dordrecht	Januari 2022	Doe Mee Dordrecht Doe mee Dordrecht

Colofon

Projectnummer	R-588000.20.10.10
Titel	MIRT-verkenning Oude Lijn – Deelverkenning CitySprinter en Nieuwe Stations Herijkt Participatieplan Analytische Fase
Versie	1.0
Datum vaststelling	11 januari 2024
Datum laatste revisie	15 mei 2024
Status	Definitief
Van	ProRail
Auteurs	Jelyn Stegewans, Mirre Blok, Erik van der Veen (AT Osborne)
Omgevingsmanager	Eric Westerhuis, Hans Loonstra