

# Resultaten van een inwonersraadpleging over de Oude Lijn en de stationsgebieden

Juni 2024



**POPULYTICS**

What would you do?

# Colofon

Dit onderzoek is uitgevoerd door Populytics, een spin-off van de TU Delft, in opdracht van de gezamenlijke overheden langs de Oude Lijn.

## Auteurs

Niek Mouter (niek@populytics.nl)  
Tom Geijssen (tom@populytics.nl)  
Rosa Vroom  
Wendel Scholma

## Datum

Juni 2024

## Status

Definitief

## Contact

Populytics b.v.  
Frambozenweg 139  
2321 KA Leiden  
[info@populytics.nl](mailto:info@populytics.nl)  
[www.populytics.nl](http://www.populytics.nl)



# Inhoudsopgave

<b>1. <u>Samenvatting</u></b>	<b>4</b>
<b>2. <u>Samenstelling respondenten</u></b>	<b>27</b>
<b>3. <u>Resultaten deel 1: keuzes over stations</u></b>	<b>34</b>
1. <u>Leiden</u>	
2. <u>Den Haag NOI</u>	
3. <u>Schiedam Centrum</u>	
4. <u>Dordrecht</u>	
<b>4. <u>Resultaten deel 2: keuzes voor de Oude Lijn</u></b>	<b>137</b>
<b>5. <u>Resultaten deel 3: keuzes over nieuwe stations</u></b>	<b>163</b>
<b>6. <u>Deelnemerservaring</u></b>	<b>169</b>
<b>7. <u>Methodologie en verantwoording</u></b>	<b>176</b>

# 1. Samenvatting

[Terug naar Inhoudsopgave](#)



# Aanleiding en methode

## Aanleiding

De Zuidelijke Randstad groeit de komende jaren fors. Er komen 170.000 woningen en 85.000 arbeidsplaatsen bij in de steden langs het spoor tussen Leiden en Dordrecht (de Oude Lijn) zoals Leiden, Den Haag, Delft, Schiedam, Rotterdam en Dordrecht. Het is belangrijk dat deze nieuwe woon- en werkgebieden goed ontsloten worden met het openbaar vervoer. Daarom investeren Rijk en Regio 1,5 miljard in de Oude Lijn en het ontsluiten van woningbouwlocaties om de Oude Lijn. Rijk en regio hebben afgesproken dat inwoners al direct vanaf het begin betrokken worden bij het maken van die plannen voor de Oude Lijn. Daarom konden inwoners tussen 14 maart en 30 april meedenken over belangrijke keuzes rond de Oude Lijn en de stationsgebieden via een Participatieve Waarde Evaluatie (PWE). Uiteraard zijn er ook andere mogelijkheden voor inwoners om mee te denken.

## Methode

De essentie van een PWE is dat grote groepen burgers een advies kunnen geven over een keuzevraagstuk van de overheid. Burgers worden als het ware op de stoel van de overheid gezet. Het keuzevraagstuk van een overheid wordt nagebootst in een online omgeving. Burgers ervaren het dilemma waar de overheid voor staat. Ze krijgen een overzicht van de voor- en nadelen van de opties waartussen de overheid kan kiezen en de beperkingen die er zijn. Vervolgens wordt er aan de deelnemende burgers gevraagd wat zij hun overheid adviseren.

Een vernieuwend aspect van deze PWE was dat inwoners in een keuzemenu zelf konden bepalen waar zij hun voorkeuren over wilden doorgeven.

- Ze konden hun mening geven over de inrichting van de omgeving van een bepaald bestaand station.
- Over keuzes die worden gemaakt op het niveau van de gehele Oude Lijn (Moeten we nieuwe stations bouwen? De frequentie van sprinters verhogen? Of juist de fietsverbindingen naar de stations verbeteren?).
- Over de inrichting van één van de mogelijke nieuwe stations.

Inwoners konden over veel verschillende onderwerpen meedenken en ze konden zelf hun selectie maken over welke onderwerpen ze het liefst wilden meedenken.



# Doelen, deelnemers en hun ervaringen

## De raadpleging had een aantal doelen:

- 1) Een grote, diverse en representatieve groep inwoners, reizigers en andere belanghebbenden laten meedenken over belangrijke keuzes rond de Oude Lijn;
- 2) Een goed inzicht krijgen in de prioriteiten van inwoners. Wat vinden zij meer en minder belangrijk? En wat zit er achter de prioriteiten? En hebben verschillende groepen inwoners gemeenschappelijke prioriteiten?
- 3) De raadpleging moet helpen bij het voorkomen van blinde vlekken. Voorkomen moet worden dat er ideeën van inwoners pas op tafel komen wanneer er al belangrijke keuzes zijn gemaakt. Daarom is er in deze raadpleging ook gevraagd aan deelnemers om extra suggesties te doen.
- 4) Ervaring opdoen met de Participatieve Waarde Evaluatie als methode om inwoners en reizigers te betrekken bij planvorming van MIRT projecten.

## Deelnemers

7.421 mensen dachten mee over keuzes voor de Oude Lijn. Dit waren 2.880 mensen vanuit een panel dat representatieve uitkomsten oplevert voor de Nederlandse bevolking en de bevolking van Zuid-Holland op de kenmerken leeftijd, gender en opleidingsniveau. En 4.541 mensen uit een open raadpleging waar iedereen aan mee kon doen. De 7.421 deelnemers gaven in totaal meer dan 15.000 adviezen over de Oude Lijn en de stationsgebieden van Leiden, Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centrum, Dordrecht en over de inrichting van de mogelijke nieuwe stations. Naast de 15.000 adviezen gaven de deelnemers ook 8.000 extra suggesties om de Oude Lijn en de stationsgebieden te verbeteren. Deze extra suggesties zijn niet te vinden in dit rapport, maar in een apart rapport.

Opvallend aan deze raadpleging was het hoge aantal jongeren onder de deelnemers aan de open raadpleging. In totaal hebben meer dan 1.250 inwoners jonger dan 25 jaar meegedaan aan de raadpleging. Ook deden er meer dan 800 mensen mee aan de raadpleging die op dit moment op zoek zijn naar een woning. De raadpleging heeft duidelijk een nieuwe groep bereikt. Meer dan 80% van de deelnemers gaf aan nog nooit eerder hun mening te hebben gegeven over dit onderwerp aan de overheid.

## Ervaringen van deelnemers

Deelnemers beoordeelden de raadpleging gemiddeld met een 7,7. Dit is de best beoordeelde PWE raadpleging die ooit is uitgevoerd voor een overheid. En de op één na best beoordeelde PWE raadpleging die ooit is uitgevoerd (een raadpleging die is uitgevoerd voor medewerkers van een universiteit scoorde net iets beter). 83% van de deelnemers vindt dat de overheid de raadplegingsmethode vaker moet inzetten. De meeste deelnemers vinden dat de adviezen van inwoners uit de raadpleging en adviezen van experts even zwaar moeten wegen in de besluitvorming.



# Deelnemers denken mee over 8 opties voor de Oude Lijn

## Welke keuzes moet de overheid maken voor de Oude Lijn?

Verplaats de schuifjes om meer of minder in te zetten op de opties

Sorteer ▾

Vergelijk ⇄

**i** 2 nieuwe stations bouwen: Schiedam Kethel en Rotterdam Van Nelle

€€€€€ 🚶🚶🚶🚶 🏠🏠🏠🏠

Niet doen

**i** Betere verbindingen van de bus, tram en metro naar stations

€€€ 🚶🚶🚶 🏠

Geen extra geld

**i** Nieuw station bouwen: Rijswijk Buiten

€ 🚶🚶 🏠🏠

Niet doen

**i** Meer plekken met deelfietsen, deelscooters en deelauto's in de buurt van stations

€€ 🚶🚶 🏠

Geen extra geld

**i** Meer sprinters per uur

€€€€€€€ 🏠🏠

6x per uur (zo is het nu)

**i** De nieuwe sporen tussen Delft en Schiedam minder zichtbaar maken in het landschap

€€€€€€

Standaard bouwen

**i** Betere fietsroutes naar stations

€ 🚶🚶🚶 🏠

Geen extra geld

**i** Nieuw station bouwen: Dordrecht Leerpark

€ 🚶🚶🚶 🏠🏠

Niet doen

## Gevolgen

### Kosten overheid



Extra mensen die met het ov belangrijke plekken goed kunnen bereiken



Mogelijkheid om extra huizen in de buurt van stations te bouwen



## Toelichting

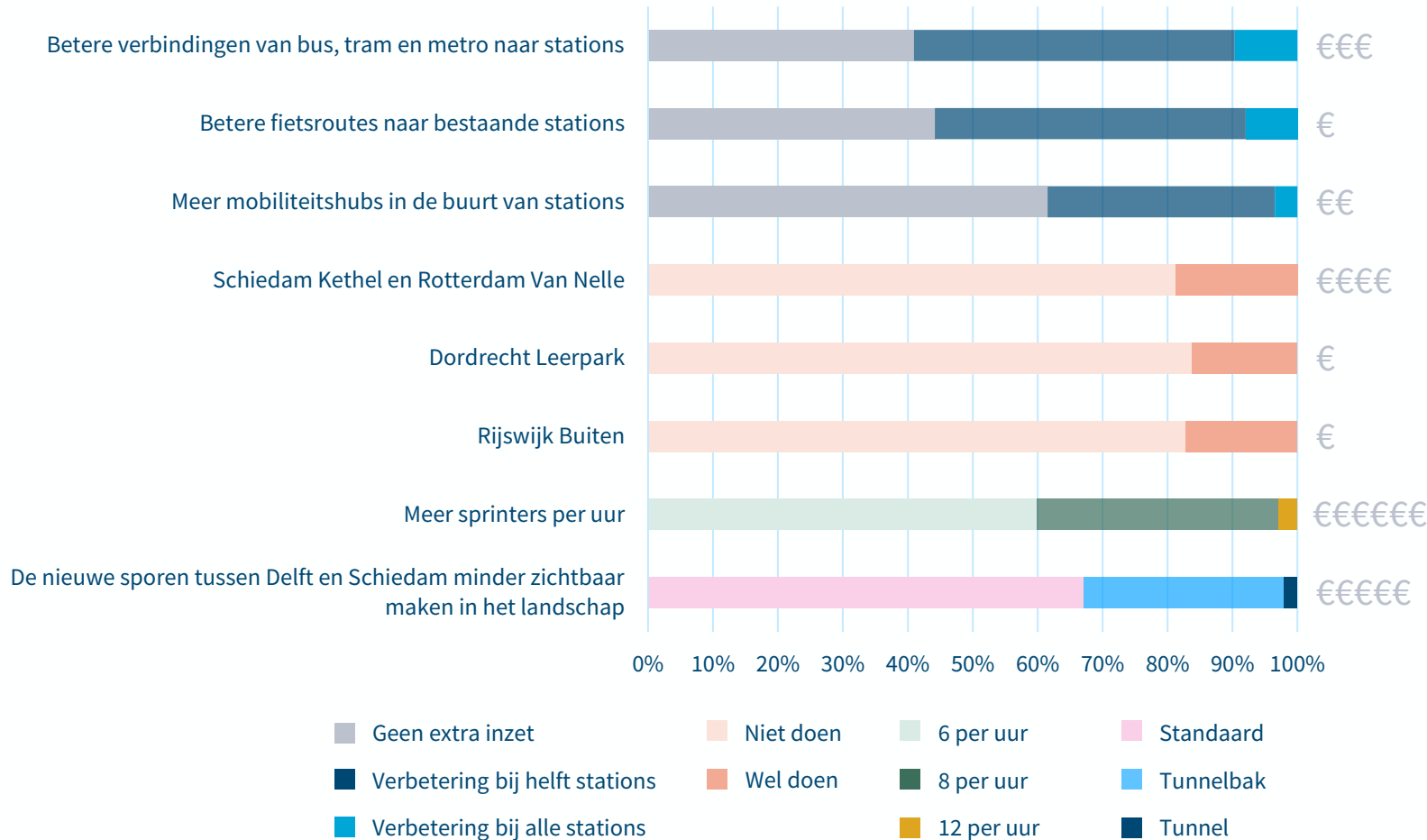
- In het eerste deel van de raadpleging kregen deelnemers 8 investeringen te zien die de overheid kan doen op en rond de Oude Lijn (zie het plaatje links).
- Deelnemers zagen op drie metertjes het effect van hun keuzes op:
  - De kosten voor de overheid
  - Hoeveel extra mensen met het openbaar vervoer op belangrijke plekken kunnen komen.
  - Wat de mogelijkheden zijn om extra huizen te bouwen in de buurt van stations van de Oude Lijn



# Resultaten: Welke keuzes moet de overheid maken bij de Oude Lijn?

## Percentage deelnemers dat een bepaalde inzet kiest

Representatief  
Nederland



## Inzichten

- Meer dan de helft van de deelnemers vindt dat er extra investeringen moeten worden gedaan in betere openbaar vervoerverbindingen en fietsverbindingen naar de stations. Het openbaar vervoer wordt hierdoor volgens deelnemers aantrekkelijker en toegankelijker. Hierdoor wordt het OV volgens hen echt een alternatief voor de auto, waardoor volgens hen het gebruik van het openbaar vervoer zal toenemen.
- Wat betreft fietsverbindingen kan vooral de veiligheid en de aantrekkelijkheid beter volgens deelnemers en wat betreft OV verbindingen kan vooral de aansluiting op de trein en de frequentie beter.
- Per nieuw station adviseert ongeveer 20% van de deelnemers om het te bouwen. Deelnemers die de stations niet adviseren vragen zich af of er wel behoefte is aan de stations. Volgens hen zijn er genoeg OV opties in de buurt en ze vinden de kosten te hoog.
- Wel is er veel verschil tussen de deelnemers wat betreft hun voorkeuren voor nieuwe stations. 78% van de deelnemers uit Rijswijk adviseert station Rijswijk Buiten te bouwen en 62% van de deelnemers uit Schiedam adviseert Schiedam Kethel en Rotterdam van Nelle. Dat is een stuk meer dan het gemiddelde van ongeveer 20%.
- Een heel klein deel van de deelnemers adviseert een tunnel om de nieuwe sporen tussen Delft en Schiedam in te passen (2%) of 12 keer per uur een sprinter te laten rijden (3%). Dit is volgens de meeste deelnemers niet de beste manier om de beperkte hoeveelheid geld te besteden.

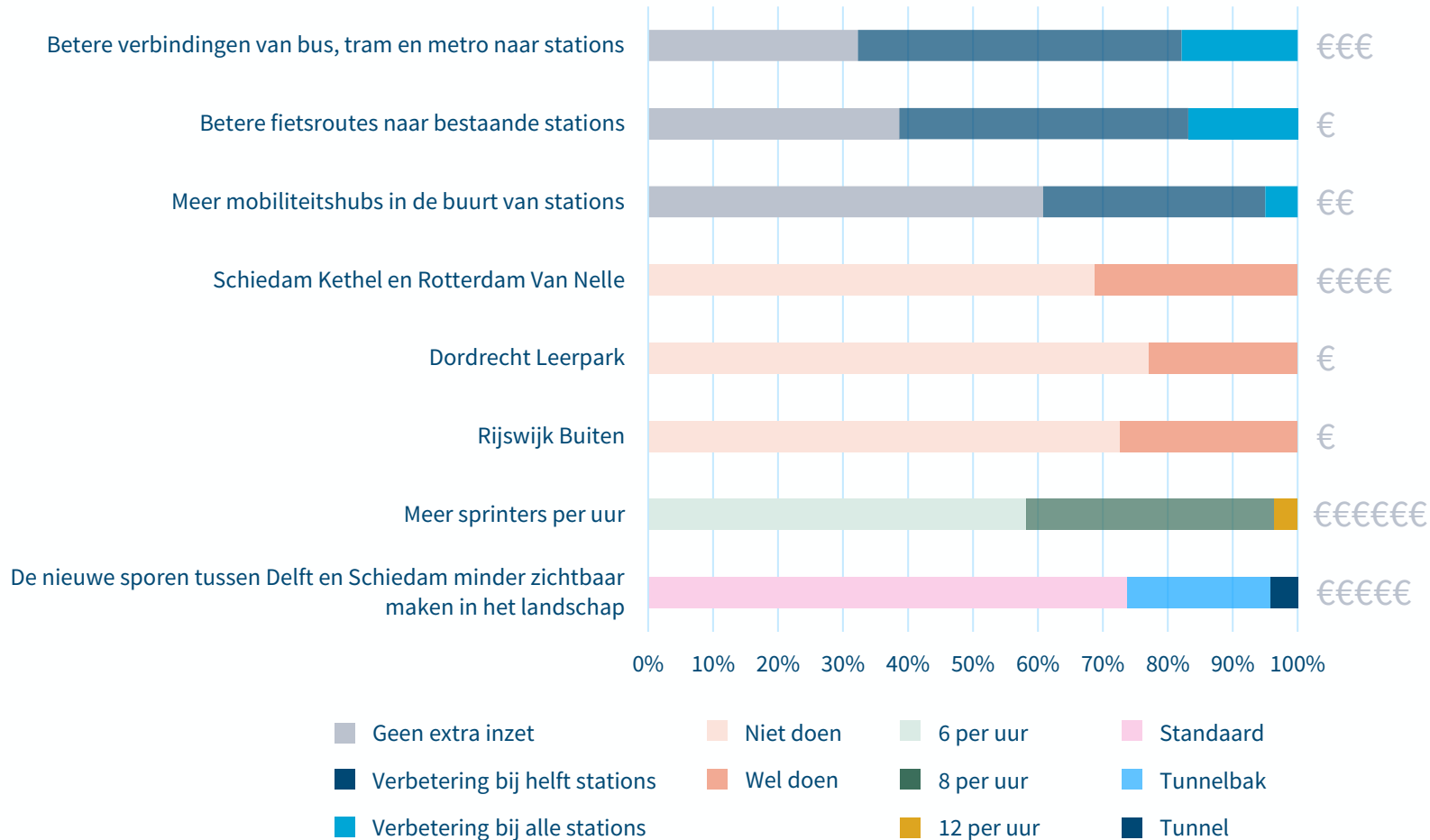




# Resultaten: Welke keuzes moet de overheid maken bij de Oude Lijn?

## Percentage inwoners en reizigers dat een bepaalde inzet kiest

Inwoners en reizigers



## Inzichten

- We zien dat een relatief groot aandeel van de inwoners van Zuid-Holland en mensen die regelmatig reizen op de Oude Lijn adviseert om de nieuwe stations te bouwen als we dit vergelijken met deelnemers aan het representatieve panel (beschreven op de vorige slide).
- Ook is het percentage deelnemers dat adviseert om te investeren in fietsverbindingen en openbaar vervoerverbindingen naar bestaande stations hoger onder inwoners en reizigers vergeleken met de gemiddelde Nederlander.
- 39% van de inwoners en reizigers adviseert om te investeren in Mobiliteitshubs. De mensen die dit adviseren zien Mobiliteitshubs als een middel om het OV aantrekkelijker en toegankelijker te maken, maar er zijn ook veel mensen die zich afvragen of er wel grote behoefte aan is en die vinden dat deelmobiliteit voor overlast zorgt in het straatbeeld.
- 38% van de deelnemers adviseert om 8 sprinters per uur te laten rijden. Het OV wordt er volgens deze deelnemers aantrekkelijker van en het kan zorgen voor minder volle treinen in de spits, zeker als er straks meer reizigers bijkomen. Aan de andere kant adviseert 58% van de deelnemers om 6 sprinters per uur te laten rijden. Zij vinden dit genoeg. Een groep van deze deelnemers vraagt zich af waarom er geen langere sprinters worden ingezet in de spits. Dit is volgens hen een betere oplossing om het probleem van volle treinen op te lossen dan de verhoging van de frequentie.



# Station Leiden: 10 opties om over mee te denken

**Welke keuzes moet de overheid maken in en rond het station van Leiden?**  
Verplaats de schuifjes om meer of minder in te zetten op de opties

Sorteer ▾ Vergelijk ≡

- Ruimte vrijmaken door het busstation te verplaatsen of aan te passen** ↓ ●●●●↑ €€€€€
- Ruimte voor pleinen, bankjes en terrassen** ↑●●↑€€
- Ruimte voor meer kantoren, appartementen en winkels** ↑●●●● Dit kost geen geld
- Ruimte voor fietsstallingen onder de grond** ↑●↑€€€€
- Ruimte voor fietspaden in het stationsgebied** ↑●↑€
- Ruimte voor voetgangers in het stationsgebied** ↑●↑€
- Ruimte voor fietsstallingen boven de grond** ↑●●●●↑€€
- Ruimte voor fietsers en voetgangers onder het spoor** Dit kost geen ruimte ↑€€
- Ruimte om de stationshal groter te maken** ↑●↑€€€
- Ruimte voor bomen en planten** ↑●●●↑€€

## Gevolgen

### Beschikbare ruimte



### Kosten overheid



## Toelichting

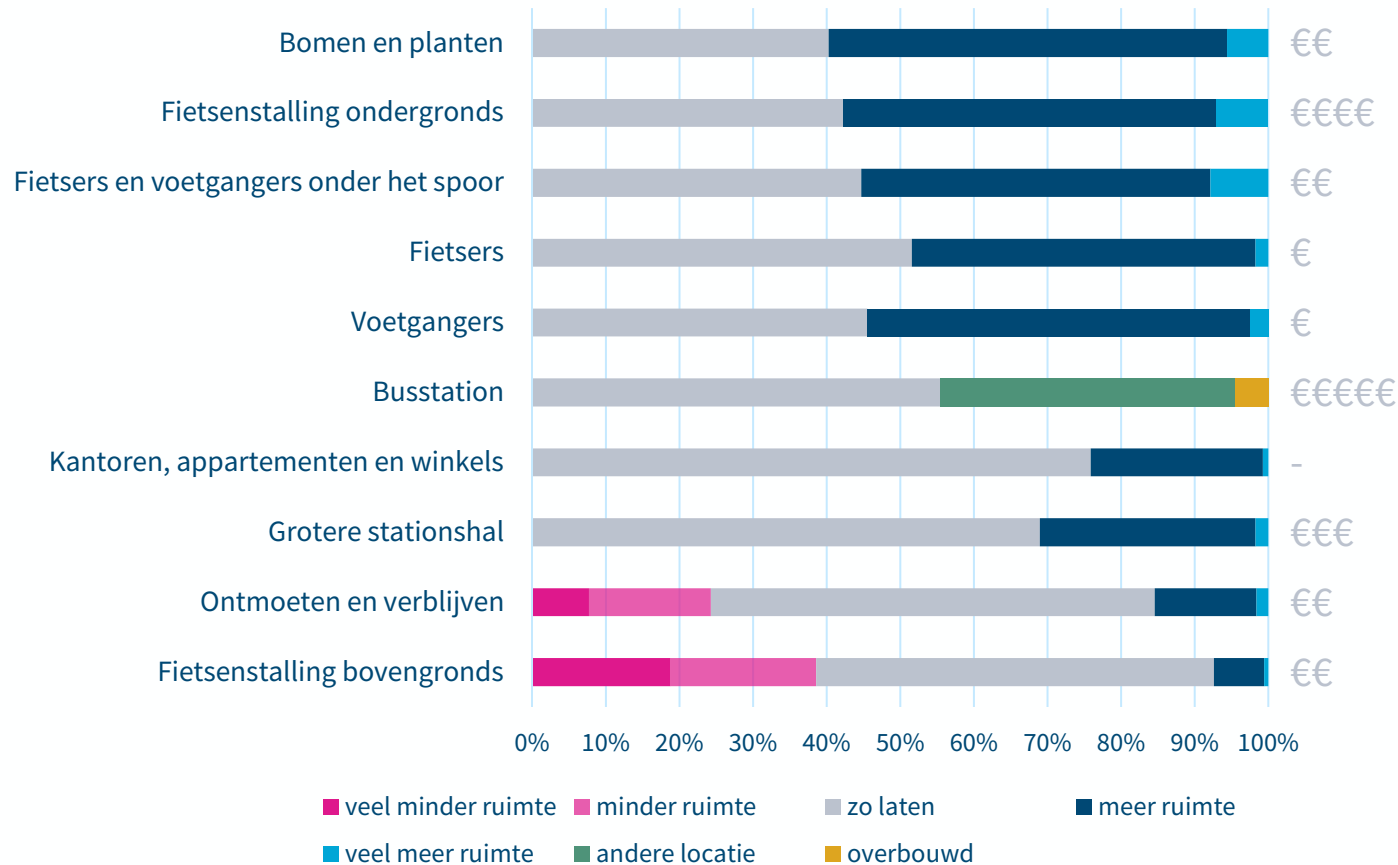
- Naast de keuzetaak over de Oude Lijn, konden deelnemers advies geven over keuzes die moeten worden gemaakt in bestaande stationsgebieden.
- Deelnemers die adviseerden over station Leiden Centraal kregen tien opties te zien waar de overheid keuzes over moet maken.
- Deelnemers zagen op twee metertjes het effect van hun keuzes op:
  - De beschikbare ruimte
  - De kosten voor de overheid
- Wanneer één van de meters in het rood stond, konden deelnemers niet verder zonder hun keuzes aan te passen.
- Voor acht opties konden deelnemers aangeven of ze de ruimte zo willen laten als nu, of meer ruimte willen geven dan nu.
- Voor twee opties was het ook mogelijk om aan te geven hier minder ruimte voor te maken dan nu: 'ruimte voor pleinen, bankjes en terrassen' en 'bovengrondse fietsstallingen'.



# Resultaten: Welke keuzes moeten we maken in en rond het station van Leiden?

## Percentage deelnemers dat een bepaalde inzet kiest

Representatief  
Nederland



## Inzichten

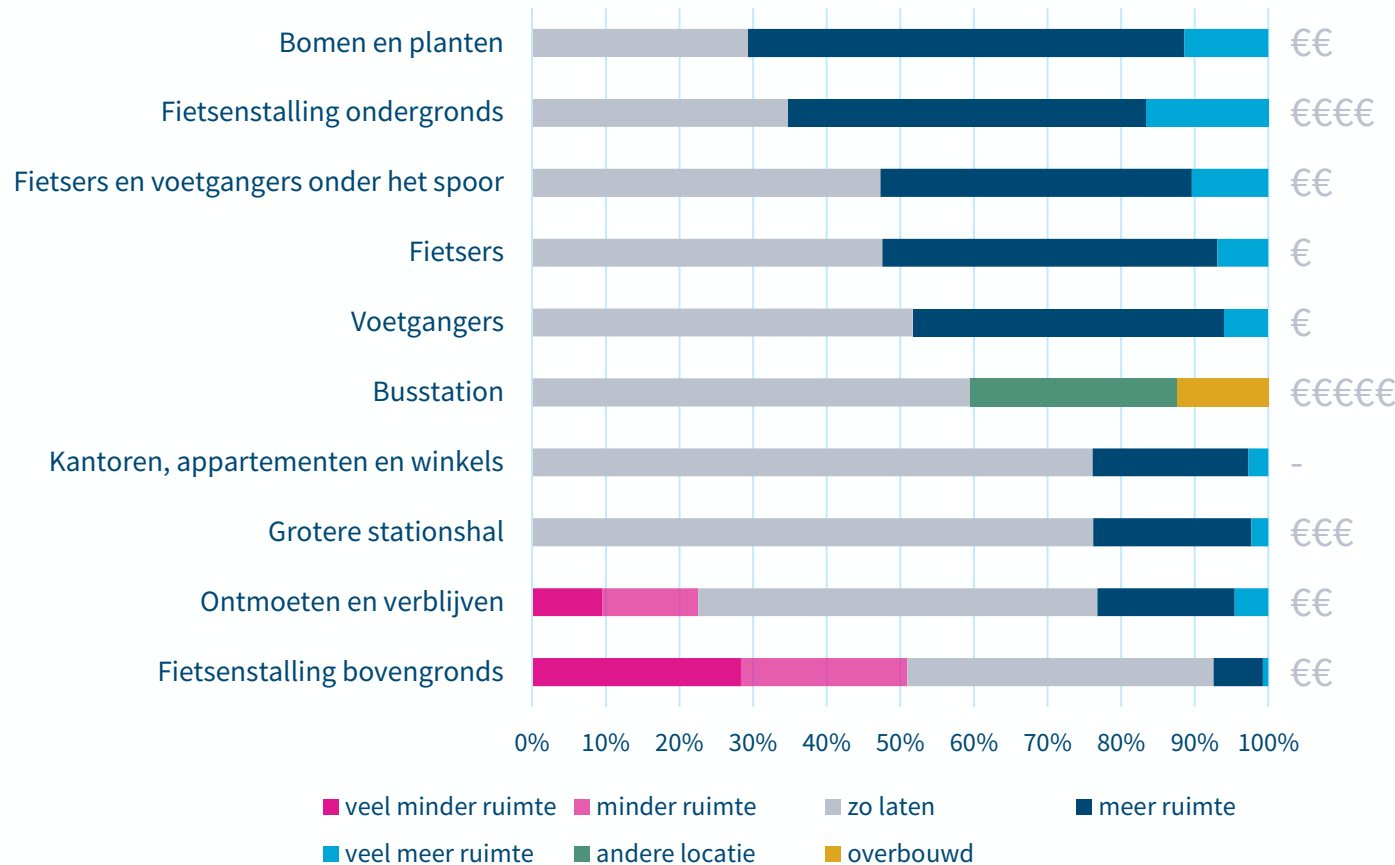
- Deelnemers zetten veel in op het maken van meer ruimte voor bomen en planten, voor fietsenstallingen ondergronds en voor fietsers en voetgangers.
- Veiligheid, rust, overzicht, bereikbaarheid van het station en aantrekkelijkheid zijn argumenten die vaak worden genoemd door deelnemers om hun keuzes te onderbouwen.
- Omdat bussen en fietsen nu van dezelfde ruimte gebruik maken is de situatie volgens veel deelnemers gevaarlijk en onoverzichtelijk. Meer ruimte voor de fiets kan volgens hen een deel van de oplossing zijn.
- Het geven van meer ruimte aan fietsers zorgt er volgens deelnemers ook voor dat het station beter bereikbaar wordt en dat mensen gestimuleerd worden om meer te fietsen.
- Meer bomen en planten zorgen er volgens deelnemers voor dat het stationsgebied aantrekkelijker wordt.
- Meer ruimte voor voetgangers is volgens deelnemers belangrijk omdat het aantal gebruikers van het station zal toenemen waar ruimte voor moet worden gereserveerd.
- Een groot deel van de deelnemers vindt dat er minder ruimte moet komen voor fietsenstallingen bovengronds. Deelnemers die de ruimte voor fietsenstallingen bovengronds willen behouden noemen dat ze de ondergrondse stallingen 's nachts niet fijn vinden.
- Er zijn geen significante verschillen tussen de adviezen van een representatieve groep Nederlanders en een representatieve groep inwoners uit Zuid-Holland.



# Resultaten: Welke keuzes moeten we maken in en rond het station van Leiden?

## Percentage inwoners en reizigers dat een bepaalde inzet kiest

Inwoners en reizigers



## Inzichten

- Inwoners van regio Leiden en reizigers die gebruik maken van dit station hebben nagenoeg dezelfde voorkeuren als de gemiddelde Nederlander.
- Wel adviseren deelnemers die in Leiden en omgeving wonen of met de trein reizen vaker dan deelnemers uit de representatieve steekproef om het busstation te overbouwen, om meer ruimte te maken voor bomen en planten en meer ruimte te maken voor ondergrondse fietsenstallingen.
- Deelnemers die van station Leiden gebruik maken als reiziger hebben nagenoeg dezelfde voorkeuren als deelnemers die in Leiden en omgeving wonen.



# Station Den Haag Laan van NOI: 11 opties om over mee te denken

## Waarvoor moet de overheid in en rond het station van Den Haag Laan van NOI meer of minder ruimte maken?

Verplaats de schuifjes om meer of minder in te zetten op de opties

Sorteer ▾

Vergelijk ⇄

1 Ruimte voor pleinen, bankjes en terrassen ↑ ●●●↑€

Zo laten

1 Ruimte voor parkeerplekken voor auto's ↑ ●●●●●↑€€€

Zo laten

1 Ruimte voor bussen en trams ↑ ●●●↑€€€

Zo laten

1 Ruimte voor het stationsgebouw ↑ ●●●↑€€€

Zo laten

1 Ruimte voor plekken met deelfietsen en deelscooters ↑ ●●●↑€€€

Zo laten

1 Een extra doorgang onder het spoor ↑ ●↑€€€€

Zo laten

1 Ruimte voor fietsers en voetgangers ↑ ●●↑€€

Zo laten

1 Ruimte voor fietsstallingen boven de grond ↑ ●●●↑€€€

Zo laten

1 Ruimte voor fietsstallingen onder de grond ↑ ●↑€€€€

Zo laten

1 Ruimte voor winkels, wc's en andere voorzieningen in het station ↑ ●●●↑€€€

Zo laten

## Gevolgen

### Beschikbare ruimte



### Kosten overheid



## Toelichting

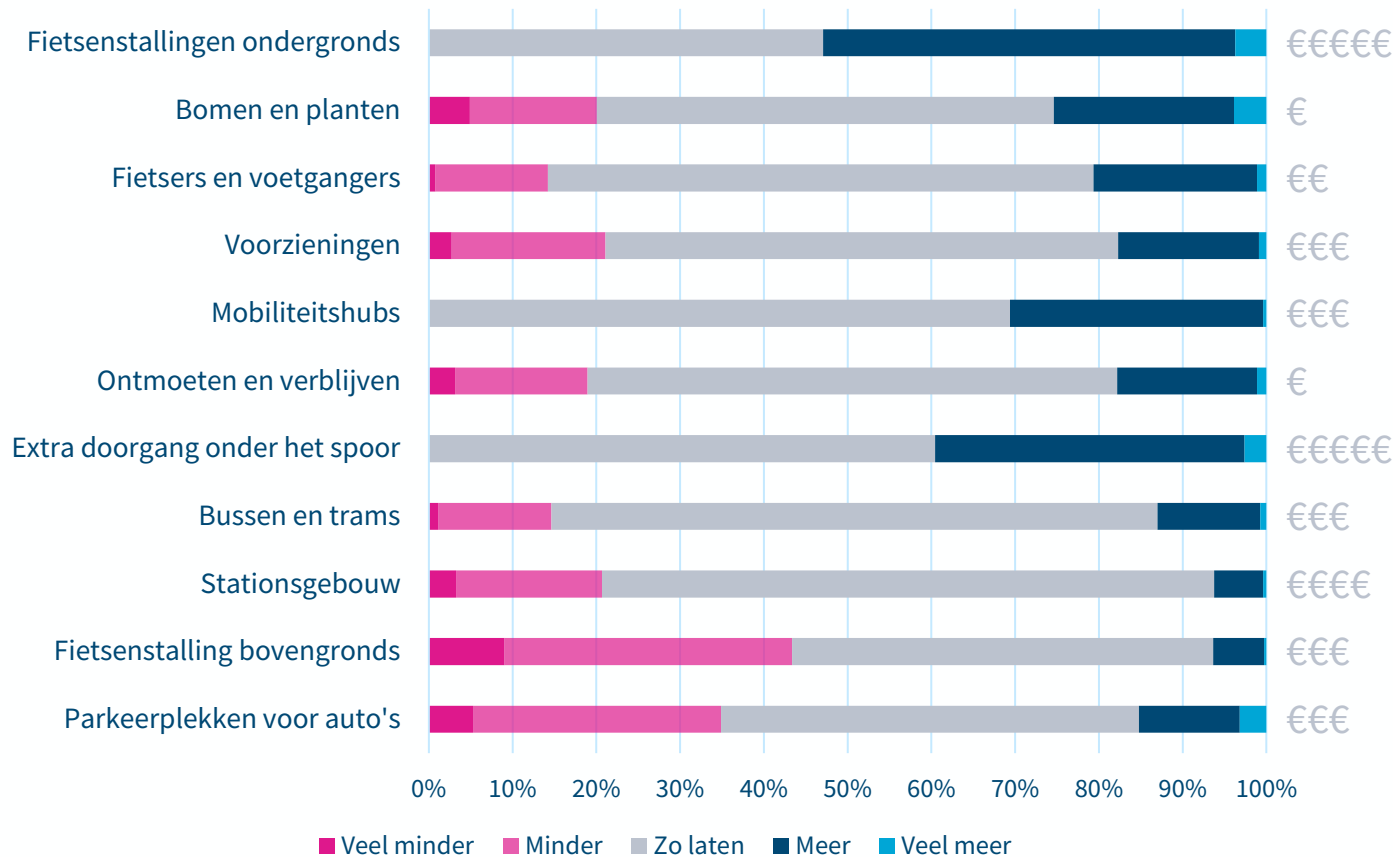
- Deelnemers kregen elf opties te zien waar de overheid meer of minder ruimte voor kan maken in en rond station Den Haag Laan van NOI.
- Deelnemers zagen op twee metertjes het effect van hun keuzes op:
  - De beschikbare ruimte
  - De kosten voor de overheid
- Wanneer één van de meters in het rood stond, konden deelnemers niet verder zonder hun keuzes aan te passen.
- Voor acht opties konden deelnemers aangeven of ze de ruimte zo willen laten als nu, of dat ze minder of meer ruimte willen geven dan nu.
- Voor drie opties konden deelnemers enkel aangeven om de situatie zo te laten als nu óf meer ruimte te maken voor deze opties: 'ruimte voor plekken met deelfietsen en deelscooters', 'een extra doorgang door het station', ondergrondse fietsstallingen'.



# Resultaten: Waarvoor moet de overheid in en rond het station van Den Haag Laan van NOI meer en minder ruimte maken?

## Percentage deelnemers dat een bepaalde inzet kiest

Representatief  
Nederland



## Inzichten

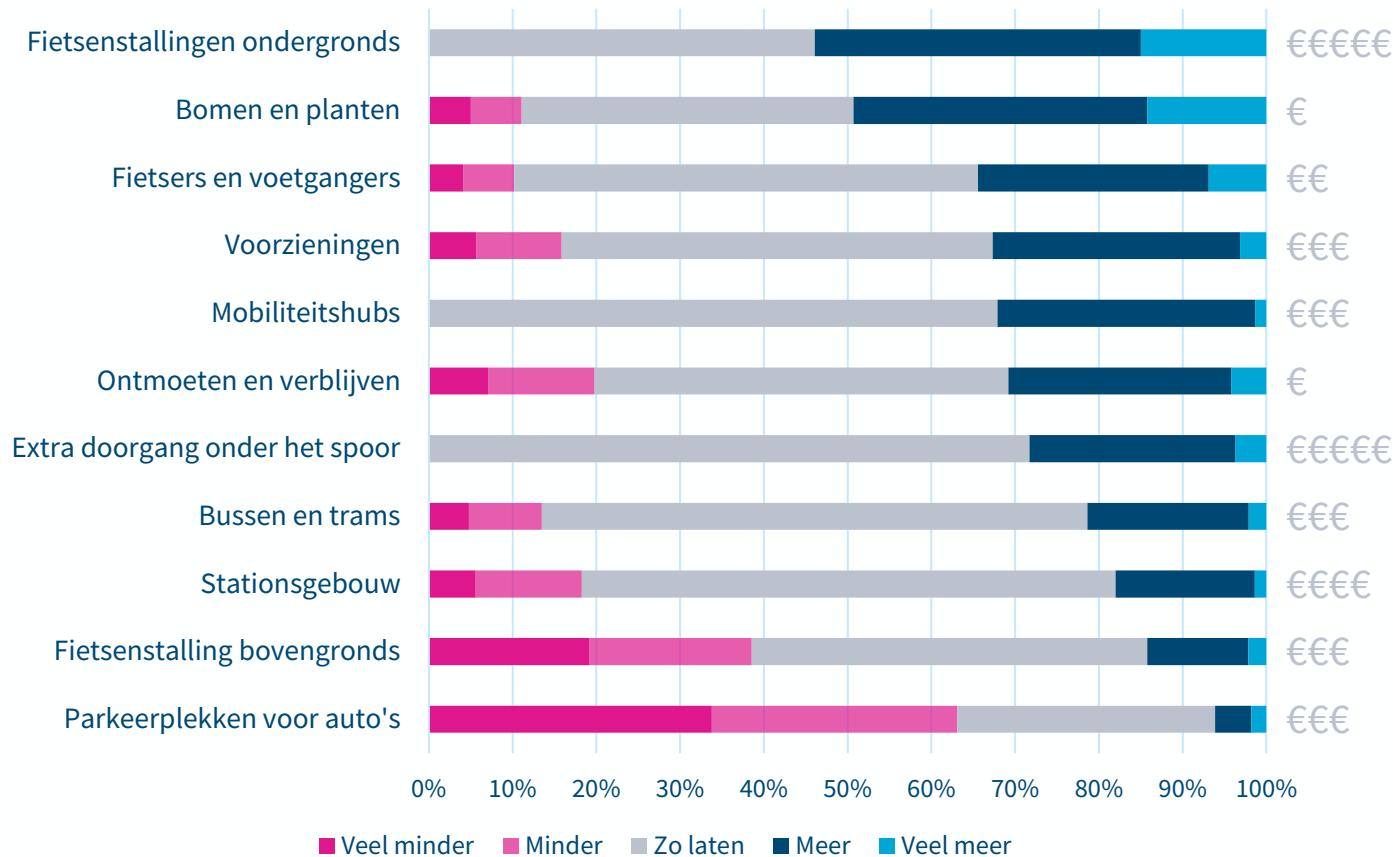
- Ondergrondse fietsenstallingen en een extra doorgang onder het spoor zijn de twee populairste maatregelen om extra ruimte aan te besteden volgens deelnemers uit het representatieve panel.
- 31% van de deelnemers adviseert om meer ruimte vrij te maken voor mobiliteitshubs en 21% van de deelnemers adviseert om meer ruimte vrij te maken voor fietsers en voetgangers.
- Voor ruimte voor auto parkeerplekken adviseert 35% van de deelnemers om er (veel) minder ruimte voor te maken.
- Voor fietsenstallingen bovengronds adviseert 43% van de deelnemers om hier (veel) minder ruimte voor te maken.
- Er zijn geen significante verschillen tussen de adviezen van een representatieve groep Nederlanders en een representatieve groep inwoners uit Zuid-Holland.



# Resultaten: Waarvoor moet de overheid in en rond het station van Den Haag Laan van NOI meer en minder ruimte maken?

## Percentage inwoners en reizigers dat een bepaalde inzet kiest

Inwoners en reizigers



## Inzichten

- Inwoners van regio Den Haag en reizigers die gebruik maken van dit station hebben op een aantal punten andere voorkeuren dan deelnemers uit het representatieve panel van Nederland.
- Vergeleken met deelnemers uit het representatieve panel vinden inwoners en reizigers dat er veel minder ruimte moet komen voor auto parkeerplekken. Ook kiezen ze minder vaak voor een extra doorgang onder het spoor.
- Vergeleken met het panel vinden inwoners en reizigers juist dat er meer ruimte moet worden gemaakt voor bomen en planten.
- Uit een diepere analyse van de data blijkt dat er een specifieke groep deelnemers is die vindt dat de parkeerplekken voor auto's behouden moeten blijven (of moeten worden uitgebreid). Veel mensen uit deze groep maken vaak gebruik van het station, maar ze wonen of werken niet in de buurt van het station.



# Station Schiedam: 5 opties om over mee te denken

## Welke keuzes moet de overheid maken in en rond het station van Schiedam?

Verplaats de schuifjes om meer of minder in te zetten op de opties

**i** Wat is je advies over hoe het station eruit ziet?



**i** Wat is je advies over hoe het Stationsplein eruit moet zien?



**i** Wat is je advies over fietspaden en voetpaden?



**i** Wat is je advies over winkels en horeca?



**i** Wat is je advies over meer fietsenstallingen?



## Toelichting

- Deelnemers werd gevraagd om voor vijf concrete dilemma's een advies te geven. Vinden ze een bepaalde optie meer wenselijk dan de andere optie? Dan verplaatsen ze het schuifje helemaal naar deze optie.
- Wanneer ze beide keuzes even belangrijk vinden, dan laten ze het schuifje in het midden staan.



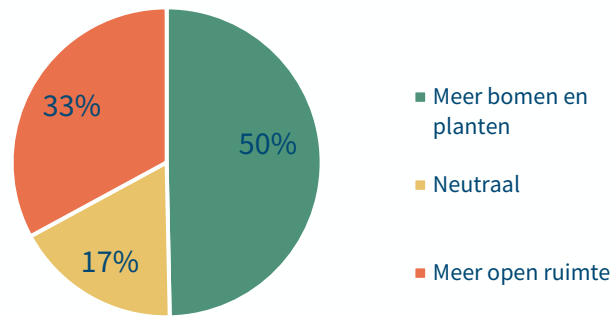


# Resultaten: Welke keuzes moet de overheid maken voor het station Schiedam Centrum?

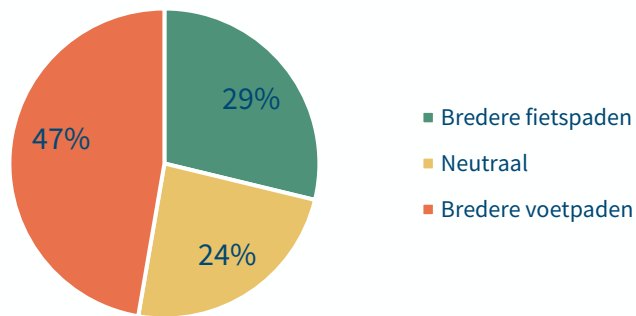
## Percentage deelnemers dat een bepaalde optie kiest

Representatief  
Nederland

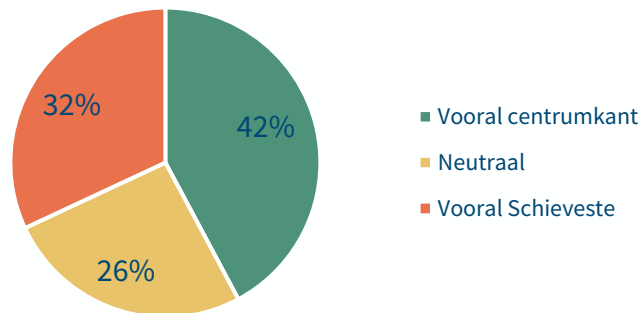
### Het Stationsplein



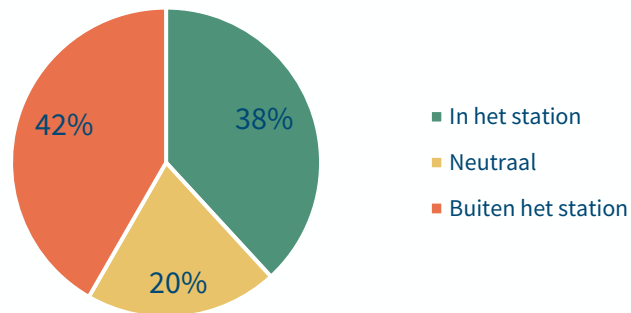
### Fietspaden en voetpaden



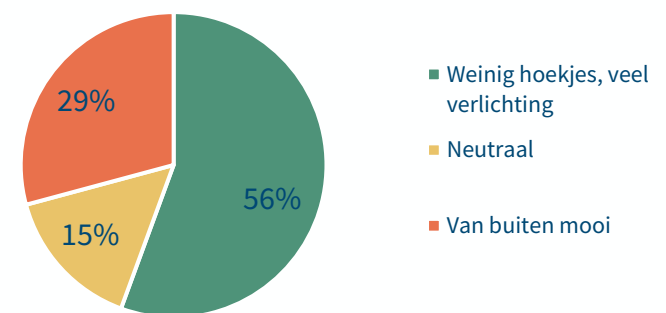
### Extra fietsenstallingen



### Winkels en horeca



### Het station



## Inzichten

- Het is duidelijk dat de voorgelegde dilemma's in Schiedam ook door deelnemers als een dilemma worden ervaren.
- Alleen bij het laatste dilemma kiest een meerderheid voor 'weinig hoekjes, veel verlichting' in plaats van een station dat er van buiten mooi uitziet.
- Er is onder de deelnemers van het representatieve panel een voorkeur voor meer bomen en planten in plaats van meer open ruimte en een voorkeur voor bredere voetpaden in plaats van bredere fietspaden.

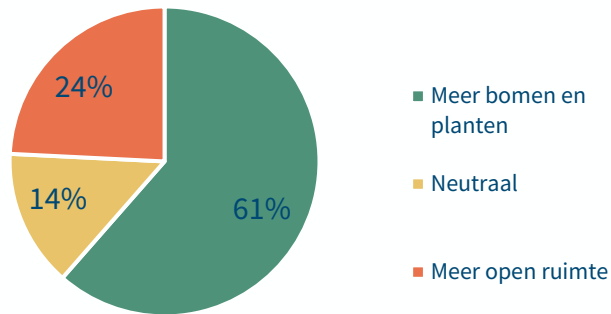


# Resultaten: Welke keuzes moet de overheid maken voor het station Schiedam Centrum?

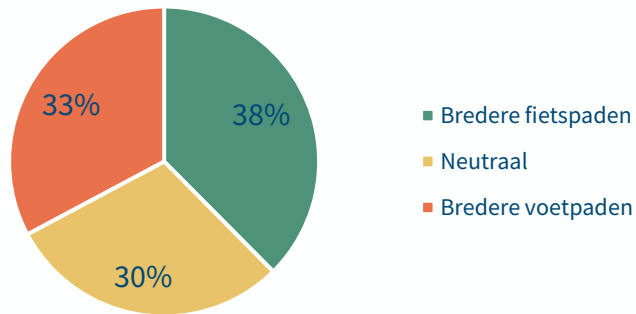
## Percentage inwoners en reizigers dat een bepaalde optie kiest

Inwoners en reizigers

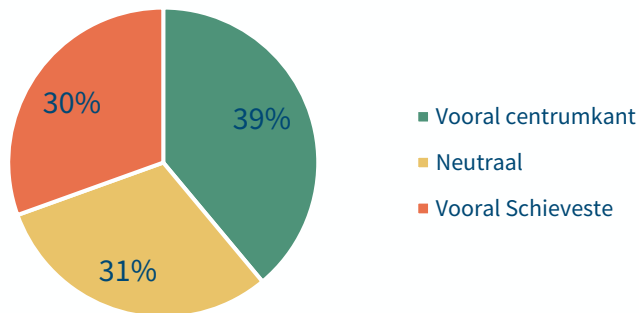
Het Stationsplein



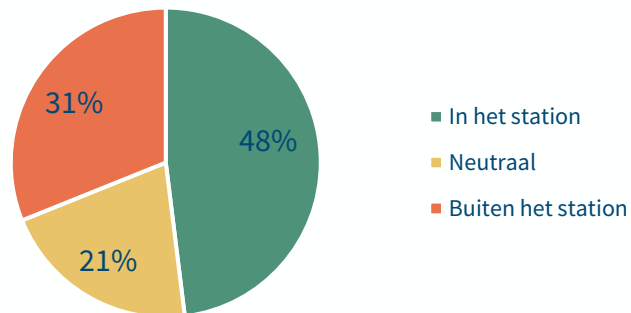
Fietspaden en voetpaden



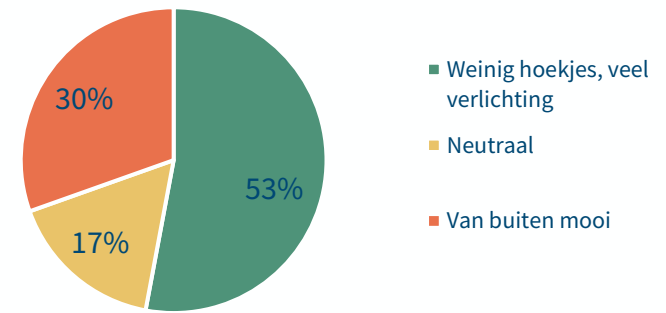
Extra fietsenstallingen



Winkels en horeca



Het station



## Inzichten

- Inwoners en gebruikers van Schiedam Centrum kiezen vaker dan de deelnemers uit het representatieve panel voor 'meer bomen en planten' (61%), bredere fietspaden (38%) en winkels en horeca in het station (48%).

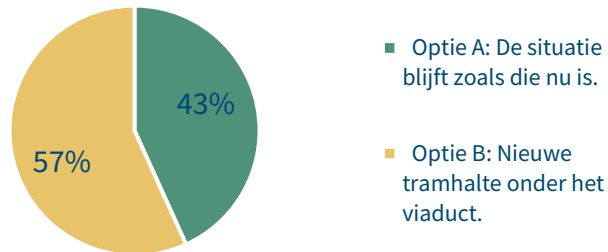


# Resultaten: Vier aanvullende keuzes om over mee te denken in en rond station Schiedam

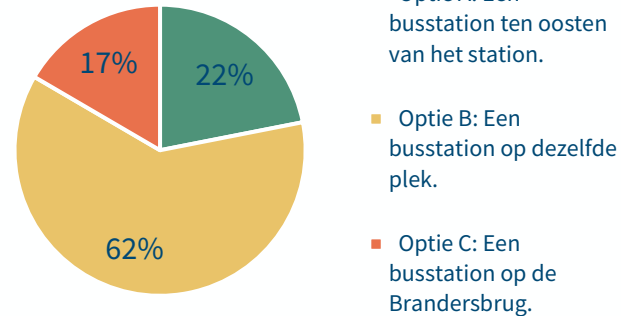
## Percentage deelnemers dat een bepaalde optie kiest

Representatief  
Nederland

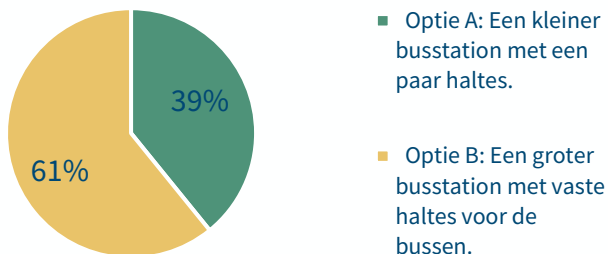
### Korte route van de tram naar het station



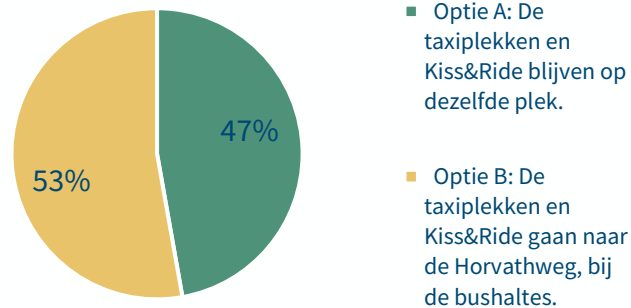
### Waar komt het nieuwe busstation?



### Hoe groot wordt het nieuwe busstation?



### Nieuwe plek voor taxi's en Kiss&Ride



## Inzichten

- In het tweede deel van de raadpleging over Schiedam Centrum kozen deelnemers voor verschillende onderwerpen telkens één mogelijkheid die hen het meest aansprak. Hier laten we zien welke keuzes er zijn gemaakt door inwoners van Nederland.
- De meeste deelnemers kozen voor:
  - Een nieuwe tramhalte onder het viaduct (optie B, 57%)
  - Een busstation op dezelfde plek (optie B, 62%)
  - Een groter busstation met vaste haltes voor de bussen (optie B, 61%)
  - Een verplaatsing van de Kiss & Ride plek naar de Horvathweg (optie B, 53%).

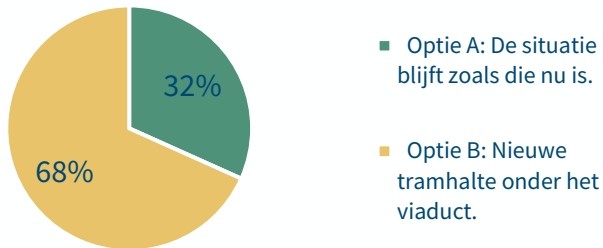


# Resultaten: Vier aanvullende keuzes om over mee te denken in en rond station Schiedam

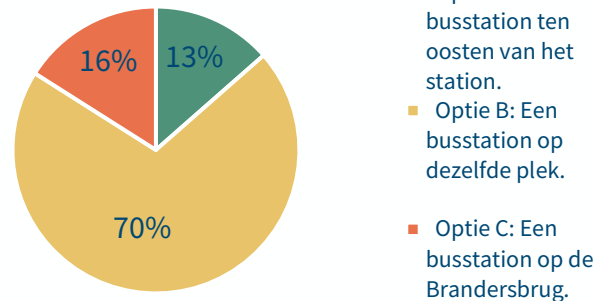
## Percentage inwoners en reizigers dat een bepaalde optie kiest

### Inwoners en reizigers

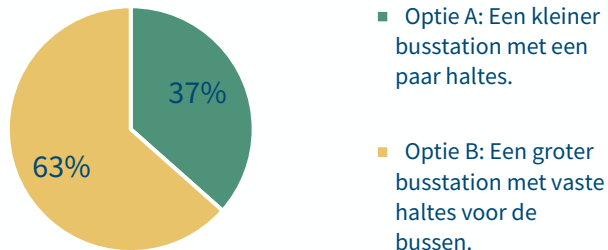
Korte route van de tram naar het station



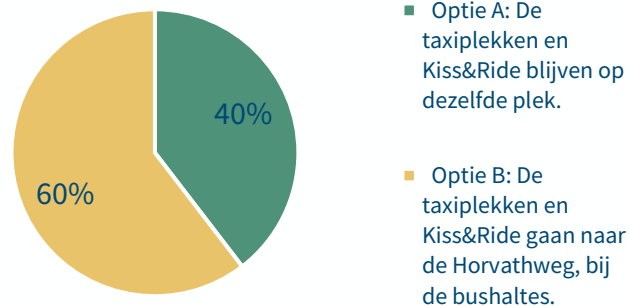
Waar komt het nieuwe busstation?



Hoe groot wordt het nieuwe busstation?



Nieuwe plek voor taxi's en Kiss&Ride



### Inzichten

- De voorkeuren van inwoners en reizigers komen overeen met de keuzes van deelnemers uit het representatieve panel. De voorkeuren van inwoners en reizigers zijn in alle vier de gevallen meer uitgesproken.
- De meeste deelnemers kozen voor:
  - Een nieuwe tramhalte onder het viaduct (optie B, 68%)
  - Een busstation op dezelfde plek (optie B, 70%)
  - Een groter busstation met vaste haltes voor de bussen (optie B, 63%)
  - Een verplaatsing van de Kiss & Ride plek naar de Horvathweg (optie B, 60%).



# Station Dordrecht: 12 opties om over mee te denken

## Waarvoor moet de overheid in en rond het station van Dordrecht meer of minder ruimte maken of minder ruimte maken?

Verplaats de schuifjes om meer of minder in te zetten op de opties

Sorteer ▾

Vergelijk ⇄

1 Ruimte voor appartementen ↑ ●●●●●● ↑ €€€

Zo laten

1 Ruimte voor autoverkeer ↑ ●●●●●● ↑ €€€€

Zo laten

1 Ruimte voor bomen en planten ↑ ●● ↑ €€

Zo laten

1 Ruimte voor bredere perrons ten koste van stuk van Weizigtpark ↑ €€€

Geen bredere perrons

1 Ruimte voor fietsstallingen boven de grond ↑ ●●●●● ↑ €

Zo laten

1 Ruimte voor een betere verbinding tussen Krispijn en de binnenstad ↑ ●● ↑ €€€€

Zo laten

1 Ruimte voor fietspaden ↑ ●●● ↑ €

Zo laten

1 Ruimte voor fietsstallingen onder de grond ↑ ● ↑ €€€€

Zo laten

1 Ruimte voor winkels, wc's en andere voorzieningen ↑ ● ↑ €€

Zo laten

1 Ruimte voor pleinen, bankjes en terrassen ↑ ●● ↑ €

Zo laten

## Gevolgen

### Beschikbare ruimte



### Kosten overheid



## Toelichting

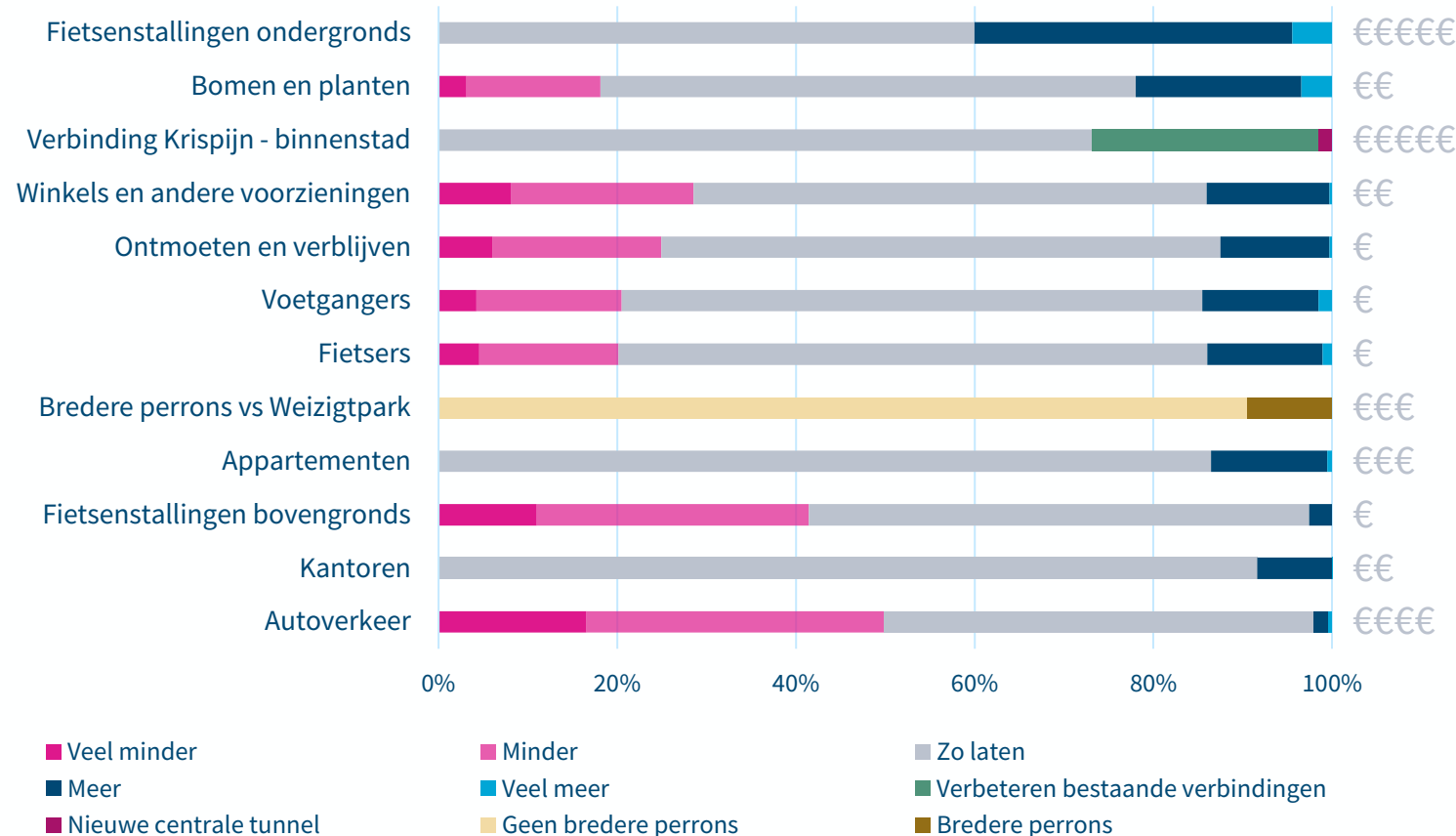
- Deelnemers kregen 12 opties te zien waar de overheid meer of minder ruimte voor kan maken in en rond station Dordrecht.
- Deelnemers zagen op twee metertjes het effect van hun keuzes op:
  - De beschikbare ruimte
  - De kosten voor de overheid
- Wanneer één van de meters in het rood stond, konden deelnemers niet verder zonder hun keuzes aan te passen.
- Voor 7 opties konden deelnemers aangeven of ze de ruimte zo willen laten als nu, of dat ze minder of meer ruimte willen geven dan nu.
- Voor 5 opties konden deelnemers enkel aangeven om de situatie zo te laten als nu óf meer ruimte te maken voor deze opties.



# Resultaten: Waarvoor moet de overheid bij het station Dordrecht meer of minder ruimte maken?

## Percentage deelnemers dat een bepaalde inzet kiest

Representatief  
Nederland



## Inzichten

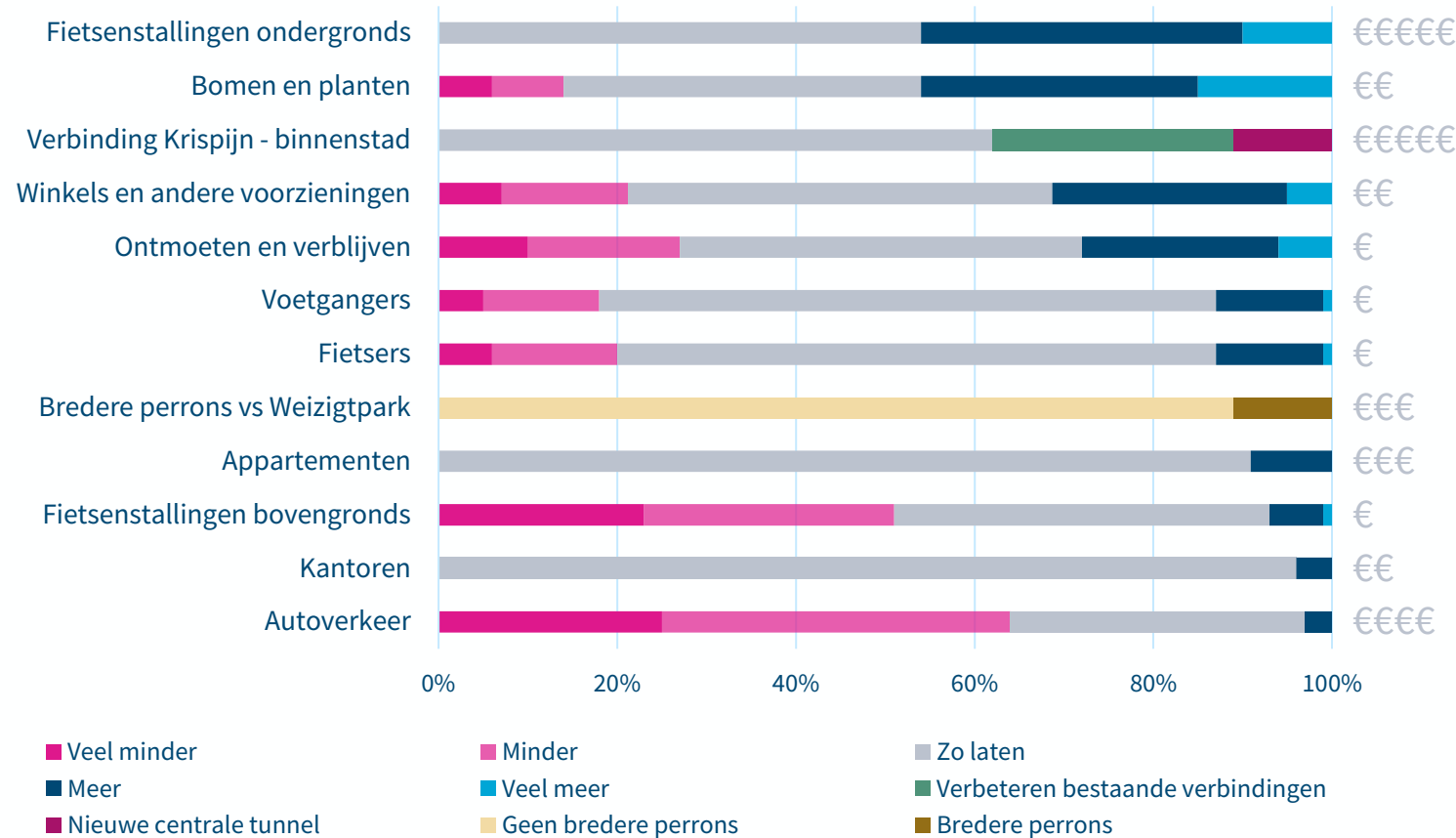
- Voor bijna alle opties geldt dat meer dan de helft van de deelnemers adviseert om de situatie zo te laten. Alleen bij ruimte voor autoverkeer is dit anders. Daarvoor adviseert iets meer dan de helft van de deelnemers uit het representatieve panel om (veel) minder ruimte te maken. Voor bovengrondse fietsenstalling adviseert meer dan 40% van de deelnemers om hier (veel) minder ruimte voor te maken.
- Ondergrondse fietsenstallingen, bomen en planten en de verbinding Krispijn-Binnenstad zijn de drie populairste functies om extra ruimte aan te besteden.
- Maar voor bomen en planten geldt dat een ongeveer even grote groep adviseert om er minder ruimte voor te maken.
- Meer dan 90% van de deelnemers adviseert geen perrons te verbreden als dit ten kosten gaat van een stuk van het Weizigtpark.
- Er zijn geen significante verschillen tussen de adviezen van een representatieve groep Nederlanders en een representatieve groep inwoners uit Zuid-Holland.



# Resultaten: Waarvoor moet de overheid bij het station Dordrecht meer of minder ruimte maken?

## Percentage inwoners en reizigers dat een bepaalde inzet kiest

Inwoners en reizigers



## Inzichten

- Ondergrondse fietsenstallingen en bomen en planten zijn net als bij de representatieve steekproef de opties waar het vaakst extra ruimte aan wordt gegeven. Bijna de helft van de reizigers en inwoners vindt dat hier meer ruimte voor moet worden gemaakt.
- Inwoners en reizigers kiezen daarnaast vaker voor extra ruimte voor de verbinding Krispijn-binnenstad in vergelijking met deelnemers uit de representatieve groep.
- Het percentage inwoners en reizigers dat minder ruimte wil voor autoverkeer en bovengrondse fietsenstallingen is nog groter dan in de representatieve groep.
- Een opvallend verschil met de andere stations is dat deelnemers relatief weinig ruimte willen maken voor fietsers en voetgangers.
- Er zijn geen significante verschillen tussen de adviezen van inwoners en reizigers onderling.



# Conclusies

## Algemene conclusies:

- Het valt op dat er in deze raadpleging veel overeenstemming is tussen groepen deelnemers. Als we kijken naar de keuzes van verschillende socio-demografische groepen, dan zien we meer overeenkomsten dan verschillen. Ook zijn er nauwelijks verschillen tussen mensen die in de buurt van stations wonen en reizigers en tussen deelnemers uit het representatieve panel en de open raadpleging.

## Conclusies over voorkeuren Oude Lijn:

- Investerings in fietsverbindingen en verbindingen van de bus, de tram en de metro naar bestaande stations worden geadviseerd door een meerderheid van de deelnemers aan de raadpleging. Deelnemers zien dit als een effectief middel om de stations beter bereikbaar te maken, waardoor volgens hen het gebruik van het openbaar vervoer toeneemt. Wat betreft fietsverbindingen kan vooral de veiligheid en aantrekkelijkheid beter en wat betreft de OV verbindingen naar het station kan vooral de frequentie en de aansluiting beter volgens deelnemers. 40% van de deelnemers adviseert om te investeren in mobiliteitshubs.
- Ongeveer 40% van de deelnemers adviseert om te investeren in het opschalen naar 8 sprinters per uur. Zo'n 60% van de deelnemers vindt 6 sprinters per uur voldoende. Een groep deelnemers vraagt zich af of het inzetten van langere sprinters niet een betere oplossing is om het probleem van volle treinen op te lossen.
- Voor elk nieuw station geldt dat ongeveer 20% van de deelnemers adviseert om het te bouwen. Dit is anders voor de mensen die in de buurt van de nieuwe stations wonen. 78% van de deelnemers uit Rijswijk kiest voor Rijswijk Buiten en 62% van de deelnemers uit Schiedam voor Schiedam Kethel.
- Een heel klein deel van de deelnemers adviseert een tunnel om de nieuwe sporen tussen Delft en Schiedam in te passen of om 12 keer per uur een sprinter te laten rijden. Dit is volgens de meeste deelnemers niet de beste manier om de beperkte hoeveelheid geld te besteden.

## Algemene conclusies over de stationsgebieden:

- Veel deelnemers adviseren om in de stationsgebieden meer ruimte te maken voor bomen en planten en voor ondergrondse fietsenstallingen en om minder ruimte te maken voor auto's en bovengrondse fietsenstallingen. Een reden die vaak wordt genoemd is dat de aantrekkelijkheid van stationsgebieden hierdoor toeneemt. Ondergrondse stallingen zien mensen als een efficiënte vorm van ruimtegebruik. Minder auto's maken het stationsgebied volgens deelnemers veiliger en rustiger.
- Ondanks de grote voorkeur voor ondergrondse fietsenstallingen is er een kleine groep die de voorkeur geeft aan bovengrondse stallingen. Zij vinden bovengrondse stallingen veiliger en toegankelijker. Dit laatste wordt bijvoorbeeld genoemd door mensen met een zware elektrische fiets.
- Voor een aantal andere opties die deelnemers konden kiezen in de stationsgebieden geldt over het algemeen dat meer dan de helft van de deelnemers adviseert om de situatie zo te laten (bijvoorbeeld: ruimte voor ontmoeten en verblijven). Deelnemers die dit adviseren noemen vaak als argument dat zij zich afvragen of er wel behoefte aan is.
- Omwonenden van de stations en reizigers die de stations vaak gebruiken adviseren relatief vaak om meer ruimte te maken voor bomen en planten vergeleken met deelnemers die niet in de buurt van het station wonen en er weinig op reizen.





# Conclusies

## Conclusies over specifieke stationsgebieden:

- Deelnemers adviseren bij de stations Leiden en Laan van NOI om meer ruimte te maken voor fietsers. Dit zorgt er volgens hen voor dat de verkeersveiligheid toeneemt en dat er meer rust en overzicht is. Bij station Dordrecht is er minder behoefte aan het maken van extra ruimte voor fietsers.
- Bij Schiedam valt het op dat de grote meerderheid van de deelnemers het busstation op dezelfde plek wil houden.
- We zien in Leiden en Dordrecht een specifieke groep woningzoekenden met een gemiddeld opleidingsniveau die adviseert om veel ruimte te maken voor appartementen en kantoren. In Leiden adviseert meer dan de helft van deze groep deelnemers om het busstation te verplaatsen of te overbouwen om ruimte vrij te spelen voor kantoren, appartementen en winkels.

## Conclusies over nieuwe stations:

- Bij alle nieuwe stations kiest de meerderheid voor een hellingbaan in plaats van voor een lift.



# Aanbevelingen

## Aanbevelingen voor de Oude Lijn:

- Een meerderheid van de deelnemers adviseert investeringen in fietsverbindingen richting stations en het verbeteren van OV verbindingen richting stations. We bevelen sterk aan om dit soort investeringen te overwegen. De veiligheid en aantrekkelijkheid van fietsverbindingen kan volgens deelnemers bijvoorbeeld worden verbeterd. De frequentie en aansluiting van OV verbindingen naar bestaande stations kan volgens deelnemers bijvoorbeeld worden verbeterd.
- Ongeveer 40% van de deelnemers adviseert om te investeren in mobiliteitshubs. Ook voor het opschalen naar 8 sprinters per uur geldt dat 40% van de deelnemers dit adviseert. Ze zien mobiliteitshubs en het verhogen van de frequentie van sprinters als middelen om het OV aantrekkelijker en toegankelijker te maken waardoor het OV een beter alternatief wordt voor de auto. Tegelijkertijd zijn er in beide gevallen veel deelnemers die zich afvragen of er wel voldoende behoefte aan is. Daarbij vragen veel deelnemers zich af of het niet beter is om in te zetten op langere sprinters in de spits dan op het laten rijden van meer sprinters. Bij mobiliteitshubs en deelmobiliteit maken deelnemers zich zorgen over de overlast in het straatbeeld (bijvoorbeeld op de stoep geparkeerde deelfietsen/deelscooters), zowel rondom het station als in de (binnen)stad. Wij bevelen aan om zowel bij de mobiliteitshubs als de extra sprinters goed te onderzoeken of er voldoende behoefte aan is, om bij mobiliteitshubs en deelmobiliteit de overlast te minimaliseren en om goed uit te zoeken of langere sprintertreinen niet een betere oplossing zijn dan meer sprinters laten rijden en goed uit te leggen waarom de ene optie beter (haalbaar) is dan de andere.
- De nieuwe stations worden door 20% van de deelnemers geadviseerd. Veel deelnemers vragen zich af of er wel voldoende behoefte aan is en in hoeverre de nieuwe stations bijdragen aan problemen zoals de bereikbaarheid van stations en volle treinen. Bij Dordrecht Leerpark vinden veel deelnemers (ook uit Dordrecht zelf) dat er nu al goede OV opties zijn. Rijswijk Buiten wordt door veel bewoners uit Rijswijk geadviseerd. Dit is een indicatie dat er aan dit station relatief veel behoefte is onder omwonenden. We bevelen aan om goed te onderzoeken hoeveel behoefte er is aan de nieuwe stations bovenop de huidige OV opties. En om goed uit te leggen of en hoe de nieuwe stations bijdragen aan het oplossen van bovenlokale problemen. Veel deelnemers zien het bouwen van nieuwe stations nu als een oplossing voor een specifieke groep op een specifieke locatie.
- Er lijkt relatief weinig behoefte te zijn om veel budget te besteden aan een tunnel om de nieuwe sporen tussen Delft en Schiedam in te passen en om 12 keer per uur een sprinter te laten rijden. Wanneer er toch voor deze opties wordt gekozen (en er onvoldoende geld is voor andere opties) is het belangrijk om dit grondig te beargumenteren. Anders is zo'n keuze waarschijnlijk voor burgers lastig te volgen.

## Aanbevelingen voor de stationsgebieden:

- We bevelen aan om in de stationsgebieden te overwegen om te kiezen voor meer bomen en planten en ondergrondse fietsenstallingen en om minder ruimte te maken voor auto's en bovengrondse fietsenstallingen. Wel is er een kleine groep die kanttekeningen zet bij ondergrondse fietsenstallingen vanwege de ervaren onveiligheid en problemen met toegankelijkheid bijvoorbeeld voor zware elektrische fietsen. Wij bevelen aan om te kijken of ondergrondse stallingen goed voor deze groep kunnen worden ingericht als bovengrondse stallingen helemaal worden vervangen voor ondergrondse.
- Bij de nieuwe stations bevelen we aan om te kiezen voor hellingbanen in plaats van extra liften.



# 2. Samenstelling respondenten

[Terug naar Inhoudsopgave](#)



# Tussen 14 maart en 30 april deden 7.421 Nederlanders mee aan de raadpleging

## Representativiteit en open voor iedereen

Twee kernwaarden van een goed participatietraject zijn dat de groep die deelneemt een representatieve afspiegeling is van de gehele samenleving en aan de andere kant moet iedereen die dat wil kunnen meedoen. Om beide doelen te halen, hebben we de raadpleging zowel met een representatief panel als met een open raadpleging gedaan.



**Panel**  
N=2.880

- 2.880 Nederlanders hebben deelgenomen via een panelbureau. Deze mensen zijn geselecteerd om ervoor te zorgen dat we *representatieve* conclusies kunnen trekken voor zowel de Nederlandse bevolking als de bevolking van Zuid-Holland op de kenmerken geslacht, leeftijd en opleidingsniveau.



**Open raadpleging**  
N=4.541

- Alle Nederlanders van 18 jaar of ouder konden meedoen aan de raadpleging. Dit hebben 4.541 inwoners gedaan.
- Een open raadpleging trekt typisch gezien meer deelnemers met een uitgesproken mening en/of een expliciet belang bij het onderwerp.



# Overzicht deelnemers

## Samenstelling van de respondenten naar geslacht, leeftijd en opleidingsniveau

	Totaal (N=7.421)	Panel raadpleging (N= 2.880)	Open raadpleging (N=4.541)	Populatiespreiding Zuid-Holland*	Populatiespreiding Nederland*
<b>Geslacht</b>					
Man	50% (3.665)	42% (1.200)	54% (2.402)	50%	51%
Vrouw	49% (3.602)	58% (1.666)	45% (1.999)	50%	49%
<b>Leeftijd</b>					
18 tot 25 jaar	17% (1.264)	13% (384)	19% (880)	17%	11%
25 tot 34 jaar	30% (2.239)	21% (601)	36% (1.638)	18%	16%
35 tot 44 jaar	18% (1.322)	20% (585)	16% (737)	17%	15%
45 tot 54 jaar	13% (988)	18% (515)	10% (473)	17%	16%
55 tot 64 jaar	10% (768)	12% (352)	9% (416)	17%	17%
65 en ouder	11% (817)	15% (442)	8% (375)	14%	25%
<b>Opleiding**</b>					
Praktisch	11% (785)	23% (649)	3% (136)	27%	29%
Middel	28% (2.022)	40% (1.161)	19% (871)	41%	37%
Theoretisch	62% (4.522)	37% (1.058)	78% (3.464)	32%	35%

\* Bron: CBS.

\*\* Praktisch: Basisschool, Mbo niveau 1, Havo/vwo klas 1, 2 of 3 en Vmbo. Middel: Havo/vwo klas 4, 5 of 6 en Mbo niveau 2, 3 of 4 (de basisberoepsopleiding, de vakopleiding, of de middenkader- en specialistenopleidingen). Theoretisch: Hbo en Universiteit.

### Toelichting

- In totaal hebben 7.421 mensen advies gegeven
- In de panel raadpleging waren mannen ondervertegenwoordigd en dat was ook het geval in het panel van Zuid-Holland. Om ervoor te zorgen dat de resultaten representatief zijn voor de hele bevolking, hebben we in de analyse meer gewicht gegeven aan deze groepen.
- In de open raadpleging zijn jongeren en theoretisch geschoolden oververtegenwoordigd.
- Dit is conform verwachting, aangezien jongeren en theoretisch geschoolden veel vaker gebruik maken van de trein dan ouderen en praktisch geschoolden.
- We hebben hier niet voor gecorrigeerd in de analyse omdat de open raadpleging niet als doel heeft om representatieve uitkomsten te genereren.
- *Totalen in de tabel tellen niet altijd op tot 100%. Het resterende aandeel betreft deelnemers die 'zeg ik liever niet' of 'weet ik niet' hebben geantwoord.*



# De raadpleging heeft een nieuwe groep bereikt

## Toelichting

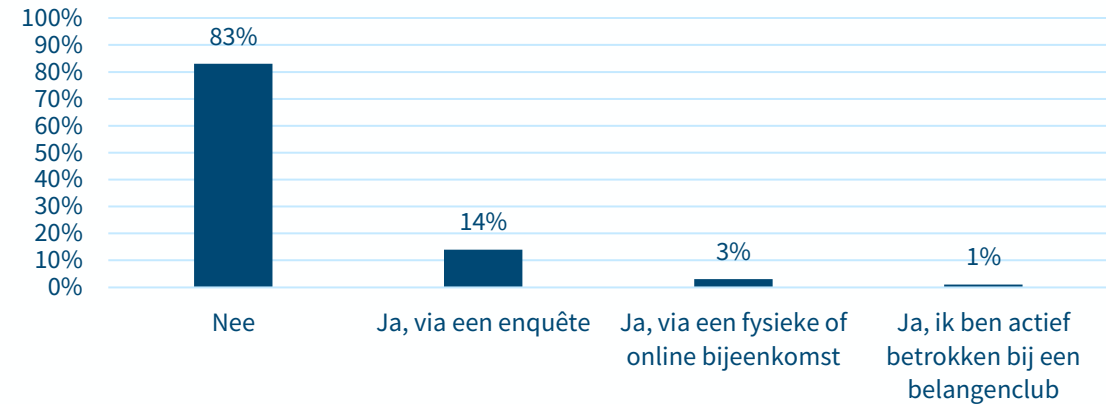
- Aan deelnemers werd gevraagd of ze al eens eerder hun mening gaven over dit onderwerp aan de overheid. Deelnemers konden meerdere antwoorden aanvinken.
- Van de paneldeelnemers gaven 2.398 mensen aan dat ze nog niet eerder hun mening gaven over dit onderwerp aan de overheid. Dit is 83%. De raadpleging heeft met hen een nieuwe groep weten te bereiken.
- Deze vraag was niet verplicht voor deelnemers aan de open raadpleging. Van de deelnemers die de vraag hebben beantwoord gaf 80% (1.442 deelnemers) aan nog niet eerder hun mening te hebben gegeven over dit onderwerp.

Representatief  
Nederland

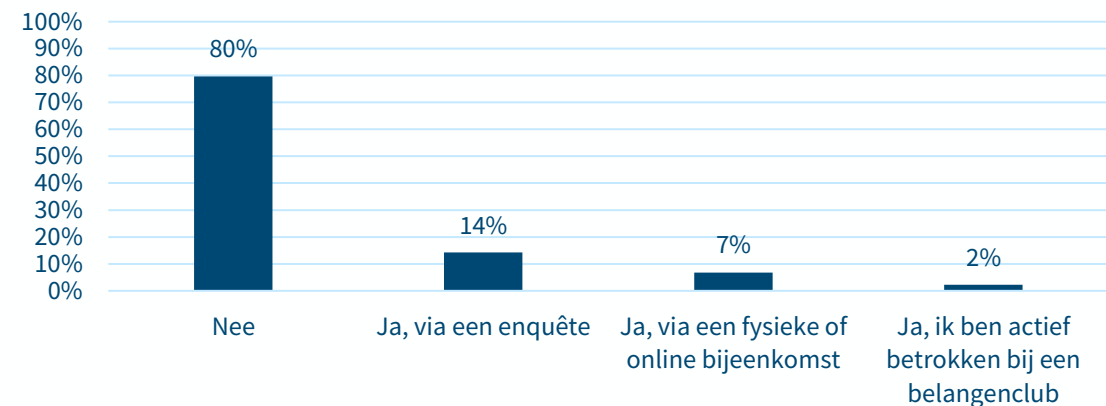
Open  
raadpleging

## Heb je al eens je mening gegeven aan de overheid over dit onderwerp?

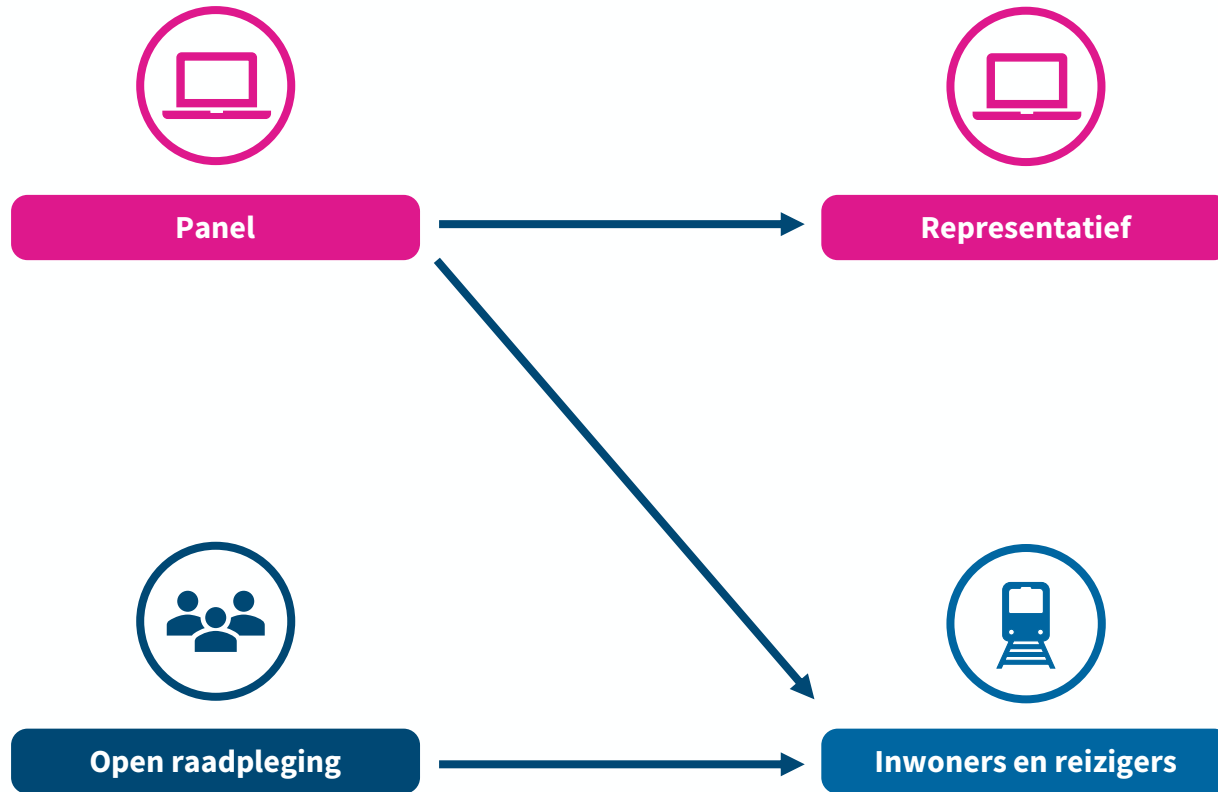
Antwoorden panel raadpleging



Antwoorden open raadpleging



# We laten resultaten zien van de representatieve steekproef en van inwoners/reizigers



- We presenteren in dit rapport de representatieve resultaten van de gesloten raadpleging c.q. het panel. Voor de volledigheid zijn deze resultaten ook steeds aangegeven met het roze label 'Representatief'.
- Deze resultaten zijn representatief op leeftijd, gender en opleidingsniveau op schaalniveau Zuid-Holland en voor de gehele bevolking van Nederland.

- We laten ook de resultaten zien van deelnemers die gebruik maken van de stations van de Oude Lijn en/of die inwoner zijn van de regio van het station of (voor het advies over de Oude Lijn) de provincie Zuid-Holland.
- Deze groepen bestaan uit deelnemers uit het panel en uit de open raadpleging.
- Deze resultaten zijn niet representatief. Ze zijn wel relevant, want we willen weten welke adviezen mensen die gebruik maken van de stations en de Oude Lijn geven.



# Hoeveel deelnemers gaven advies per station en over de Oude Lijn?

## Representatief

- Voor elk station is gekeken naar de keuzes van deelnemers uit het panel die woonachtig zijn in Nederland.
- En voor elk station is gekeken naar de keuzes van deelnemers uit het panel die woonachtig zijn in provincie Zuid-Holland.
- In de meeste gevallen kwamen de keuzes van gemiddelde Nederlanders en Zuid-Hollanders overeen en presenteren we de gegevens voor Nederland. Wanneer er verschillen zijn, is dit aangegeven.

## Inwoners en reizigers

- Voor elk station is gekeken naar de keuzes van deelnemers uit de panel en open raadpleging die woonachtig zijn in de regio van het station en/of deelnemers die aangeven gebruik te maken van het station.

### Leiden (totaal 3.044 adviezen)

- Totaal 1.169 paneldeelnemers gaven advies over dit station.
- Waarvan 404 uit Zuid-Holland.

- Deelnemers uit panel en open die woonachtig zijn in de regio Leiden en/of deelnemers die aangeven gebruik te maken van het station.
- Totaal 2.435 deelnemers.

### Den Haag NOI (totaal 2.238 adviezen)

- Totaal 940 paneldeelnemers gaven advies over dit station.
- Waarvan 357 uit Zuid-Holland.

- Deelnemers uit panel en open die woonachtig zijn in de regio Den Haag en/of deelnemers die aangeven gebruik te maken van het station.
- Totaal 1.714 deelnemers.

### Schiedam Centrum (totaal 1.844 adviezen)

- Totaal 628 paneldeelnemers gaven advies over dit station.
- Waarvan 434 uit Zuid-Holland.

- Deelnemers uit panel en open die woonachtig zijn in de regio Schiedam en/of deelnemers die aangeven gebruik te maken van het station.
- Totaal 1.528 deelnemers.

### Dordrecht (totaal 1.295 adviezen)

- Totaal 599 paneldeelnemers gaven advies over dit station.
- Waarvan 290 uit Zuid-Holland.

- Deelnemers uit panel en open die woonachtig zijn in de regio Dordrecht en/of deelnemers die aangeven gebruik te maken van het station
- Totaal 976 deelnemers.

### Oude Lijn (totaal 4.766 adviezen)

- Totaal 2.880 paneldeelnemers gaven advies over de Oude Lijn.
- Waarvan 1.277 uit Zuid-Holland.

- Deelnemers uit panel en open die woonachtig zijn in de provincie Zuid-Holland en/of deelnemers die aangeven gebruik te maken van de Oude Lijn.
- Totaal 3.742 deelnemers.





# Hoeveel deelnemers gaven advies over een nieuw station?

## Representatief

- Voor elk nieuw station is gekeken naar de keuzes van deelnemers uit het panel die woonachtig zijn in Nederland.
- En voor elk station is gekeken naar de keuzes van deelnemers uit het panel die woonachtig zijn in provincie Zuid-Holland.
- Voor de nieuwe stations presenteren we beiden naast elkaar.

## Inwoners en reizigers

- Voor de nieuwe stations is gekeken naar de keuzes van deelnemers uit de panel en open raadpleging die woonachtig zijn in Zuid-Holland en of deelnemers die aangeven gebruik te maken van de Oude Lijn.

### Rijswijk Buiten (totaal 944 adviezen)

- Totaal 514 paneldeelnemers gaven advies over dit station.
- Waarvan 244 uit Zuid-Holland.

- Totaal 783 deelnemers.

### Schiedam Kethel (totaal 1.116 adviezen)

- Totaal 547 paneldeelnemers gaven advies over dit station.
- Waarvan 281 uit Zuid-Holland.

- Totaal 956 deelnemers.

### Rotterdam Van Nelle (totaal 951 adviezen)

- Totaal 547 paneldeelnemers gaven advies over dit station.
- Waarvan 281 uit Zuid-Holland.

- Totaal 797 deelnemers.

### Dordrecht Leerpark (totaal 788 adviezen)

- Totaal 498 paneldeelnemers gaven advies over dit station.
- Waarvan 239 uit Zuid-Holland.

- Totaal 634 deelnemers.



# 3. Resultaten Deel 1:

**Welke keuzes moet de overheid maken bij de bestaande stations?**

[Terug naar Inhoudsopgave](#)



# Leiden

**Welke keuzes  
moeten we maken in  
en rond het station  
van Leiden?**

[Terug naar Inhoudsopgave](#)



# 10 opties om over mee te denken in en rond station Leiden

**wevaluate** Oude Lijn

## Welke keuzes moet de overheid maken in en rond het station van Leiden?

Verplaats de schuifjes om meer of minder in te zetten op de opties

Sorteer ↓ Vergelijk ⇄

- Ruimte vrijmaken door het busstation te verplaatsen of aan te passen** ↓ ●●●●↑ €€€€€
- Ruimte voor pleinen, bankjes en terrassen** ↑●●↑€€
- Ruimte voor meer kantoren, appartementen en winkels** ↑●●●● Dit kost geen geld
- Ruimte voor fietsenstallingen onder de grond** ↑●●↑€€€€
- Ruimte voor fietspaden in het stationsgebied** ↑●●↑€
- Ruimte voor voetgangers in het stationsgebied** ↑●●↑€
- Ruimte voor fietsenstallingen boven de grond** ↑●●●●↑€€
- Ruimte voor fietsers en voetgangers onder het spoor** Dit kost geen ruimte ↑€€
- Ruimte om de stationshal groter te maken** ↑●●↑€€€
- Ruimte voor bomen en planten** ↑●●●↑€€

**Gevolgen**  
Beschikbare ruimte: Je hebt nog een beetje ruimte over

**Kosten overheid**  
Dit is betaalbaar

## Toelichting

- Deelnemers die adviseerden over station Leiden Centraal kregen tien opties te zien waar de overheid keuzes over moet maken.
- Deelnemers zagen op twee metertjes het effect van hun keuzes op:
  - De beschikbare ruimte
  - De kosten voor de overheid
- Wanneer één van de meters in het rood stond, konden deelnemers niet verder zonder hun keuzes aan te passen.
- Voor acht opties konden deelnemers aangeven of ze de ruimte zo willen laten als nu, of meer ruimte willen geven dan nu.
- Voor twee opties was het ook mogelijk om aan te geven hier minder ruimte voor te maken dan nu: 'ruimte voor pleinen, bankjes en terrassen' en 'bovengrondse fietsenstallingen'.



# Kenmerken deelnemers die advies gaven over station Leiden

Samenstelling van de respondenten naar geslacht, leeftijd, opleidingsniveau, hoe vaak men met de trein reist en of men woont of werkt in de buurt van het station

	Open (N=1.875)	Panel (N=1.169)
<b>Geslacht</b>		
Man	53%	44%
Vrouw	45%	56%
<b>Leeftijd</b>		
18 tot 25 jaar	24%	16%
25 tot 34 jaar	37%	23%
35 tot 44 jaar	15%	20%
45 tot 54 jaar	9%	18%
55 tot 64 jaar	8%	10%
65 en ouder	7%	12%
<b>Opleiding</b>		
Praktisch	2%	18%
Middel	18%	39%
Theoretisch	80%	43%
<b>Hoe vaak reis je met de trein?</b>		
Minimaal enkele keren per maand	96%	79%
Minder vaak of nooit	3%	20%
<b>Woont of werkt in de buurt van station</b>	63%	29%

## Toelichting

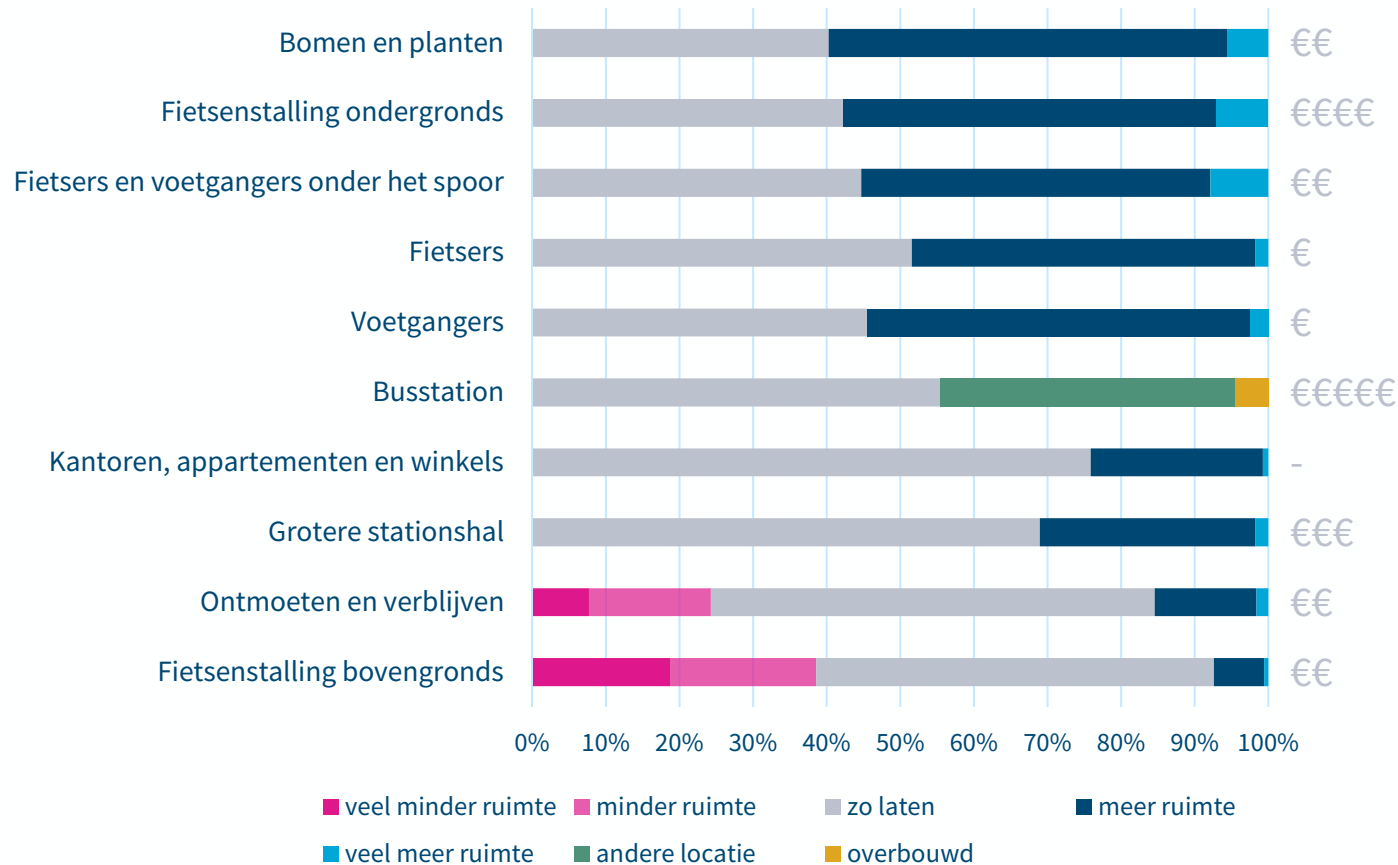
- In totaal gaven 3.044 deelnemers advies over station Leiden.
- Aan de open raadpleging deden in vergelijking met de panel raadpleging veel 18-34 jarigen mee en theoretisch geschoolde mensen. Van de deelnemers aan de open raadpleging woont of werkt een meerderheid (63%) in de buurt van het station. Voor het panel ligt dit percentage lager. 29% van de panel deelnemers woont of werkt in de buurt van het station Leiden.
- Een meerderheid van de deelnemers aan zowel open als panel raadpleging reist minimaal enkele keren per maand met de trein.



# Welke keuzes moeten we maken in en rond het station van Leiden?

## Percentage deelnemers dat een bepaalde inzet kiest

Representatief  
Nederland



## Inzichten

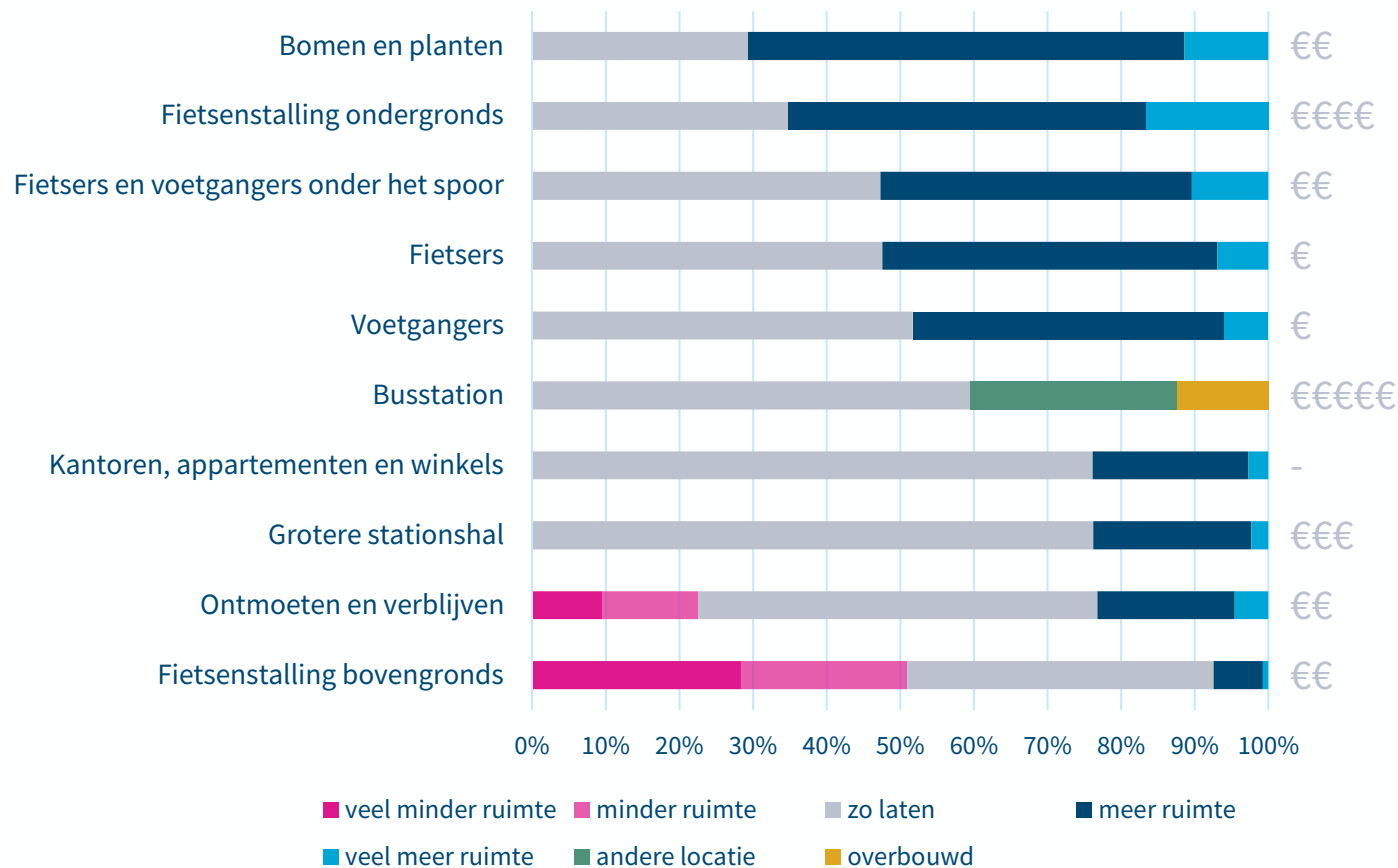
- De gemiddelde deelnemer uit het representatieve panel zet veel in op het maken van meer ruimte voor bomen en planten, voor fietsenstallingen ondergronds en voor fietsers en voetgangers.
- Ongeveer 40% van de deelnemers adviseert om het busstation te verplaatsen en 5% adviseert om het busstation te overbouwen.
- Bij ruimte voor ontmoeten en verblijven is de groep die aangeeft dat er minder ruimte voor moet worden gemaakt iets groter dan de groep die aangeeft dat er meer ruimte voor moet worden gemaakt.
- Ongeveer 40% van de deelnemers vindt dat er minder ruimte moet komen voor fietsenstallingen bovengronds.
- Er zijn geen significante verschillen tussen de adviezen van een representatieve groep Nederlanders en een representatieve groep inwoners uit Zuid-Holland.



# Welke keuzes moeten we maken in en rond het station van Leiden?

## Percentage deelnemers dat een bepaalde inzet kiest

Inwoners en reizigers



## Inzichten

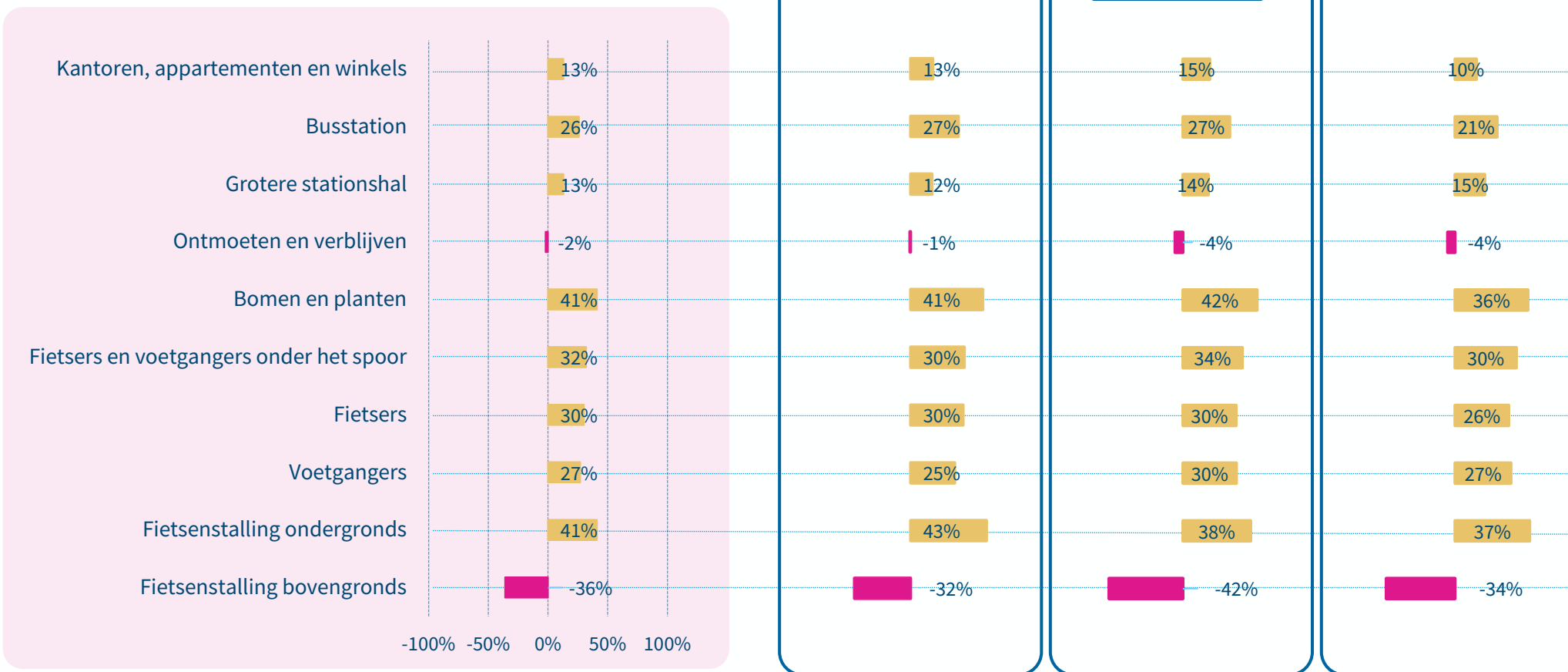
- Deelnemers die in Leiden en omgeving wonen en reizigers die gebruik maken van dit station adviseren vaker dan deelnemers uit de representatieve steekproef om het busstation te overbouwen, om meer ruimte te maken voor bomen en planten, voor ontmoeten en verblijven en voor ondergrondse fietsenstallingen
- De prioritering van de opties verschilt nauwelijks tussen de representatieve steekproef en de inwoners en reizigers.



# Welke keuzes moeten we maken in en rond het station van Leiden?

Uitgesplitst naar leeftijd. Er is nauwelijks verschil tussen leeftijdsgroepen.

## Gemiddelde positie schuifje Inwoners en reizigers

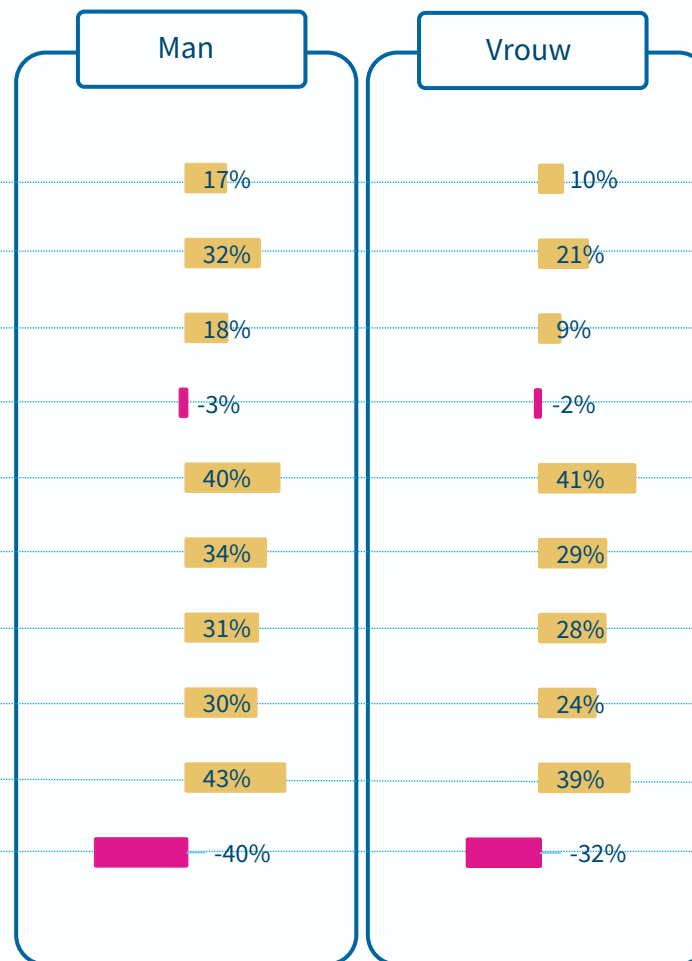
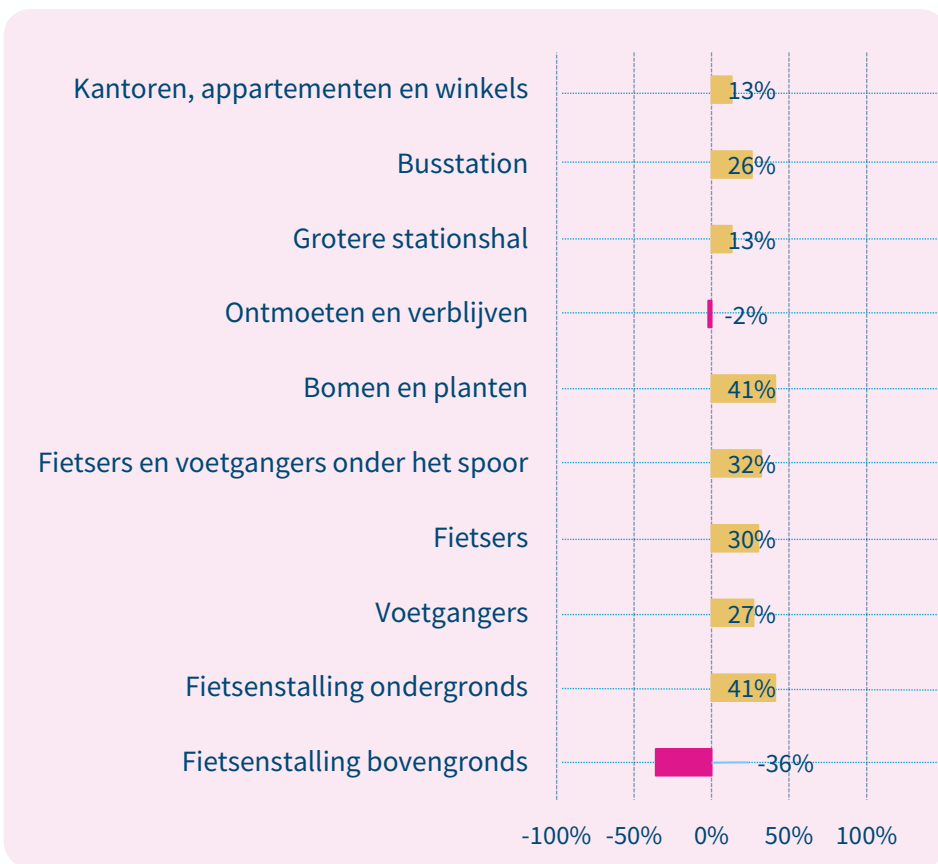




# Welke keuzes moeten we maken in en rond het station van Leiden?

Uitgesplitst naar gender

Gemiddelde positie schuifje  
Inwoners en reizigers



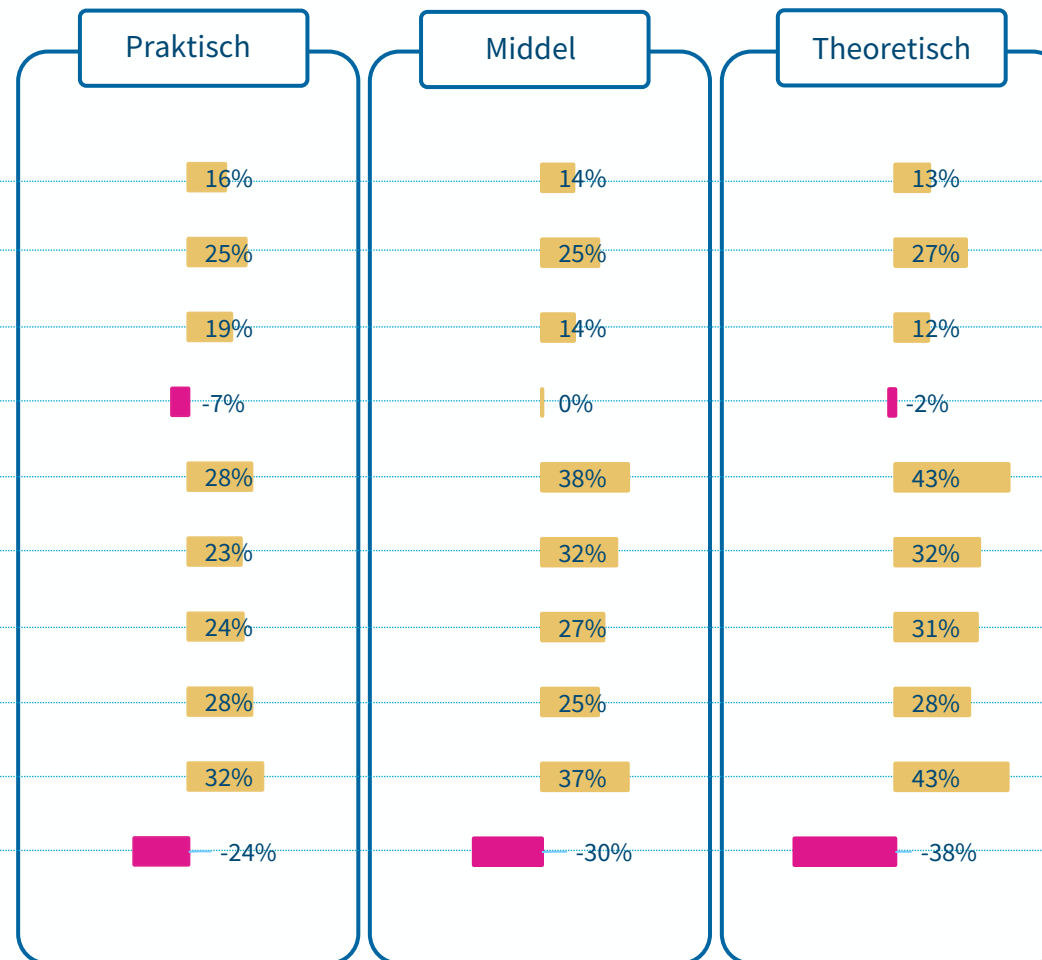
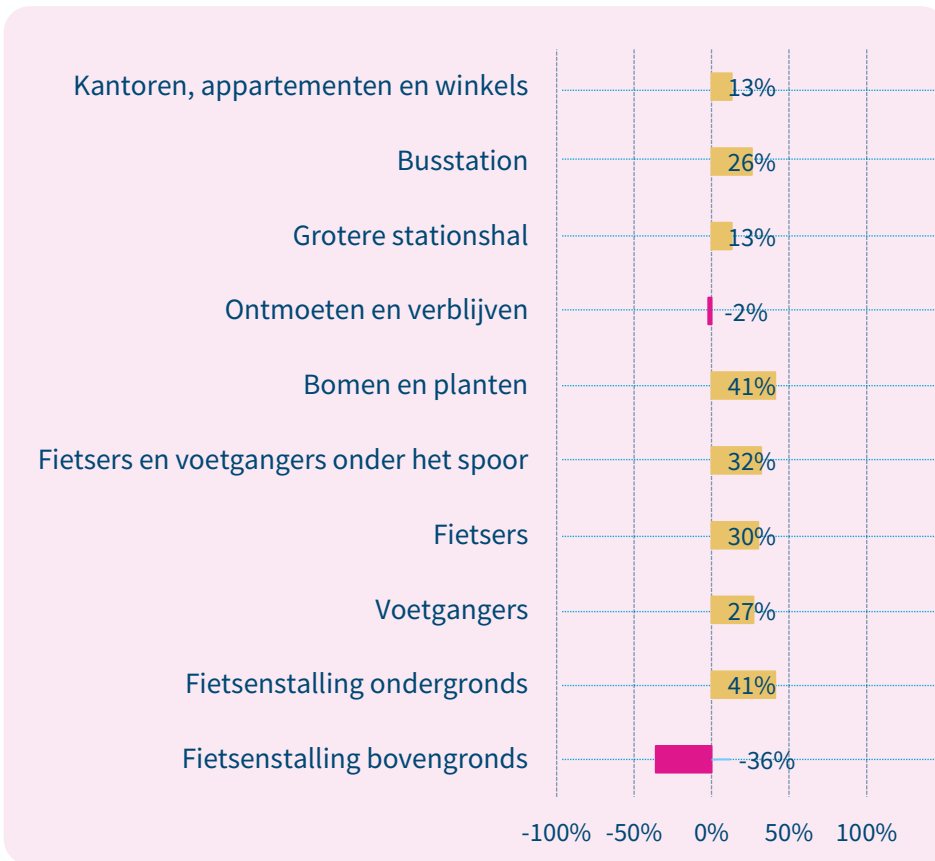
Mannen hebben vergeleken met vrouwen een relatief sterke voorkeur voor het verplaatsen van het busstation, het vergroten van de stationshal en het weghalen van bovengrondse fietsenstallingen



# Welke keuzes moeten we maken in en rond het station Leiden?

Uitgesplitst naar opleidingsniveau

Gemiddelde positie schuifje  
Inwoners en reizigers



Theoretisch  
geschoolde  
deelnemers geven  
iets meer ruimte  
aan bomen en  
planten  
vergeleken met  
praktisch  
geschoolden

Theoretisch  
geschoolde  
deelnemers  
kiezen vaker voor  
ondergronds ten  
opzichte van  
bovengronds  
parkeren  
vergeleken met  
praktisch  
geschoolden



# Leiden

## Latente Klasse Clusteranalyse

### Inwoners en reizigers



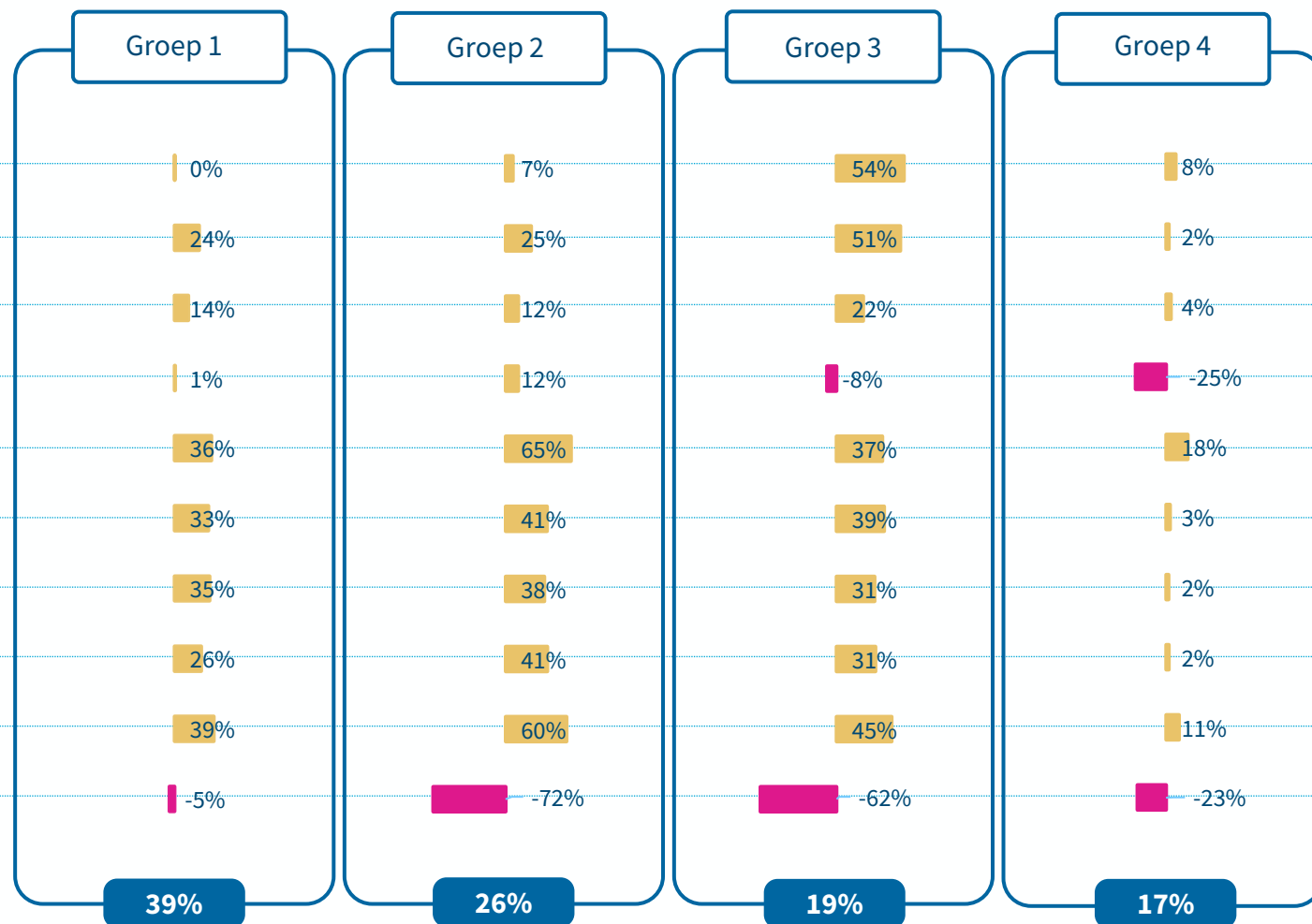
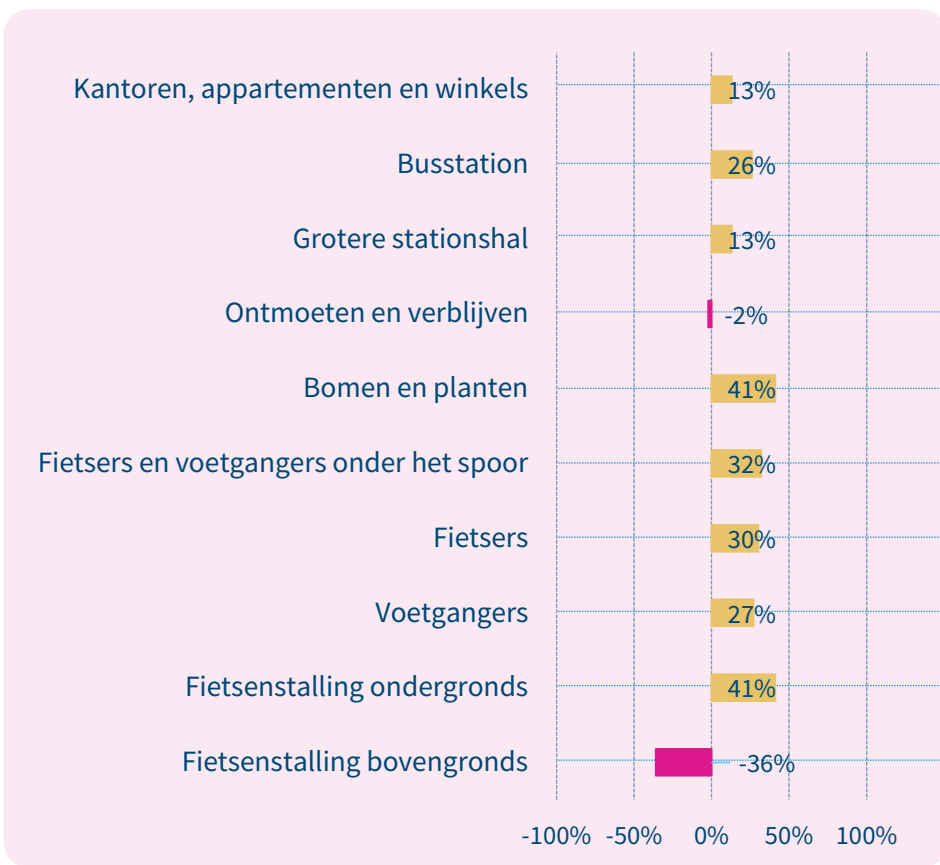
Introductie tot LKCA

- *Waarom deze analyse?* We hebben in de sectie hiervoor gezien dat (enkelvoudige) demografische kenmerken van deelnemers, zoals geslacht, leeftijd en opleidingsniveau kleine verschillen laten zien in de keuzes die worden gemaakt. Maar de voorkeuren van mensen laten zich typisch gezien niet in eenvoudige hokjes plaatsen. Vaak spelen (meervoudige) combinaties van kenmerken een rol. Deze combinaties worden bekeken met een LKCA.
- *Wat is een LKCA?* Met de statistische techniek Latente Klasse Clusteranalyse (LKCA) onderzoeken we voor station Leiden de uitkomsten van **inwoners van de regio Leiden en reizigers die gebruik maken van het station**. De methode kijkt primair naar de manier waarop mensen de schuifjes verplaatsten in de keuzetaak. De methode gaat op zoek naar groepen die grotendeels dezelfde antwoorden geven of die de opties juist heel anders prioriteren dan andere groepen. De methode kijkt ook of er statistisch significante (demografische) kenmerken in deze groepen te ontwaren zijn. Een LKCA levert typisch drie tot zes groepen.
- *Uitkomst Leiden – vier groepen:* De LKCA geeft aan dat inwoners en reizigers in vier groepen kunnen worden opgedeeld die de opties verschillend waarderen.



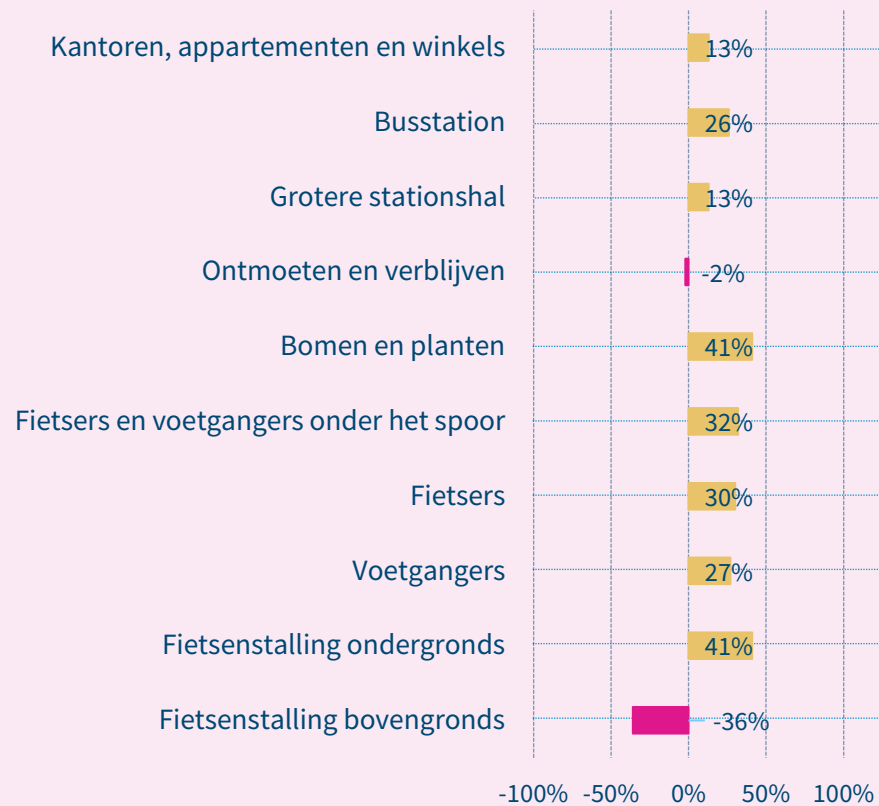
# Vier groepen die verschillende keuzes maken voor station Leiden

## Gemiddelde positie schuifje Inwoners en reizigers

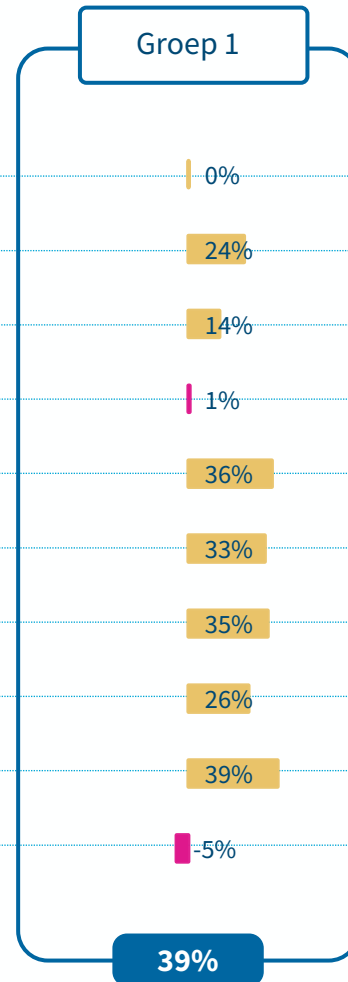


# Groep 1

## Gemiddelde positie schuifje Inwoners en reizigers



## Groep 1



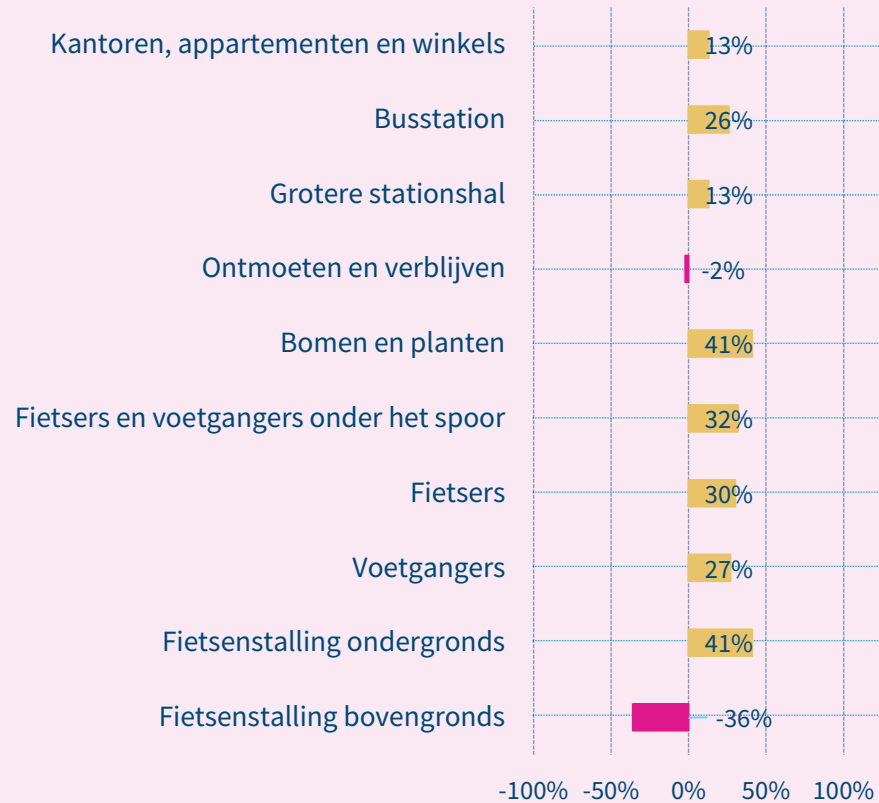
## Wie zijn het?

- Groep 1 bestaat uit 39% van de deelnemers.
- De voorkeuren van Groep 1 zijn redelijk gelijk aan voorkeuren van de gemiddelde deelnemer. Dit is duidelijk een middengroep.
- In vergelijking met de gemiddelde deelnemer geven ze geen extra ruimte aan kantoren, appartementen en winkels en ze willen dat ruimte voor bovengrondse fietsenstallingen behouden blijft. Ook de ruimte voor ontmoeten en verblijven houden deze deelnemers gelijk aan de situatie nu.
- In Groep 1 zitten relatief veel jonge vrouwen.
- Relatief weinig mensen uit Groep 1 zijn woningzoekend en relatief veel mensen uit Groep 1 bereiken het station per fiets.

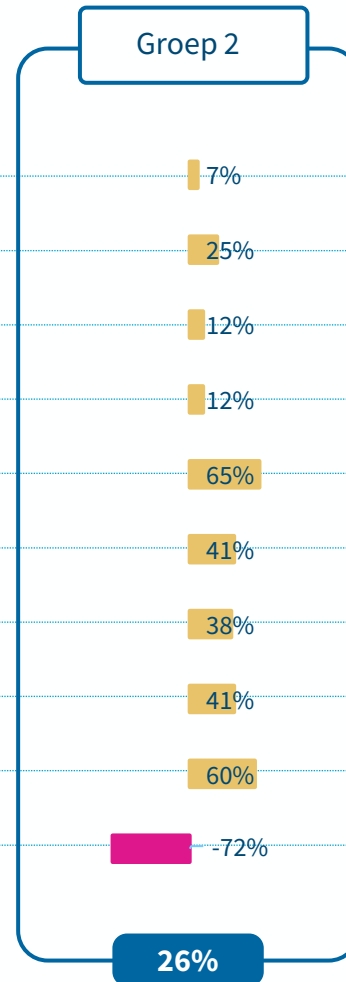


# Groep 2

## Gemiddelde positie schuifje Inwoners en reizigers



## Groep 2



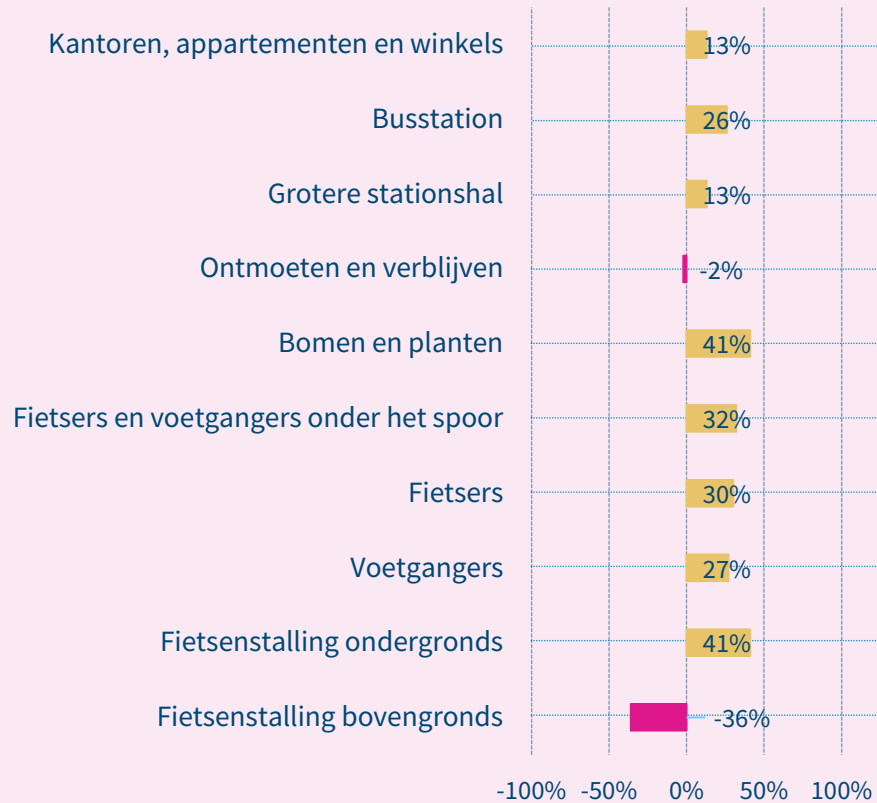
## Wie zijn het?

- Groep 2 bestaat uit 26% van de deelnemers.
- Mensen uit Groep 2 vinden vergeleken met de gemiddelde deelnemer dat er (veel) extra ruimte moet naar ontmoeten en verblijven, bomen en planten, fietsers en voetgangers. Er moeten veel meer ondergrondse fietsenstallingen komen en ze adviseren om bovengrondse stallingen bijna helemaal weg te halen.
- In Groep 2 zitten relatief veel hoogopgeleiden die met de trein, lopend, per fiets of OV-fiets van en naar Leiden Centraal reizen. Niemand reist van en naar Leiden Centraal met de auto.
- Veel mensen uit Groep 2 wonen of werken niet in de buurt van Leiden Centraal (40%).

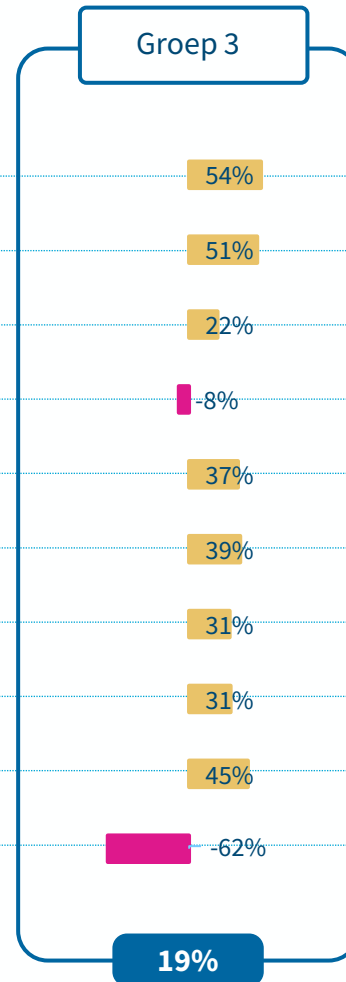


# Groep 3

## Gemiddelde positie schuifje Inwoners en reizigers



## Groep 3



19%

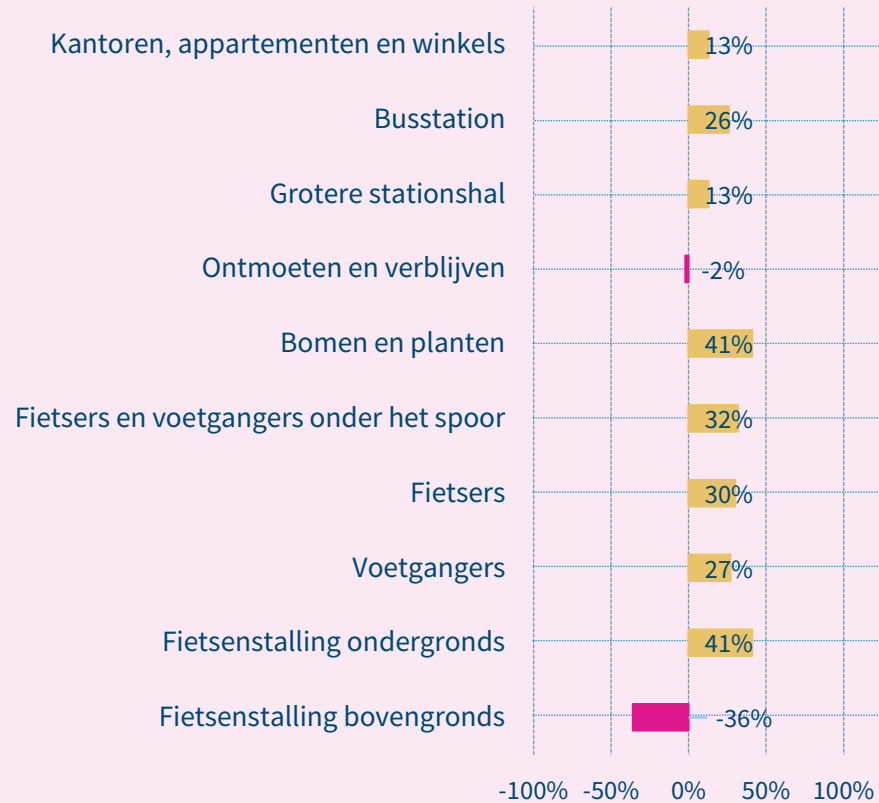
## Wie zijn het?

- Groep 3 bestaat uit 19% van de deelnemers.
- Mensen uit Groep 3 vinden vergeleken met de gemiddelde deelnemer dat er veel extra ruimte moet komen voor kantoren, appartementen en winkels. Meer dan de helft van de deelnemers adviseert om het busstation te verplaatsen of te overbouwen om ruimte vrij te spelen voor kantoren, appartementen en winkels.
- Net als Groep 2 adviseert Groep 3 om bovengrondse stallingen bijna helemaal weg te halen.
- In Groep 3 zitten relatief veel mannen die gemiddeld opgeleid zijn, die veel met de trein reizen en ook vaak van Leiden Centraal gebruikmaken. Ze wonen bovengemiddeld vaak in een stadscentrum.
- Bijna 1 op de 3 mensen uit Groep 3 is op zoek naar een woning.



# Groep 4

## Gemiddelde positie schuifje Inwoners en reizigers



Groep 4

17%

## Wie zijn het?

- Groep 4 bestaat uit 17% van de deelnemers.
- Mensen uit Groep 4 vinden vergeleken met de gemiddelde deelnemer dat er weinig moet veranderen in het stationsgebied van Leiden.
- Ze vinden dat er een stuk minder ruimte moet komen voor ontmoeten en verblijven. Voor de rest geven ze bij alle opties aan dat er minder moet veranderen in vergelijking met de gemiddelde deelnemer.
- In Groep 4 zitten relatief veel oudere vrouwen.
- Ook in Groep 4 is het aantal mensen dat op zoek is naar een woning relatief hoog.
- Relatief veel mensen uit Groep 4 wonen of werken in de buurt van Leiden Centraal





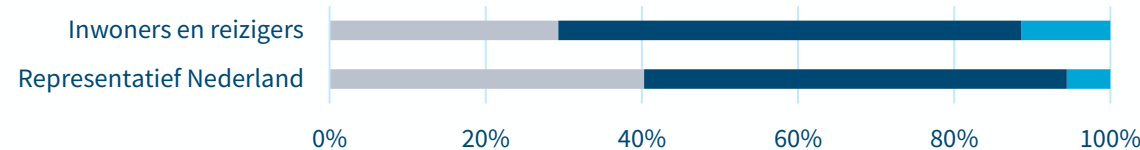
# Leiden

## Kwalitatieve analyse van de motivaties



# Uitwerking: Bomen en planten

■ zo laten    ■ meer ruimte    ■ veel meer ruimte



## Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij 'Zo laten'	Frequentie	Argument bij 'Meer groen/Een nieuw park'	Frequentie
Ik vind groen niet zo belangrijk (in het stationsgebied)	★★	Meer groen in het stationsgebied is in het algemeen belangrijk	★★★★★
Ik besteed deze ruimte/dit geld liever aan andere dingen	★	Meer groen maakt het stationsgebied aantrekkelijker (om te verblijven)	★★★★
Er is nu genoeg groen in het stationsgebied	★	Meer groen is belangrijk om (gevolgen van) klimaatverandering tegen te gaan	★★★

### Verder genoemd

- Meer ruimte, er is nu (te) weinig groen in het stationsgebied
- Meer ruimte, meer groen maakt het stationsgebied mooier
- Meer ruimte, meer groen is goed voor de gezondheid
- Meer ruimte, het stationsgebied is te versteend
- Meer ruimte, een park in het stationsgebied zou een mooi visitekaartje van Leiden zijn
- Meer ruimte, als er meer gebouwen bij komen moet er ook meer vergroend worden

### Illustratieve quotes van deelnemers

*"Groen is aantrekkelijk en goed voor de wereld in elk opzicht."*

*"Meer bomen en planten meer beter voor natuur en milieu, ecologie, klimaatadaptatie, leefbaarheid en prettige woon/werk/reisomgeving."*

*"Liever iets meer, maar ik prefereer bankjes en gezelligheid."*

*"Je komt voor het ov, niet voor de plantjes. Dan ga je naar het Singelpark of de Hortus."*

*"Groen is altijd goed."*

*"klimaatadaptatie koppelen aan ruimtelijke kwaliteit is essentieel"*

*"Geen ruimte voor denk ik"*

*"Meer groen is overal goed. Zorgt voor zuurstof, verkoeling (het vele steen rondom het station maakt het erg warm op warme zomerdagen)."*

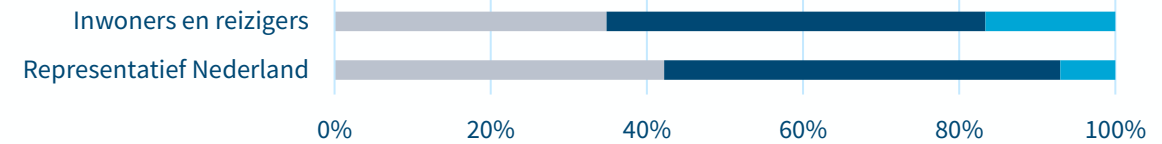
*"Meer groen is nooit verkeerd maar heeft geen prioriteit"*

*"Betere uitstraling door meer groen"*



# Uitwerking: Fietsenstallingen ondergronds

■ zo laten    ■ meer ruimte    ■ veel meer ruimte



## Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij 'Zo laten'	Frequentie	Argument bij '(Veel) meer ruimte'	Frequentie
Er zijn al genoeg fietsenstallingen in het stationsgebied	★★★	Ondergrondse fietsenstallingen zijn minder rommelig dan bovengrondse fietsenstallingen	★★★
Ondergrondse fietsenstallingen zijn duur	★	Ondergrondse fietsenstallingen zijn een efficiënte vorm van ruimtegebruik	★★★
		Er moeten meer fietsenstallingen bij komen	★★★

### Verder genoemd

- Meer ruimte, want ondergrondse fietsenstallingen zijn veiliger en comfortabeler dan bovengrondse fietsenstallingen
- Meer ruimte, want dat stimuleert fietsen
- Zo laten, want ondergrondse fietsenstallingen zijn onveilig of oncomfortabel
- Zo laten, want bovengrondse fietsenstallingen hebben de voorkeur

### Illustratieve quotes van deelnemers

"Onder de grond, scheelt openbare ruimte en is veiliger voor de eigenaren van de fietsers etc."

"nuttig ruimte gebruik"

"kunnen ook boven de grond, kost heel veel extra geld"

"fietsenstallingen onder de grond bespaart ruimte boven de grond. Ook is diefstal dan makkelijker te controleren, omdat er maar een beperkt aantal ingangen zijn."

"Wat mij betreft niet nodig."

"Bovengronds is lelijk en ouderwets"

"Waarom onder de grond? Voordelen wegen niet op tegen de kosten"

"Altijd druk en zoeken naar plek"

"Meer plekken voor fietsen maar lekker uit het zicht"

"Naar mijn ervaring is er genoeg ruimte voor fietsenstallingen."

"Meer fietsplekken creëren"



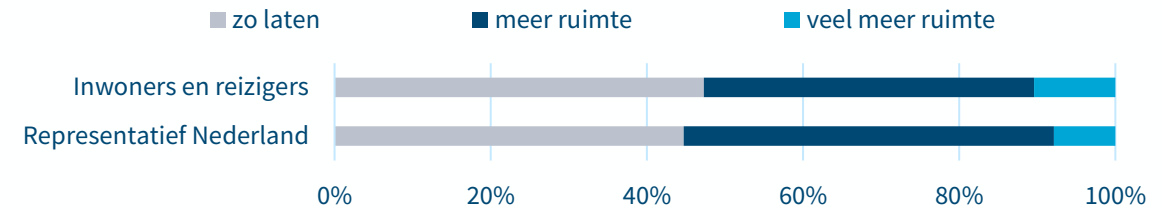
# Uitwerking: Fietzers en voetgangers onder het spoor

Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij 'Zo laten'	Frequentie	Argument bij '(Veel) meer ruimte'	Frequentie
De huidige situatie is prima	★★	Dan kan je makkelijker langs het station heen	★★★★
Er is al voldoende ruimte onder het spoor	★★	Dan worden de spoordoorgangen verkeersveiliger	★★★
	★	Dit kost geen ruimte	★★

## Verder genoemd

- Meer ruimte, want er moet überhaupt meer ruimte komen voor fietsers en voetgangers
- Meer ruimte, want dat maakt het stationsgebied overzichtelijker en mooier
- Meer ruimte, want dan kan je makkelijker het station passeren zonder in en uit te hoeven checken
- Meer ruimte, want de huidige doorgang is te klein
- Meer ruimte, want dan worden de binnenstad en het Bio Sciencepark beter bereikbaar
- Idee: maak ook een extra perronopgang
- Zo laten, want de spoordoorgangen zijn sociaal onveilig
- Zo laten, gebruik de ruimte onder het spoor voor andere dingen zoals fietsenstallingen of het busstation



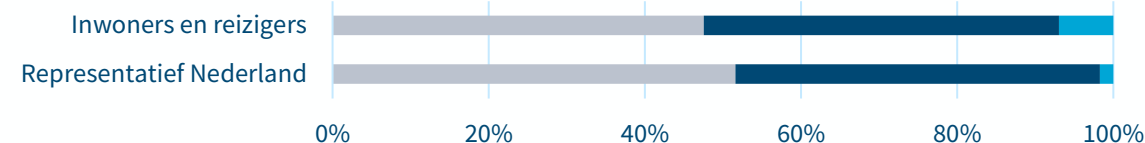
## Illustratieve quotes van deelnemers

- "Scheelt omlopen/omfietsen"
- "laat maar zo"
- "Een prettiger doorgang naast het station (zonder poortjes) zou fijn zijn"
- "VOOR DE VEILIGHEID, MOET DAN WEL GOED AANGEPAST EN ZICHTBAAR VEILIG ZIJN"
- "Er ontstaan vaak gevaarlijke situaties tussen fietsers en bussen"
- "veel prettiger voor de doorstroom"
- "Er zijn al 3 passages onder het spoor."
- "Er is genoeg ruimte"
- "Dubbel ruimtegebruik is de toekomst!"
- "Dit vind ik onnodig en geen meerwaarde hebben"
- "Zo dat iedereen goede door gang heeft"
- "Zo kunnen reizigers zich ook in drukke tijden makkelijker rondom het station verplaatsen zonder andnere reizigers in de weg te zitten"



# Uitwerking: Fietzers

■ zo laten    ■ meer ruimte    ■ veel meer ruimte



## Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij 'Zo laten'	Frequentie	Argument bij '(Veel) meer ruimte'	Frequentie
De huidige fietspaden zijn ruim genoeg	★★★★	Dan wordt het veiliger voor fietsers	★★★
De huidige situatie is prima	★★	De huidige fietspaden zijn te krap	★★
Er moet niet (te) veel ruimte komen voor fietsers in het stationsgebied	★	Dat stimuleert mensen om fietsend naar het station te komen	★★

### Verder genoemd

- Meer ruimte, want de huidige fietspaden zijn te onduidelijk en moeten meer gescheiden worden van andere verkeersstromen
- Meer ruimte, want fietspaden dragen bij aan de bereikbaarheid en toegankelijkheid van het station
- Meer ruimte, er moet vooral een betere verbinding komen tussen het stationsgebied en het centrum
- Meer ruimte, want fietsen is goed voor het milieu
- Meer ruimte, fietsers zijn belangrijk en moeten meer prioriteit krijgen in het stationsgebied
- Zo laten, maar maak de huidige fietspaden wel veiliger
- Zo laten, andere ruimtevragers zijn belangrijker
- Zo laten, het stationsgebied is al voldoende bereikbaar voor fietsers

### Illustratieve quotes van deelnemers

"Het gebied moet wel bereikbaar zijn. En stimuleert om niet met auto te komen."

"Fietsen in het stationsgebied is gewoon irritant. Als er nog meer fietspaden komen word het zo chaos"

"Het moet veiliger worden voor voetgangers en fietsers"

"Meer structuur, scheiden van stromen"

"Wat je ruimte geeft, trek je aan. Hoe meer mensen op de fiets het station prettig en veilig kunnen bereiken, hoe beter."

"Beter en veiliger"

"Het is op sommige plekken nu gewoon onveilig. Concurrentie tussen fietsen en bussen maar ook veel kruisende fietsstromen maken het onveilig"

"IS AL RUIM GENOEG"

"iets meer ruimte zou fijn zijn gezien de drukte"

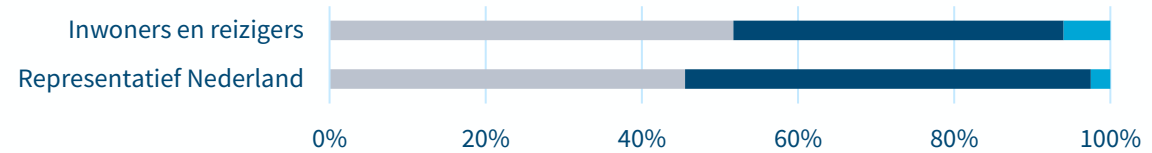
"Nu is te onduidelijk waar fietsers fietsen en is het met alle bussen soms levensgevaarlijk"

"wel prima. Al lopen de wegen een beetje ongelukkig."



# Uitwerking: Voetgangers

■ minder ruimte   ■ meer ruimte   ■ veel meer ruimte



## Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij 'Zo laten'	Frequentie	Argument bij '(Veel) meer ruimte'	Frequentie
De huidige voetpaden zijn al breed genoeg	★★★★★	De huidige voetpaden zijn te krap	★★★★
De huidige situatie is prima	★★	Dan wordt de situatie veiliger voor voetgangers	★★★
		De huidige voetpaden zijn te krap om de toekomstige groei aan te kunnen	★

### Verder genoemd

- Meer ruimte, want de meeste mensen komen te voet of lopen van de fietsenstalling of het busstation naar het station
- Meer ruimte, want voetpaden dragen bij aan de bereikbaarheid en toegankelijkheid van het station
- Meer ruimte, want dat stimuleert mensen om lopend naar het station te komen
- Meer ruimte, want de huidige voetpaden zijn te onduidelijk of onveilig
- Meer ruimte, voetgangers zouden belangrijker moeten zijn dan (auto)verkeer in het stationsgebied
- Meer ruimte, want meer voetpaden maken het stationsgebied aantrekkelijker
- Idee: maak een betere voetgangersverbinding tussen het station en het centrum
- Zo laten, andere ruimtevragers zijn belangrijker

### Illustratieve quotes van deelnemers

*"Er is voldoende ruimte"*

*"Op het moment vind ik er erg weinig ruimte voor voetgangers. Vooral met het onhandig gelegen busstation en de autowegen daar."*

*"Op drukke momenten is het dan ook beter begaanbaar"*

*"Zo kan de doorstroom aan gebruikers voorspoediger verlopen. Denk aan voetgangers maar ook aan mensen met een scootmobiel of rollator"*

*"Stoepen zijn ruim genoeg. lekker zo laten"*

*"Uiteindelijk gaat iedereen te voet richting het perron"*

*"Er is voldoende ruimte voor voetgangers, zeker met de lopende nieuwbouw, en de aanpassing van de stationsweg."*

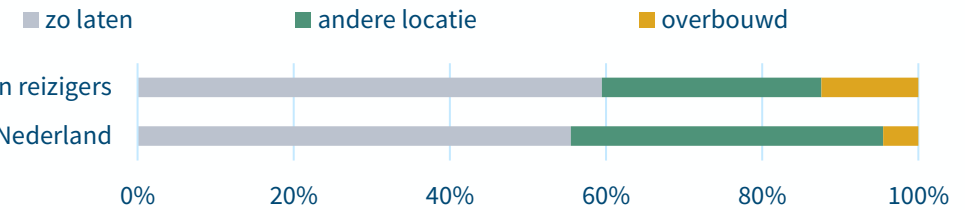
*"Geeft veiliger gevoel. Straalt meer rust uit en is dus aantrekkelijker"*

*"Hebben zeer veel ruimte, is al goed dus."*

*"Het is belangrijk dat voetgangers veilig en genoeg ruimte hebben"*



# Uitwerking: Locatie busstation



## Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij 'Zo laten'	Fre-quentie	Argument bij 'Andere locatie'	Fre-quentie	Argument bij 'Overbouwen'	Fre-quentie
De huidige situatie is prima	★★★★	De huidige plek van het busstation levert gevaarlijke situaties op	★★	Dan kan je de ruimte gebruiken voor andere dingen	★
De huidige plek en vorm van het busstation is het beste	★★★	De huidige plek van het busstation is onpraktisch	★★		
De huidige plek en vorm is goed, maar richt het busstation beter in	★★	Dan komt er ruimte vrij voor andere dingen	★★		

### Verder genoemd

- Overbouwen, want de huidige verkeerssituatie is gevaarlijk
- Overbouwen, want dan wordt de reiziger beter beschermd tegen het weer
- Andere locatie, maar het busstation moet vooral ruimer
- Andere locatie, dat zou het stationsgebied aantrekkelijker maken
- Zo laten, aanpassen van het busstation kost te veel geld

### Illustratieve quotes van deelnemers

"Ik vind dat het busstation aan de centrum kant moet blijven"

"Dat busstation is veel te gevaarlijk. Bussen naar achter het station en dan liefst naar boven of onder."

"Overdekt bus station is heel erg nodig, niet te doen nu in de regen eind hagel of sneeuw"

"Het busstation is zo goed zoals het is"

"wees terughoudend, wel zal het busstation efficiënter moet worden benut"

"Kost veel en ligt goed."

"Een iets groter busstation (1 of 2 perrons extra) zou welkom zijn, maar wél op dezelfde locatie. Overkappen is echt een onzinnig idee."

"het is beter om de overstap 'hub' te overbouwen en de ruimte te gebruiken voor appartementen of kantoorruimte."

"Busstation moet slimmer ingedeeld worden binnen de ruimte."

"Huidige locatie is krap en niet fijn. Bus moet niet aan voorkant, ziet er niet aantrekkelijk uit. Biedt kans voor mooiere bestemming. Bus ook weg uit Stationsweg."



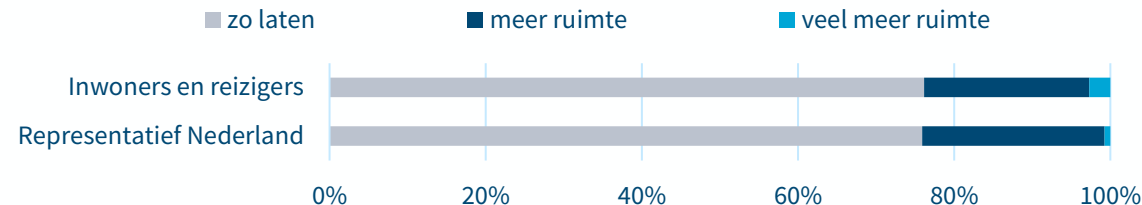
# Uitwerking: Kantoren, appartementen en winkels

## Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij 'Zo laten'	Frequentie	Argument bij '(Veel) meer ruimte'	Frequentie
Er zijn al (meer dan) genoeg kantoren, appartementen en winkels in het stationsgebied	★★★★★	Meer kantoren, appartementen en winkels in het stationsgebied zou fijn zijn	★★
Andere locaties dan het stationsgebied zijn geschikter voor kantoren, appartementen en winkels	★★	Bouw vooral of alleen woningen, daar is met name behoefte aan	★★
Er is weinig behoefte aan kantoren en winkels	★★	Dat levert geld op	★

### Verder genoemd

- Meer ruimte, want het stationsgebied is een goed bereikbare plek. Meer kantoren, appartementen en winkels in het stationsgebied stimuleert ov-gebruik en ontmoedigt auto-gebruik
- Meer ruimte, want kantoren, appartementen en winkels zijn goed voor de (lokale) economie
- Meer ruimte, met name aan winkels is meer behoefte
- Meer ruimte, met name aan kantoren is meer behoefte
- Idee: bouw kantoren, appartementen en winkels boven het spoor
- Zo laten, het stationsgebied is een doorstroomlocatie, geen woonwijk of bedrijventerrein
- Zo laten, kantoren en winkels zijn slecht voor de sociale veiligheid van het gebied
- Zo laten, kantoren, appartementen en winkels verhogen de verkeersdruk en het gebied is al druk



### Illustratieve quotes van deelnemers

"Er is woningnood en dus zal er gebouwd moeten worden. Meer bewoning betekent meer behoefte aan werkplekken en winkels."

"Genoeg winkels in de buurt"

"er is genoeg. Kantoren bij OV is nog logisch wonen op zo een druk punt is geen eerste keus, ook vanwege het lawaai. Winkels in de binnenstad"

"Dit is absoluut onnodig want er is al genoeg leegstand van winkels en kantoorruimte"

"kan geld opleveren"

"Veeeeeeel meer woningen en winkels zouden het levendiger maken en een perfecte locatie"

"Die zijn er nu al veel."

"Tijdens de huizen crisis denk ik dat het een goed idee is om, indien mogelijk, meer appartementen te bouwen"

"Daar zijn andere locaties gwschikter voor"

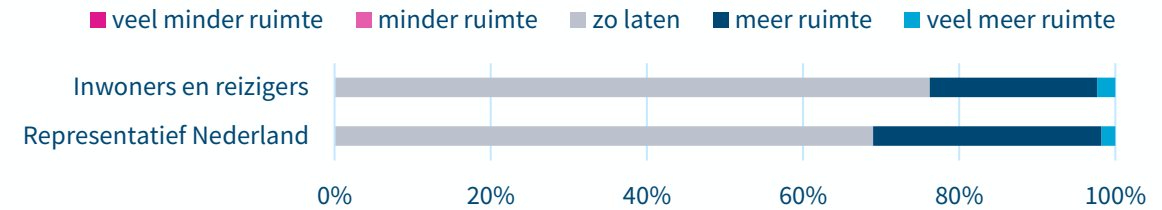
"Dichtbij het vervoer, is efficiënt"

"Volgens mij met de komst van de geus genoeg bebouwing"





# Uitwerking: Grotere stationshal



## Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij 'Zo laten'	Frequentie	Argument bij '(Veel) meer ruimte'	Frequentie
De huidige stationshal is groot genoeg	★★★★★	De huidige stationshal is te klein	★★★
De huidige situatie is prima	★★★★	Een ruimere stationshal is fijner	★★
Besteed deze ruimte/dit geld liever aan andere dingen	★	De huidige stationshal is te klein voor de toekomstige groei van reizigers	★★

### Verder genoemd

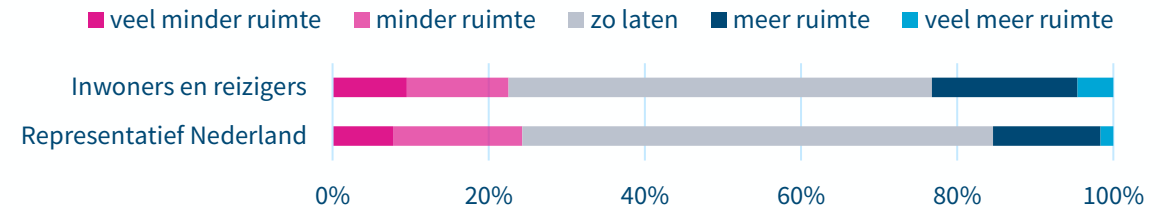
- Meer ruimte, dan is er meer ruimte voor voorzieningen in het station
- Zo laten, richt de huidige stationshal liever anders in, in plaats van hem groter te maken
- Zo laten, ik vind een grote stationshal niet belangrijk

### Illustratieve quotes van deelnemers

- "De stationshal is groot en ruim genoeg"
- "Station heeft nauwelijks plek om te ontmoeten, reizigers af te halen of af te spreken"
- "Budget technische overweging en ikzelf verblijf nooit in de hal maar op de perrons"
- "Hard nodig i.v.m. groei reizigers"
- "Is te klein voor de drukte"
- "Door meer ruimte te creëren, kan Leiden Centraal het overzicht meer bewaren"
- "De stationshal is al vrij groot dus dit hoeft naar mijn mening niet uitgebreid te worden."
- "Vooral in de spits is er heel weinig bewegingsruimte. Meer ruimte geeft lucht"
- "De stationshal is groot genoeg, deze wordt hoofdzakelijk als doorgang naar de perrons gebruikt."
- "Net als Rotterdam zou heel mooi en leuk zijn, maar ik vond nu al goed genoeg"



# Uitwerking: Ontmoeten en verblijven



## Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij '(Veel) minder ruimte'	Fre-quentie	Argument bij 'Zo laten'	Freque-ntie	Argument bij '(Veel) meer ruimte'	Fre-quentie
Het station is een plek om te reizen, niet om te ontmoeten en verblijven	★★	Ontmoeten en verblijven in het stationsgebied is belangrijk	★★★★	Dat maakt het stationsgebied gezelliger	★★
Besteed deze ruimte liever aan andere dingen	★	De huidige situatie is goed	★★★	Dat maakt het stationsgebied fijner om te verblijven	★★
Ruimte om te ontmoeten en verblijven is belangrijk, maar mag wel minder zijn	★	De hoeveelheid ruimte is goed, maar vul de ruimte anders in	★★★	Dat is handig als je moet wachten op het ov	★

### Verder genoemd

- Zo laten of minder ruimte, want er is voldoende ruimte om te ontmoeten en verblijven buiten het stationsgebied
- Zo laten of minder ruimte, ruimte om te ontmoeten en verblijven is niet zo belangrijk
- Minder ruimte, want er is weinig behoefte aan ruimte om te ontmoeten of verblijven in het stationsgebied
- Minder ruimte, er is nu te veel ruimte voor ontmoeten en verblijven
- Minder ruimte, vooral minder horeca

### Illustratieve quotes van deelnemers

*"Is leuk, maar niet noodzakelijk."*

*"Meer bankjes, zeer mager nu, vooral voor de oudere reiziger en mensen met kinderen. Graag op veilige plekken."*

*"maar wel goed inrichten met groen"*

*"Een beetje is handig, voor het wachten op de bus enzo maar niet teveel, gaat ten koste van wandelen/fietsen en groen."*

*"Fijne uitstraling en draagt bij aan sociale veiligheid"*

*"Het is een stationsgebied geen park"*

*"Als de trein vertraging heb kun je iniedergeval rustig wachten"*

*"Er is voldoende zitruimte aan de voor- en achterzijde van het station."*

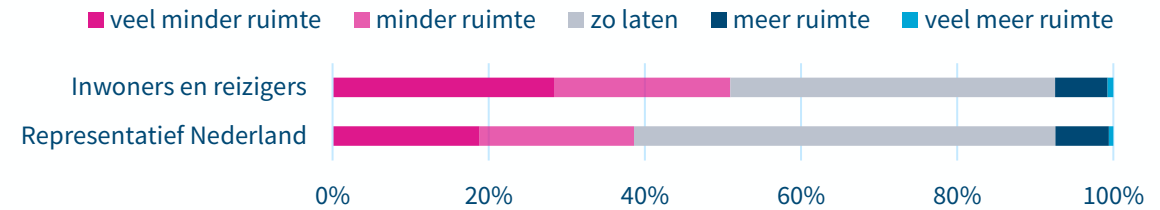
*"Is wel prima zo. Voor echt een terras ga ik niet snel op of rond een station zitten."*

*"Een gezellig, groen station is een prachtige entree van de stad en maakt het terrein levendig en relaxt. I.t.t. de gehaaste en drukke sfeer die er nu heerst."*

*"Prima zoals het is."*



# Uitwerking: Fietsenstallingen bovengronds



## Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij '(Veel) minder ruimte'	Fre-quentie	Argument bij 'Zo laten'	Fre-quentie	Argument bij '(Veel) meer ruimte'	Fre-quentie
Ondergrondse fietsenstallingen hebben de voorkeur	★★★	Bovengrondse fietsenstallingen zijn prettig, maar kosten veel ruimte	★★★	Er zijn meer fietsenstallingen nodig	★
Bovengrondse fietsenstallingen staan rommelig en zijn lelijk	★★★	Er zijn genoeg fietsenstallingen nu	★★		
Ondergrondse fietsenstallingen nemen (veel) minder ruimte in	★	Ondergrondse fietsenstallingen hebben de voorkeur	★★		

### Verder genoemd

- Meer ruimte, want bovengrondse fietsenstallingen zijn toegankelijker en prettiger dan ondergrondse fietsenstallingen
- Zo laten, maak vooral niet minder (bovengrondse) fietsenstallingen
- Bovengrondse fietsenstallingen zijn lelijk, maar haal de huidige niet weg
- Minder ruimte, want bovengrondse fietsenstallingen trekken vandalisme en diefstal aan

### Illustratieve quotes van deelnemers

*"Er is voldoende stallingsruimte"*

*"Is er teveel en staat lelijk"*

*"Zo laten, indien nodig verplaatsen ondergronds."*

*"is in orde momenteel. iets meer zou kunnen"*

*"Onder de grond kost meer tijd, dus stallen boven de grond is een prettige optie. Maar het kost ruimte, dus meer is ook niet nodig."*

*"Ik vind dat de stallingen boven de grond teveel ruimte innemen op leiden centraal."*

*"Rommelig, diefstal gevoelig. Dus verplaatsen naar onder grond."*

*"Fietsgebruik moet gestimuleerd, bovengronds is de ruimte beperkt. Liever ondergronds uitbreiden"*

*"is erg handig, niet altijd alles ondergronds"*

*"Veel fietsenstallingen kun je alleen bereiken met een trap (naar boven of onder). Dat is voor mensen met een beperking of bv ouderen met een zware e-bike heel lastig, zo niet onmogelijk. Voor hen zou er wel meer op straatniveau mogen zijn"*

*"Kan beter onder de grond"*



# Den Haag Laan van NOI

Waarvoor moet de overheid in en rond het station van Den Haag Laan van NOI meer en minder ruimte maken?

[Terug naar Inhoudsopgave](#)



# 11 opties om over mee te denken

wevaluate Deels Lijn

←

## Waarvoor moet de overheid in en rond het station van Den Haag Laan van NOI meer of minder ruimte maken?

Verplaats de schuifjes om meer of minder in te zetten op de opties

Sorteer ▾ Vergelijk ⇄

- 1 Ruimte voor pleinen, bankjes en terrassen ↑ ● ● ● ↑ €
- 1 Ruimte voor parkeerplekken voor auto's ↑ ● ● ● ● ● ↑ € € € €
- 1 Ruimte voor bussen en trams ↑ ● ● ● ● ↑ € € € €
- 1 Ruimte voor het stationsgebouw ↑ ● ● ● ● ↑ € € € € €
- 1 Ruimte voor plekken met deelfietsen en deelscooters ↑ ● ● ● ● ↑ € € € €
- 1 Een extra doorgang onder het spoor ↑ ● ↑ € € € € €
- 1 Ruimte voor fietsers en voetgangers ↑ ● ● ● ↑ € €
- 1 Ruimte voor fietsenstallingen boven de grond ↑ ● ● ● ● ↑ € € € €
- 1 Ruimte voor fietsenstallingen onder de grond ↑ ● ↑ € € € € €
- 1 Ruimte voor winkels, wc's en andere voorzieningen in het station ↑ ● ● ● ● ↑ € € € €

Gevolgen

Beschikbare ruimte Je hebt nog een beetje ruimte over

Kosten overheid Dit is betaalbaar

Feedback

## Toelichting

- Deelnemers kregen elf opties te zien waar de overheid meer of minder ruimte voor kan maken in en rond station Den Haag Laan van NOI.
- Deelnemers zagen op twee metertjes het effect van hun keuzes op:
  - De beschikbare ruimte
  - De kosten voor de overheid
- Wanneer één van de meters in het rood stond, konden deelnemers niet verder zonder hun keuzes aan te passen.
- Voor acht opties konden deelnemers aangeven of ze de ruimte zo willen laten als nu, of dat ze minder of meer ruimte willen geven dan nu.
- Voor drie opties konden deelnemers enkel aangeven om de situatie zo te laten als nu óf meer ruimte te maken voor deze opties: 'ruimte voor plekken met deelfietsen en deelscooters', 'een extra doorgang door het station', 'ondergrondse fietsenstallingen'.



# Kenmerken deelnemers die advies gaven over station Den Haag Laan van NOI

Samenstelling van de respondenten naar geslacht, leeftijd, opleidingsniveau, hoe vaak men met de trein reist en of men woont of werkt in de buurt van het station

	Open (N=1.298)	Panel (N=940)
<b>Geslacht</b>		
Man	60%	43%
Vrouw	39%	56%
<b>Leeftijd</b>		
18 tot 25 jaar	15%	12%
25 tot 34 jaar	44%	21%
35 tot 44 jaar	19%	22%
45 tot 54 jaar	10%	19%
55 tot 64 jaar	7%	12%
65 en ouder	4%	14%
<b>Opleiding</b>		
Praktisch	2%	23%
Middel	12%	36%
Theoretisch	86%	41%
<b>Hoe vaak reis je met de trein?</b>		
Minimaal enkele keren per maand	97%	76%
Minder vaak of nooit	2%	24%
<b>Woont of werkt in de buurt van station</b>	63%	30%

## Toelichting

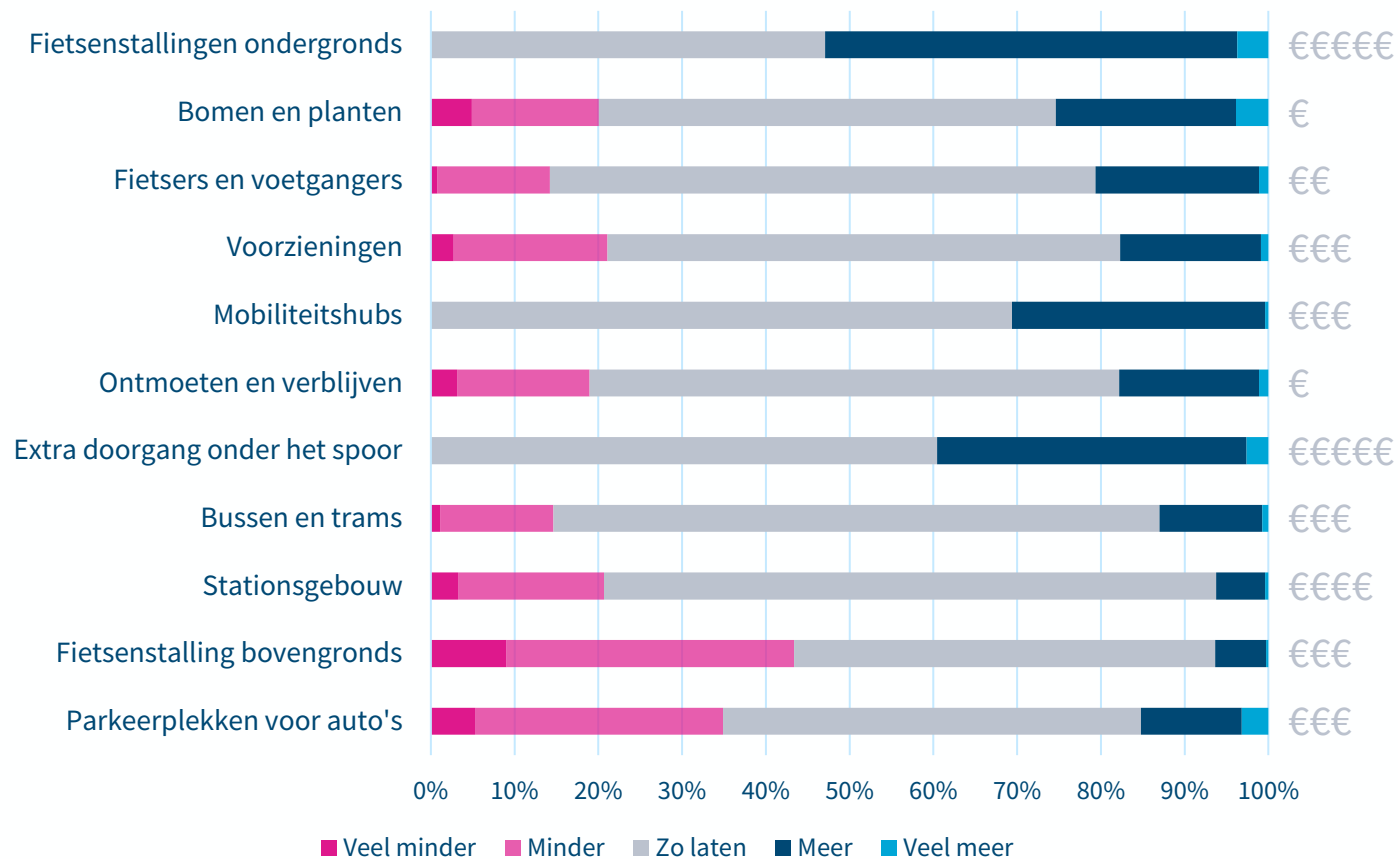
- Aan de open raadpleging deden in vergelijking met de panel raadpleging veel 25-34 jarigen mee en theoretisch opgeleide mensen.
- Van de deelnemers aan de open raadpleging woont of werkt een meerderheid (63%) in de buurt van het station. Voor het panel ligt dit percentage lager. 30% van de panel deelnemers woont of werkt in de buurt van het station.
- Een grote meerderheid van de deelnemers aan zowel open als panel raadpleging reist minimaal enkele keren per maand met de trein.



# Waarvoor moet de overheid in en rond het station van Den Haag Laan van NOI meer en minder ruimte maken?

## Percentage deelnemers dat een bepaalde inzet kiest

Representatief  
Nederland



## Inzichten

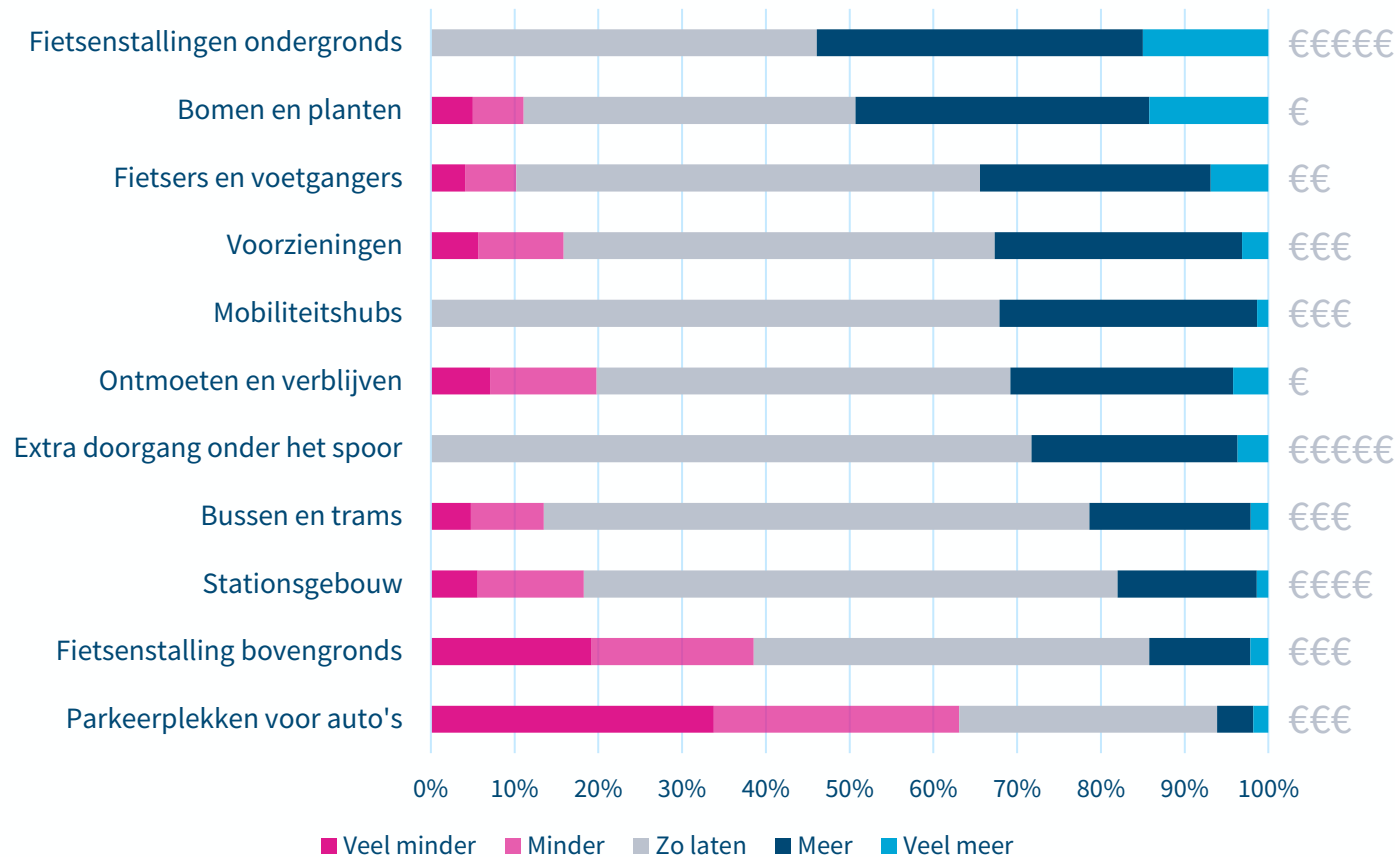
- Voor alle opties behalve ondergrondse fietsenstallingen kiest meer dan 50% van de deelnemers aan het representatieve panel er voor de situatie zo te laten.
- Ondergrondse fietsenstallingen en de extra doorgang onder het spoor zijn de opties waar de gemiddelde deelnemer het meest extra ruimte aan besteedt.
- Voor fietsenstallingen bovengronds adviseert 43% van de deelnemers om hier (veel) minder ruimte voor te maken. Voor ruimte voor auto parkeerplekken adviseert 35% van de deelnemers om er (veel) minder ruimte voor te maken.
- Er is weinig behoefte om meer ruimte te maken voor het stationsgebouw, bussen en trams en voor ontmoeten en verblijven.
- Er zijn geen significante verschillen tussen de adviezen van een representatieve groep Nederlanders en een representatieve groep inwoners uit Zuid-Holland.



# Waarvoor moet de overheid in en rond het station van Den Haag Laan van NOI meer en minder ruimte maken?

## Percentage deelnemers dat een bepaalde inzet kiest

Inwoners en reizigers



## Inzichten

- Inwoners van regio Den Haag en reizigers die gebruik maken van dit station hebben op een aantal punten andere voorkeuren dan deelnemers uit het representatieve panel van Nederland.
- Vergeleken met deelnemers uit het representatieve panel vinden inwoners en reizigers dat er veel minder ruimte moet komen voor auto parkeerplekken. Ook kiezen ze minder vaak voor een extra doorgang onder het spoor.
- Vergeleken met het panel vinden inwoners en reizigers juist dat er meer ruimte moet worden gemaakt voor bomen en planten.

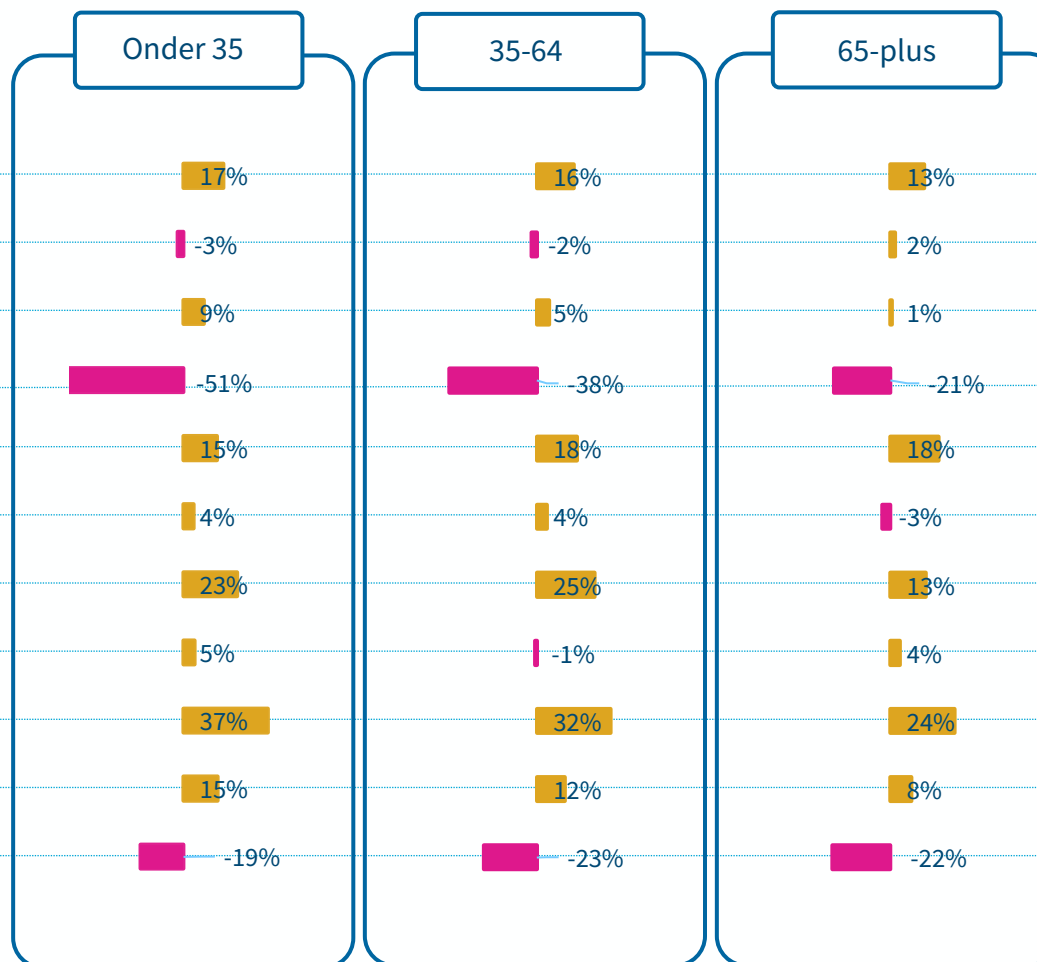
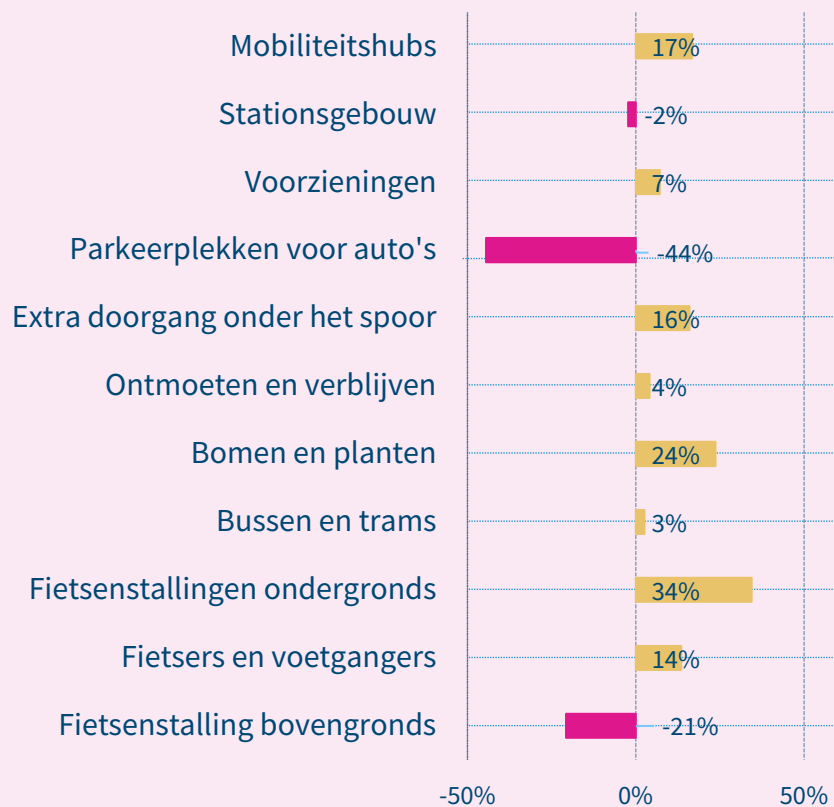




# Welke keuzes moeten we maken in en rond het station Den Haag Laan van NOI?

## Uitgesplitst naar leeftijd

### Gemiddelde positie schuifje Inwoners en reizigers



Jongeren kiezen sterker voor minder ruimte voor parkeerplekken voor auto's.

Ouderen kiezen relatief weinig voor het maken van extra ruimte voor bomen en planten.

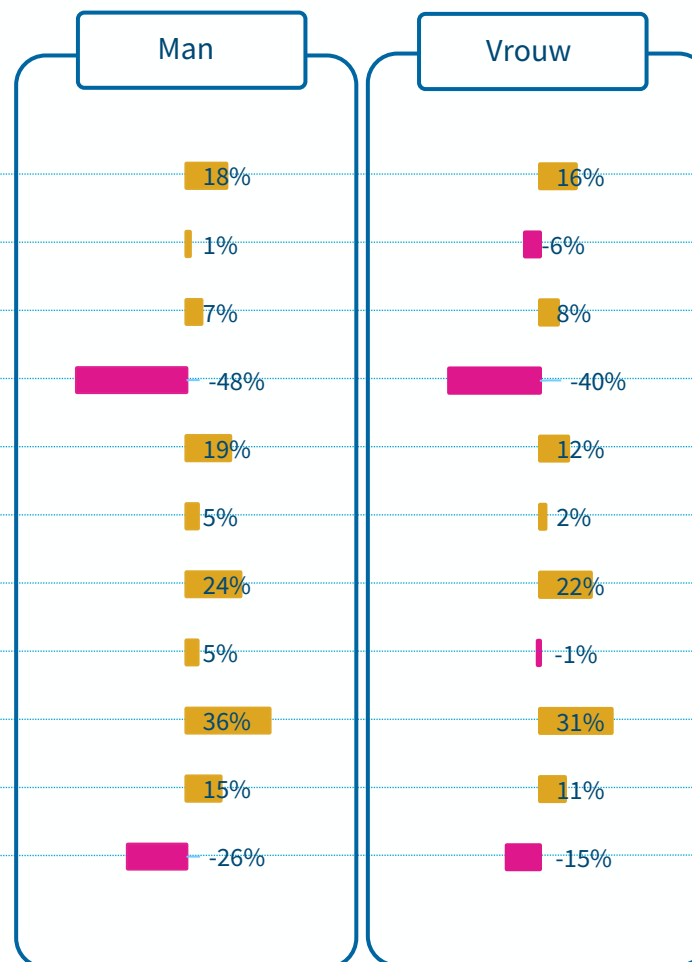
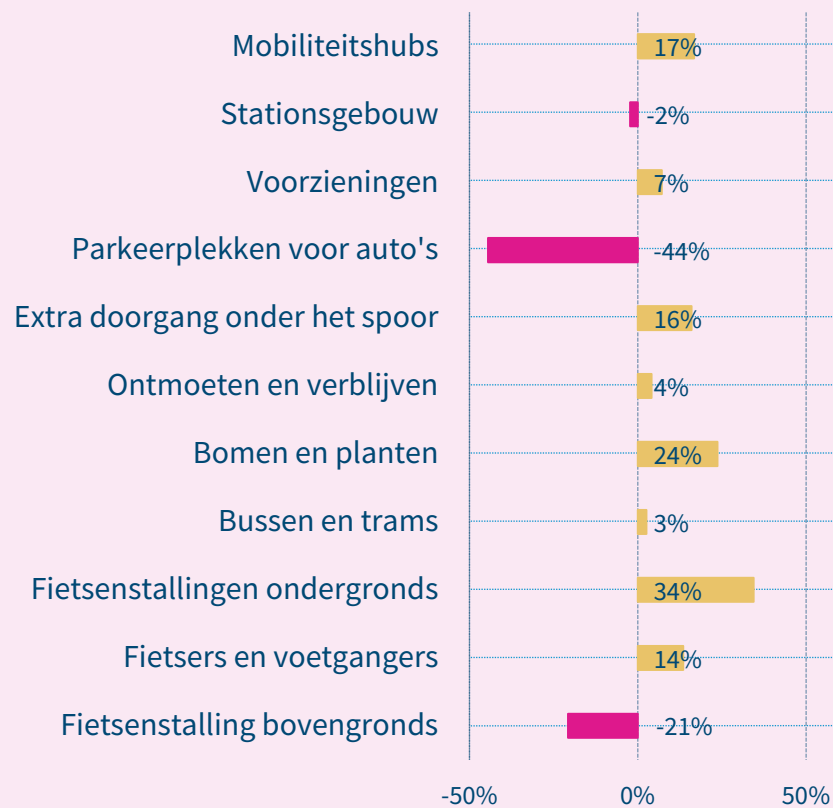
Jongeren kiezen sterker voor extra ondergrondse fietsenstallingen.



# Welke keuzes moeten we maken in en rond het station Den Haag laan van NOI?

## Uitgesplitst naar gender

Gemiddelde positie schuifje  
Inwoners en reizigers



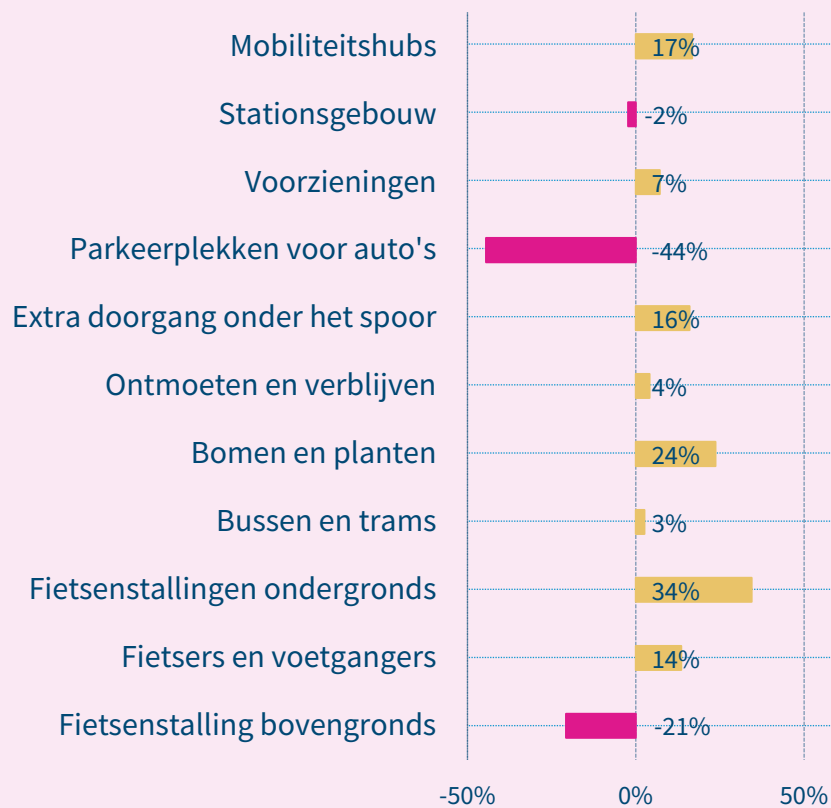
Mannen kiezen relatief sterk voor minder ruimte maken voor bovengrondse fietsenstallingen vergeleken met vrouwen.



# Welke keuzes moeten we maken in en rond het station Den Haag laan van NOI?

## Uitgesplitst naar opleiding

### Gemiddelde positie schuifje Inwoners en reizigers



### Praktisch

### Middel

### Theoretisch

17%

-8%

-7%

-20%

27%

-3%

7%

-4%

27%

-1%

-20%

12%

-1%

7%

-32%

18%

6%

16%

5%

31%

6%

-22%

18%

-2%

9%

-50%

15%

4%

27%

2%

36%

17%

-20%

Theoretisch  
geschoolden kiezen  
sterker voor minder  
ruimte voor  
parkeerplekken voor  
auto's en voor het  
maken van meer ruimte  
voor bomen, planten,  
fietsers en voetgangers  
en ondergrondse  
fietsstallingen



# Den Haag Laan van NOI

## Latente Klasse Clusteranalyse

## Inwoners en reizigers



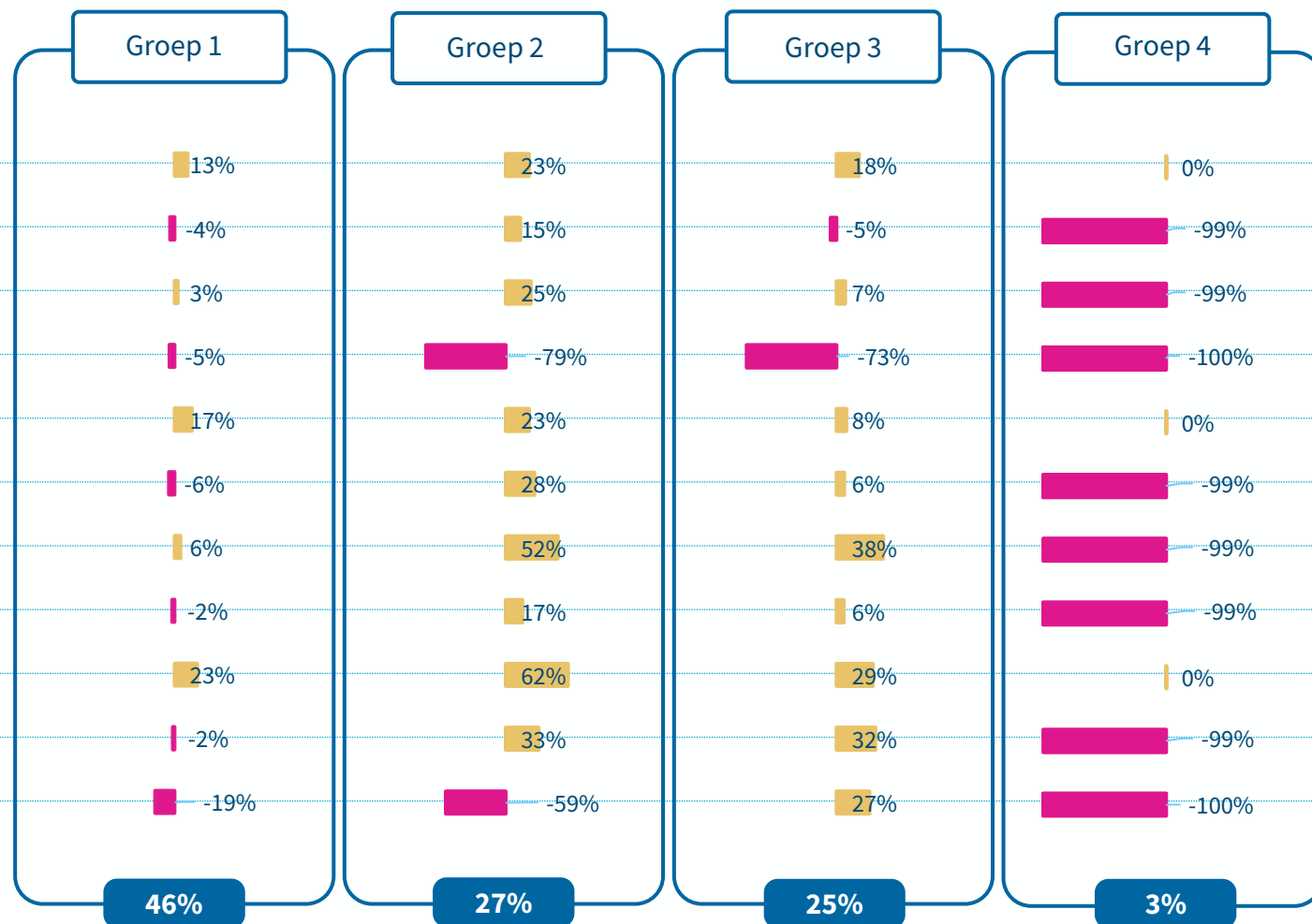
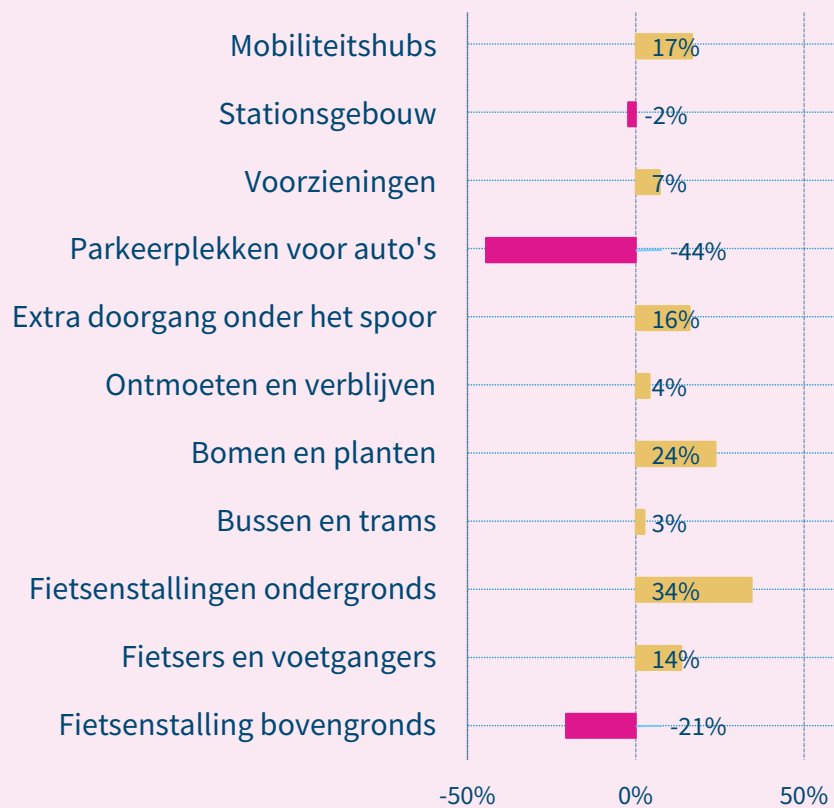
Introductie tot LKCA

- *Waarom deze analyse?* We hebben in de sectie hiervoor gezien dat (enkelvoudige) demografische kenmerken van deelnemers, zoals geslacht, leeftijd en opleidingsniveau kleine verschillen laten zien in de keuzes die worden gemaakt. Maar de voorkeuren van mensen laten zich typisch gezien niet in eenvoudige hokjes plaatsen. Vaak spelen (meervoudige) combinaties van kenmerken een rol. Deze combinaties worden bekeken met een LKCA.
- *Wat is een LKCA?* Met de statistische techniek Latente Klasse Clusteranalyse (LKCA) onderzoeken we voor station Den Haag Laan van NOI de uitkomsten van **inwoners van de regio Den Haag en reizigers die gebruik maken van het station**. De methode kijkt primair naar de manier waarop mensen de schuifjes verplaatsten in de keuzetaak. De methode gaat op zoek naar groepen die grotendeels dezelfde antwoorden geven of die de opties juist heel anders prioriteren dan andere groepen. De methode kijkt ook of er statistisch significante (demografische) kenmerken in deze groepen te ontwaren zijn. Een LKCA levert typisch drie tot zes groepen.
- *Uitkomst Den Haag Laan van NOI – vier groepen:* De LKCA geeft aan dat inwoners en reizigers in vier groepen kunnen worden opgedeeld die de opties verschillend waarderen.



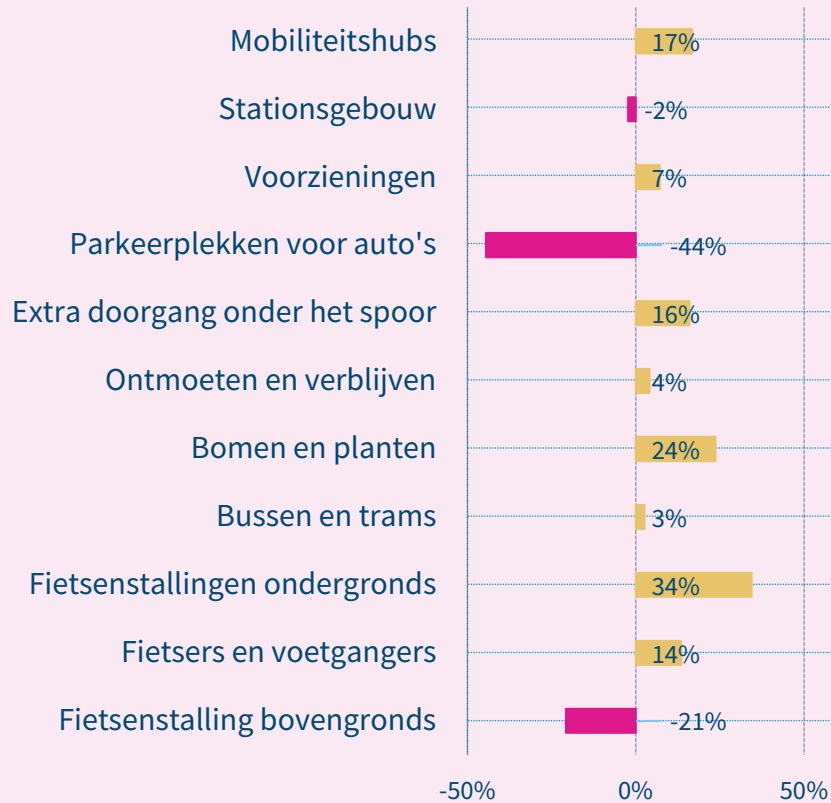
# Vier groepen die verschillende keuzes maken voor station NOI

## Gemiddelde positie schuifje Inwoners en reizigers

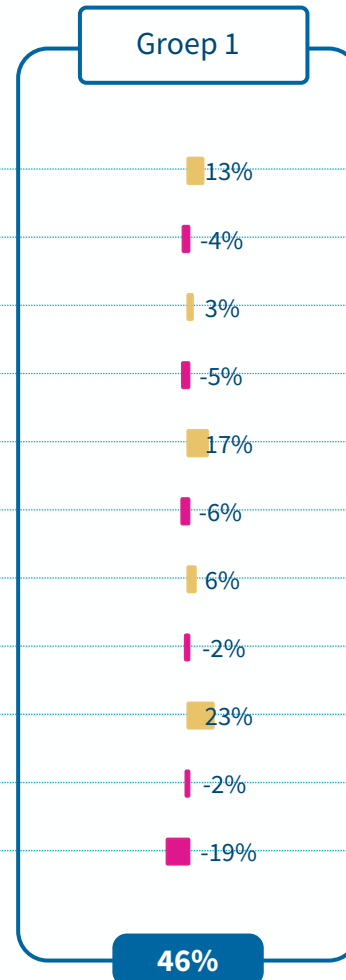


# Groep 1

## Gemiddelde positie schuifje Inwoners en reizigers



## Groep 1



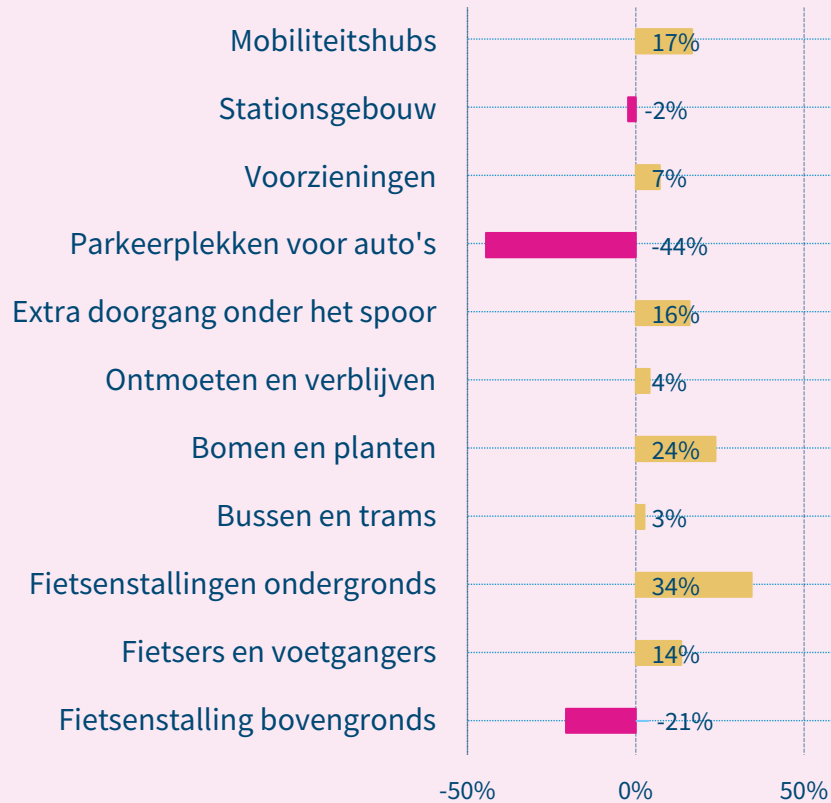
## Wie zijn het?

- Groep 1 bestaat uit 46% van de deelnemers.
- De voorkeuren van Groep 1 zijn redelijk gelijk aan voorkeuren van de gemiddelde deelnemer.
- Het is opvallend dat Groep 1 relatief weinig adviseert om ruimte te besparen op auto parkeerplekken.
- Deze deelnemers maken relatief weinig extra ruimte voor bomen en planten.
  
- In Groep 1 zitten relatief veel deelnemers die vaak met de trein reizen en gebruik maken van station NOI.
- Relatief veel mensen uit Groep 1 zijn woningzoekend, praktisch geschoold en woonachtig in een dorp.
- Relatief veel mensen wonen of werken niet in de buurt van het station.

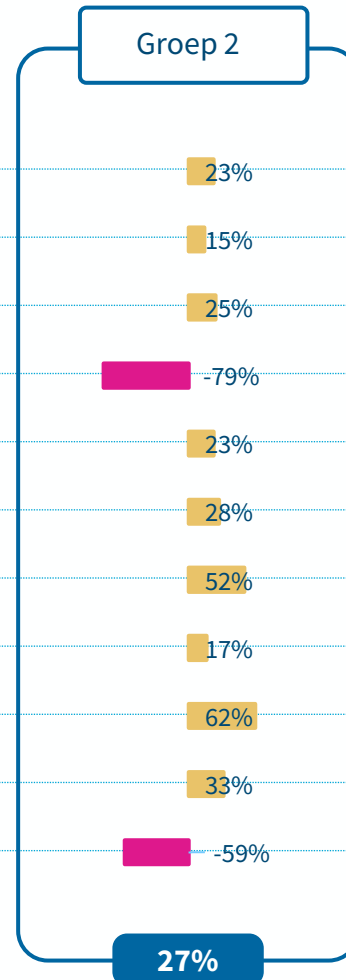


# Groep 2

## Gemiddelde positie schuifje Inwoners en reizigers



## Groep 2



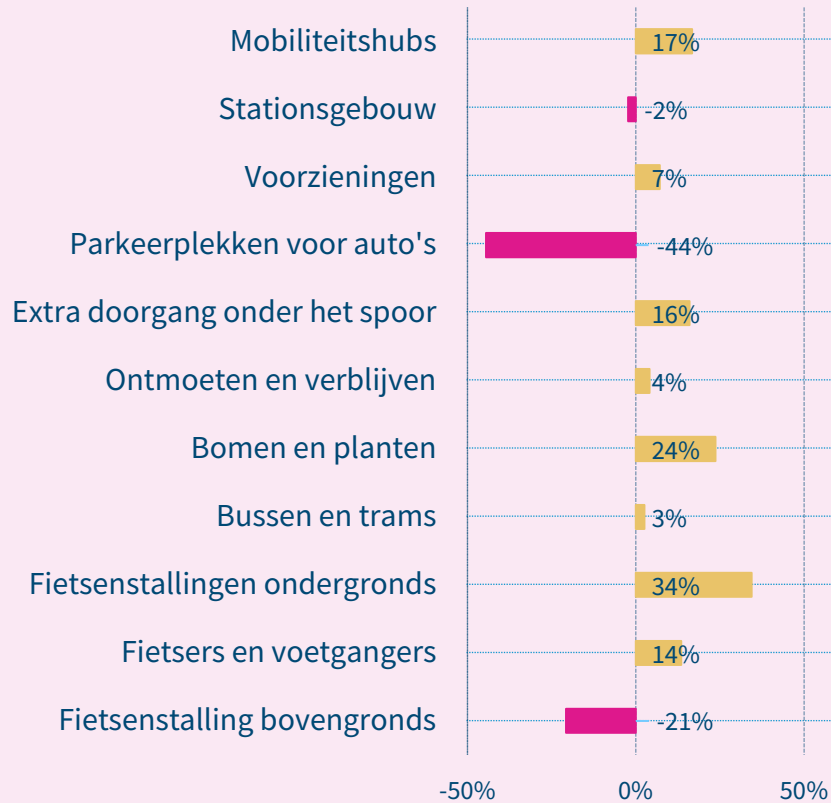
## Wie zijn het?

- Groep 2 bestaat uit 27% van de deelnemers.
- Groep 2 adviseert relatief sterk om minder ruimte te maken voor auto parkeren en bovengrondse fietsenstallingen vergeleken met de gemiddelde deelnemer.
- Ze adviseren vergeleken met de gemiddelde deelnemer relatief sterk om meer ruimte te maken voor bomen en planten en voor ondergrondse fietsenstallingen.
- In Groep 2 zitten relatief veel mannen.
- Veel leden van Groep 2 gaan lopend naar het station en de helft gebruikt het station één of meerdere keren per week.

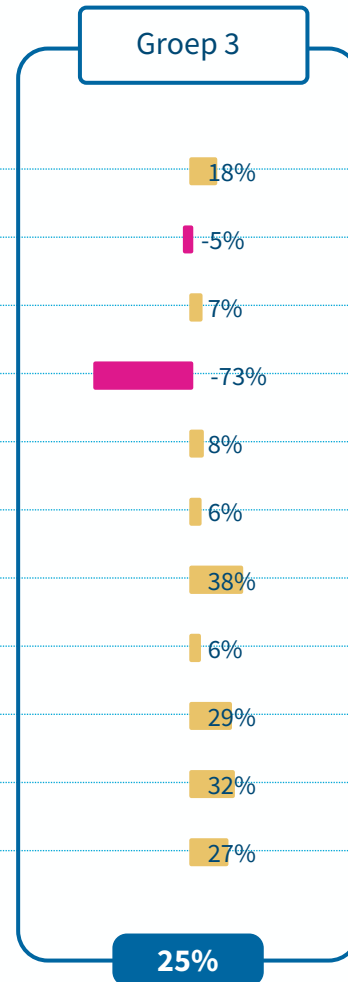


# Groep 3

## Gemiddelde positie schuifje Inwoners en reizigers



## Groep 3



25%

## Wie zijn het?

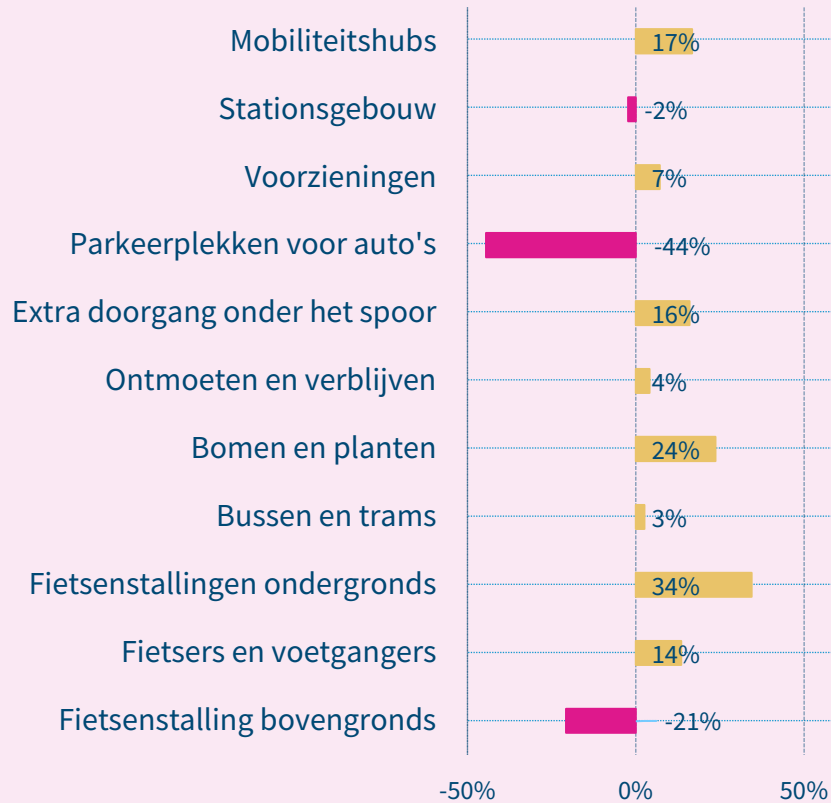
- Groep 3 bestaat uit 25% van de deelnemers.
- Groep 3 adviseert relatief sterk om minder ruimte te maken voor auto parkeren.
- Groep 3 zet relatief sterk in op het maken van extra ruimte voor fietsers en voetgangers en voor bovengrondse fietsenstallingen. Bij de andere stations (Leiden en Dordrecht) zien we niet zo'n cluster wat zowel inzet op ondergrondse als bovengrondse stallingen.
- In Groep 3 zitten relatief veel jongeren en mensen die op de fiets naar het station toegaan.
- 65% woont in de buurt van het station.
- De helft van de leden van groep 3 gebruikt het station één of meer keer per week.
- In hun argumenten geven leden van deze groep vaak aan dat er geregeld fietsen worden gestolen en dat er nu veel te weinig plek is voor het goed stallen van fietsen.



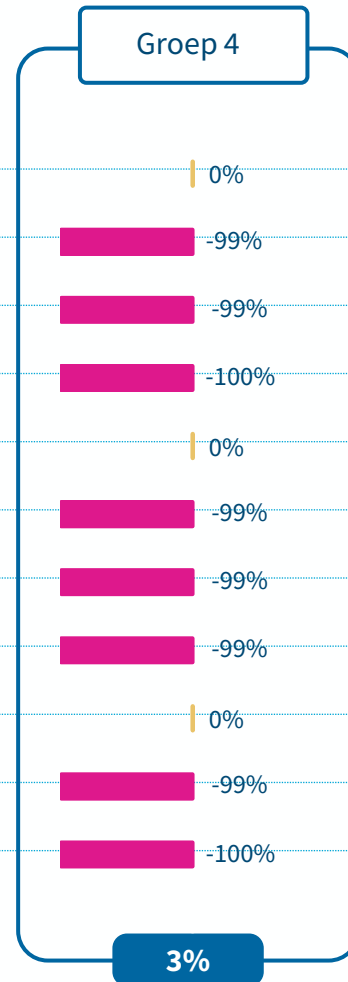


# Groep 4

## Gemiddelde positie schuifje Inwoners en reizigers



## Groep 4



3%

## Wie zijn het?

- Groep 4 bestaat uit 3% van de deelnemers.
- Groep 4 adviseert om minder ruimte te maken voor alle opties. Als ze het station gebruiken dan is dat vooral voor werk. Ze gebruiken het station erg praktisch en zijn niet geïnteresseerd in de omgeving.
- Groep 4 bestaat voor 77% uit mensen onder de 35 jaar.
- Slechts 15% woont of werkt in de buurt van het station.
- Ze reizen tussen het station en hun bestemming vooral te voet of met de fiets.



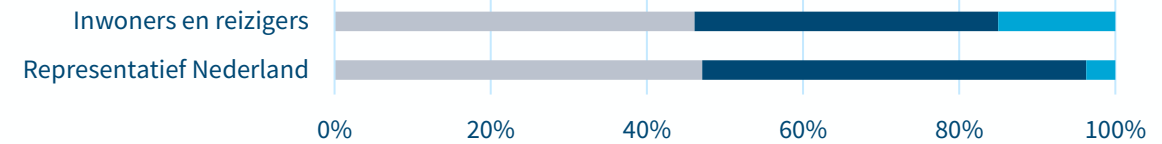
# Den Haag Laan van NOI

## Kwalitatieve analyse van de motivaties



# Uitwerking: Fietsenstallingen ondergronds

■ zo laten   ■ meer ruimte   ■ veel meer ruimte



## Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij 'Zo laten'	Frequentie	Argument bij '(Veel) meer ruimte'	Frequentie
Er zijn al (meer dan) genoeg fietsenstallingen	★★★★★	Ondergrondse fietsenstallingen zijn een efficiënte vormen van ruimtegebruik	★★★★★
Ondergrondse fietsenstallingen zijn onveilig en oncomfortabel	★	Er moeten meer fietsenstallingen bij komen	★★★
		Ondergrondse fietsenstallingen maken het stationsgebied minder rommelig	★★

### Verder genoemd

- Meer ruimte, ondergrondse fietsenstallingen zijn veiliger en comfortabeler
- Zo laten, ondergrondse fietsenstallingen kosten (te) veel geld
- Zo laten, bovengrondse fietsenstallingen hebben de voorkeur boven ondergrondse

### Illustratieve quotes van deelnemers

"bovengronds is er weinig plek, fietsenstallingen kunnen ondergronds, andere zaken zoals meer groen niet"

"Geeft een beter straatbeeld, minder rommelig en kan beveiligd worden door toezicht."

"Lijkt mij niet nodig"

"beter en ziet er beter uit dan boven de grond"

"Meer fietsen ondergronds betekent meer ruimte voor verkeer bovengronds."

"Er is nu een tekort aan fietsplekken."

"Goed toegankelijk voor stadsbewoners, bewuste keuze voor het milieu om de fiets te pakken. Moet er alleen wel genoeg ruimte zijn."

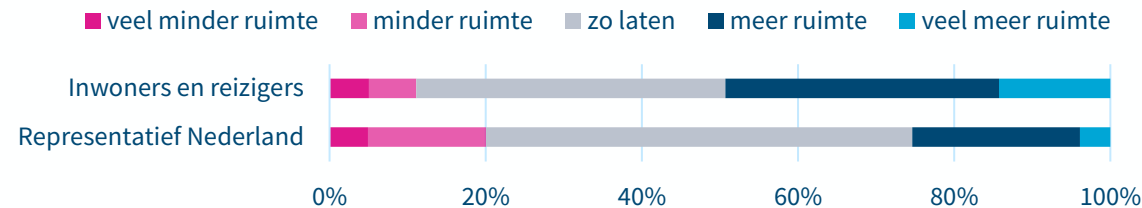
"Boven de grond is fijner dan met een trap of hellingbaan naar beneden."

"Niet nodig als er boven genoeg zijn"

"Het is een project dat iets meer kost, maar een goed en veilig alternatief biedt."



# Uitwerking: Bomen en planten



## Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij '(Veel) minder ruimte'	Fre-quentie	Argument bij 'Zo laten'	Fre-quentie	Argument bij '(Veel) meer ruimte'	Fre-quentie
Besteed deze ruimte liever aan andere zaken	★	Groen is belangrijk, dat moet niet minder worden	★★★★	Meer groen maakt het stationsgebied aantrekkelijker	★★★
Er is al (meer dan) genoeg groen, dat mag wel wat minder	★	Er is nu genoeg groen in het stationsgebied	★★★	Meer groen is belangrijk om (gevolgen van) klimaatverandering tegen te gaan	★★★
		Besteed dit geld en deze ruimte liever aan andere zaken	★	Meer groen (in het stationsgebied) is in het algemeen belangrijk	★★

### Verder genoemd

- Meer ruimte, er is nu (te) weinig groen in het stationsgebied
- Zo laten, groen in het stationsgebied is niet zo belangrijk

### Illustratieve quotes van deelnemers

"Meer groen geeft prettiger aanzicht"

"Naar mijn mening is het milieu het belangrijkste en de behoefte aan bomen, groene plekken bieden een verademing op een overigens zeer vervuilde locatie."

"Niet belangrijk op een station"

"Nooit genoeg groen, dus doen."

"Ja meer groen. Goed voor milieu, beleving en luchtkwaliteit."

"Dit is er al daarom geen prioriteit"

"waar ruimte is kan het, anders weg halen, vergroen in de stad zelf"

"voldoende natuur, meer bouwen"

"Nu is de omgeving een beetje kaal"

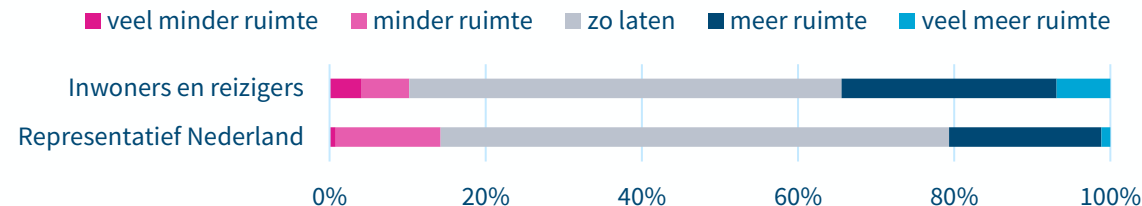
"Het stationsgebied is groen genoeg."

"Er mag altijd wel wat groen bij, maar als je alleen in het donker over straat moet, is het fijn dat mensen zich niet kunnen verstoppen"

"Ruimte beter gebruiken voor wegen"



# Uitwerking: Fietzers en voetgangers



## Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij '(Veel) minder ruimte'	Fre-quentie	Argument bij 'Zo laten'	Fre-quentie	Argument bij '(Veel) meer ruimte'	Fre-quentie
Er is nu al veel ruimte voor fietsers en voetgangers, dat mag wel minder worden	★	De huidige situatie is prima	★★★★	Dan komen meer mensen fietsend en lopend naar het station	★★
		De huidige ruimte voor fietsers en voetgangers is voldoende	★★★★	Fietsers en voetgangers moeten prioriteit krijgen boven ander verkeer in het stationsgebied	★★
		Ruimte voor fietsers en voetgangers is belangrijk, dat mag niet minder worden	★★	De huidige ruimte voor fietsers en voetgangers is te krap	★

### Verder genoemd

- Meer ruimte, want dat draagt bij aan de bereikbaarheid van het station
- Meer ruimte, want dat maakt het stationsgebied veiliger
- Meer ruimte, want de huidige ruimte voor fietsers en voetgangers is te krap voor de toekomstige groei
- Zo laten, fietsers en voetgangers hebben genoeg ruimte, maar het is nog niet veilig genoeg
- Zo laten, er hoeft niet heel veel ruimte voor fietsers en voetgangers te zijn
- Zo laten, besteed liever meer ruimte aan andere zaken

### Illustratieve quotes van deelnemers

"De ruimte voor (auto)verkeer kan een stuk lager voor meer fiets en voetgangersverkeer."

"Is teveel nu"

"De meeste mensen zijn voetgangers of fietsen graag naar het treinstation om daarna met de trein ergens naar toe te gaan."

"Meestal is er weinig ruimte voor voetgangers en fietsers."

"langzaam verkeer is the way to go in de stad"

"hebben niet meer ruimte nodig"

"De ruimte voor fietsers en voetgangers is goed."

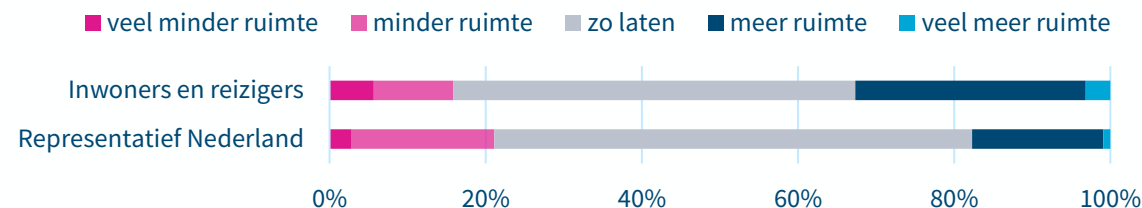
"Bredere trottoirs, en betere fietspaden dat er minder chaos is"

"Het is belangrijk dat mensen ongehinderd en veilig naar het station kunnen lopen en fietsen."

"de stoep hoeft niet per se 5 meter breed te zijn dat mensen er overheen lopen. Trams daarentegen wel."



# Uitwerking: Voorzieningen in het station



## Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij '(Veel) minder ruimte'	Fre-quentie	Argument bij 'Zo laten'	Fre-quentie	Argument bij '(Veel) meer ruimte'	Fre-quentie
Er is weinig behoefte aan voorzieningen in het station	★★	De huidige situatie is prima	★★★ ★★	Meer voorzieningen maken het station aantrekkelijker	★★★★
		Voorzieningen zijn belangrijk, maak daar niet minder ruimte voor	★	De huidige stationsvoorzieningen zijn te weinig	★★★
		Voorzieningen zijn niet zo belangrijk, maak daar niet meer ruimte voor	★	Er moeten (met name) meer wc's komen	★

### Verder genoemd

- Meer ruimte, meer stationsvoorzieningen zou goed zijn voor de lokale economie
- Zo laten of minder ruimte, voorzieningen kosten (te) veel ruimte en/of geld
- Minder ruimte, er zijn genoeg voorzieningen buiten het station in de binnenstad

### Illustratieve quotes van deelnemers

"Openbare plekken zijn goed voor sociale contacten"

"Overbodige onzin op dit station."

"Faciliteiten zijn enorm gelimiteerd"

"Nu is het voldoende."

"Het stationsgebouw/de tunnel is nu wel wat krap en verouderd. Mag dus wel opgeknapt maar hoeft niet veel groter. Op dit moment is er alleen een Kiosk dat is wel wat karig als je hier wat langer moet (staan) wachten"

"de stations hebben niet al te veel winkels nodig"

"voldoende wc's en gevarieerde winkels is ook fijn"

"meer mogelijkheden om snel (avond)eten te halen zou fijn zijn, maar dat kan ook om het station heen denk ik"

"het hoeft geen winkelgebied te worden. Wel genoeg toiletten a.u.b."

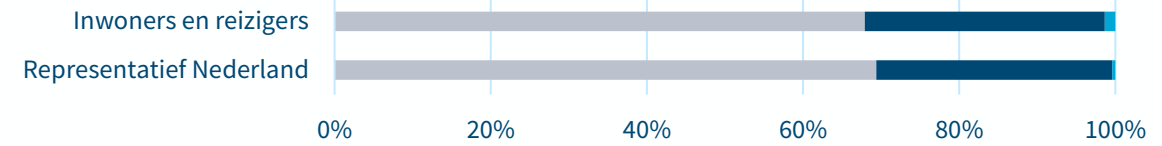
"Als Laan van NOI meer een bestemming wordt, moeten er ook meer voorzieningen komen."

"Er is elders in de stad al genoeg aan winkels etc"



# Uitwerking: Mobiliteitshubs

■ zo laten    ■ meer ruimte    ■ veel meer ruimte



## Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij 'Zo laten'	Frequentie	Argument bij '(Veel) meer ruimte'	Frequentie
Er is nu al genoeg ruimte voor deelmobiliteit	★★★	Er is nu te weinig ruimte voor deelmobiliteit	★★
De huidige situatie is prima	★★★	Deelmobiliteit is goed en moet meer gestimuleerd en beschikbaar worden	★★
Er is geen behoefte aan deelmobiliteit	★★	Er is nu te weinig deelmobiliteit beschikbaar	★★

### Verder genoemd

- Meer ruimte, deelmobiliteit maakt het ov toegankelijker en aantrekkelijker
- Meer ruimte, deelmobiliteit helpt om autogebruik tegen te gaan, met name in de stad
- Meer ruimte, deelmobiliteit wordt belangrijker in de toekomst
- Meer ruimte, dat maakt het gebied toegankelijker
- Meer ruimte, dan zijn er meer vervoersopties, dat is fijn
- Zo laten, ik denk niet dat deelmobiliteit de toekomst heeft
- Zo laten, besteed deze ruimte liever aan andere zaken
- Zo laten, deelmobiliteit neemt nu al te veel ruimte in en geeft overlast
- Zo laten, deelmobiliteit hoeft niet op een aparte plek en kan bijvoorbeeld ook in de fietsenstalling

### Illustratieve quotes van deelnemers

*"Er is al een fietsenstalling voorzien; dat moet voldoende zijn."*

*"Dit is de toekomst, moet veel meer ruimte voor komen"*

*"Niet belangrijk"*

*"deelfietsen en -scooters vind ik een hopeloos concept, geen blijvertje"*

*"Is noodzakelijk gezien de bereikbaarheid van het station."*

*"Meer OV-fietsen! Echt mega irritant dat OV-fietsen alleen op Den Haag CS zijn. Die scooters moeten oprotten."*

*"Ik maak er zelf geen gebruik van. Maar ik denk wel dat de voorzieningen zo wel voldoende zijn."*

*"Rot dingen moet je niet meer ruimte geven"*

*"Mooie service voor tijdelijk vervoer naar je bestemming"*

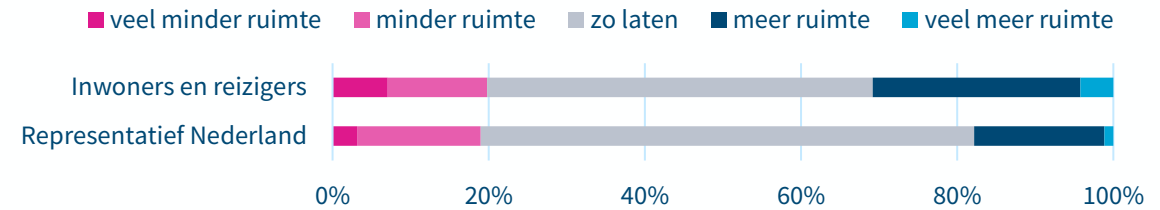
*"Er staan genoeg deelfietsen of scooters daar"*

*"De OV-fietsen zijn vrijwel altijd op en daardoor is het geen betrouwbare vervoersoptie"*

*"Zijn er al te veel van"*



# Uitwerking: Ontmoeten en verblijven



## Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij '(Veel) minder ruimte'	Fre-quentie	Argument bij 'Zo laten'	Fre-quentie	Argument bij '(Veel) meer ruimte'	Fre-quentie
Het station is een plek om te reizen, niet om te ontmoeten en verblijven	★★	De huidige situatie is prima	★★★★	Dat maakt het stationsgebied gezelliger	★★★
Besteed deze ruimte liever aan andere zaken	★	Ontmoeten en verblijven is belangrijk, maak er niet minder ruimte voor	★★★★	Dat maakt het stationsgebied fijner	★★
Ruimte voor ontmoeten en verblijven werkt overlast in de hand	★	Vul de huidige ruimte anders in	★		

### Verder genoemd

- Zo laten, meer ontmoeten en verblijven kost te veel ruimte

### Illustratieve quotes van deelnemers

"Er is hier al genoeg ruimte voor"

"Dit mis ik nu wel, dit doet ook wat met de uitstraling"

"Gezelligheid geeft misschien een verbetering om te zorgen dat het ook een fijne plek wordt ipv enkel het OV"

"In de omgeving is niet zo heel veel te beleven, dit hoeft niet per se verblijfsruimte te worden."

"Idealiter zou dit niet moeten wijken, maar ruimte moet ergens vandaan komen"

"voldoende en moet geen hangplek zijn"

"De huidige indeling qua pleinen is prima gezien de beperkte ruimte."

"Zou mooier kunnen maar helaas voor nu geen ruimte"

"Ja, de omgeving mag wat meer opgefleurd worden!"

"leidt af van het doel en effectiviteit van een station"

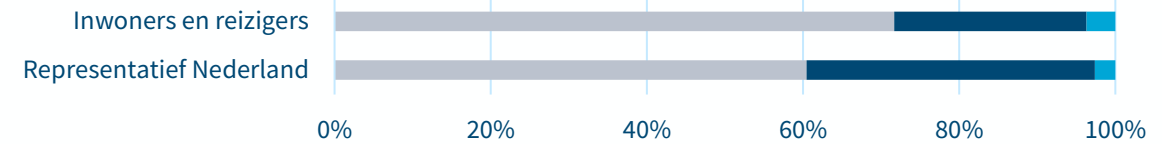
"Meer chillen en uitrusten"





# Uitwerking: Extra doorgang onder het spoor

■ zo laten   ■ meer ruimte   ■ veel meer ruimte



## Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij 'Zo laten'	Frequentie	Argument bij '(Veel) meer ruimte'	Frequentie
De huidige situatie is prima	★★★★★	Een extra doorgang maakt het station minder druk	★★★
Er is nu genoeg ruimte	★★	Een extra doorgang maakt het station bereikbaarder en toegankelijker	★★★
Een extra doorgang kost te veel geld en/of ruimte	★★	Een extra doorgang maakt het station fijner en aantrekkelijker	★★

### Verder genoemd

- Meer ruimte, dan wordt het station veiliger
- Meer ruimte, want dan is er in de rest van het station meer ruimte
- Idee: verbreed de huidige doorgang
- Voorwaarde: alleen als de extra doorgang voor langzaam verkeer is
- Zo laten, de huidige doorgangen zijn groot genoeg
- Zo laten, er is genoeg ruimte (op andere plekken) in het station

### Illustratieve quotes van deelnemers

"Keihard nodig om overstap van trein op Randstadrail veel soepeler te maken. Huidige passage is ook te smal. Door extra passage gaan reizigers zich beter spreiden over de treinen"

"Naar mijn weten is de doorgang die er is voldoende."

"Fijn om de menigte wat te spreiden"

"Niet nodig"

"is belangrijk voor de bereikbaarheid"

"Geen behoefte aan, prima zoals het nu is."

"Er zijn twee onderdoorgangen vlakbij, plus een voor reizigers. Mogelijk kan die onderdoorgang wel breder, maar een extra lijkt me overbodig."

"Handig en praktisch"

"Met 6 sporen lijkt het niet nodig. Maar verbreding van de huidige doorgang zou wel mooi zijn."

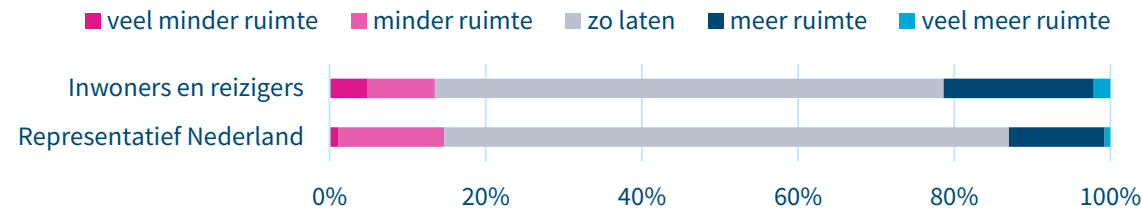
"dit kost teveel"

"kan er best bij, geeft een hoop gemak"

"Ruimte en geld zijn niet oneindig"



# Uitwerking: Bussen en trams



## Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij '(Veel) minder ruimte'	Fre-quentie	Argument bij 'Zo laten'	Fre-quentie	Argument bij '(Veel) meer ruimte'	Fre-quentie
Bussen en trams hebben nu te veel ruimte	★	De huidige situatie is prima	★★★★	Dan sluiten verschillende vormen van ov beter op elkaar aan	★★
		Bussen en trams hebben al genoeg plek	★★★★	De huidige ruimte voor bussen en trams is te klein of te onduidelijk	★★
		Bussen en trams zijn belangrijk, die moeten niet minder ruimte krijgen	★★		

### Verder genoemd

- Meer ruimte, maak met name meer opties van bussen en trams
- Meer ruimte, bussen en trams moeten prioriteit krijgen boven auto's
- Zo laten, de ruimte voor bussen en trams is voldoende, maar de aansluitingen zouden moeten worden verbeterd
- Zo laten, als bussen en trams meer ruimte innemen krijgen andere verkeersdeelnemers minder ruimte
- Minder ruimte, dan wordt het stationsgebied veiliger

### Illustratieve quotes van deelnemers

"betere aansluiting verschillende ov-vormen zodat minder mensen de auto hoeven te gebruiken"

"Volgens mij is daar geen tekort aan?"

"Bus en tram dichterbij ingang hal scheelt overstaptijd"

"onmisbaar"

"Er is nu ruimte, die kan alleen wel efficiënter worden gemaakt."

"Weg met de tramrails!"

"Er is nu te weinig ruimte hiervoor. Het is soms best een doolhof om een tram te vinden; google maps helpt niet altijd."

"Na mijn mening wel goed"

"Prima zo, behalve als er meer verbindingen komen"

"Geen issues, bussen en trams reeds goed ingebed in verkeer."

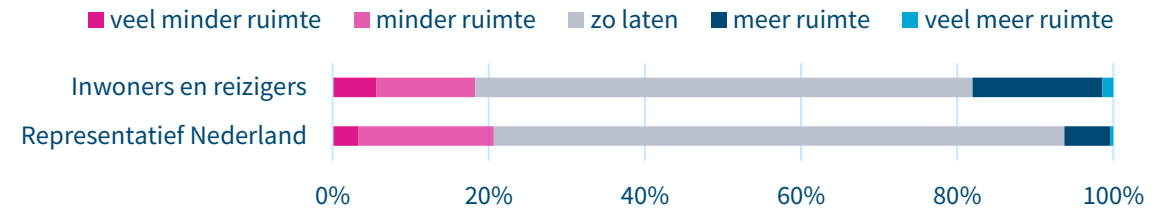
"Nu lijkt het wel krap"

"Het openbaar vervoer heeft voldoende ruimte om passagiers naar en vanaf het station te verplaatsen."

"Prima zo als het nu is, genoeg plek"



# Uitwerking: Stationsgebouw



## Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij '(Veel) minder ruimte'	Fre-quentie	Argument bij 'Zo laten'	Fre-quentie	Argument bij '(Veel) meer ruimte'	Fre-quentie
Er is geen behoefte aan een groot stationsgebouw	★★	Het huidige stationsgebouw is prima	★★★ ★★	Er is meer ruimte nodig in het stationsgebouw	★★
Een ruim stationsgebouw heeft minder prioriteit (dan andere zaken)	★	Het huidige stationsgebouw is groot genoeg	★★★	Dat maakt het station fijner en aantrekkelijker	★
		Het stationsgebouw hoeft niet groter, maar wel kwalitatief beter	★★		

### Verder genoemd

- Meer ruimte, er is te weinig ruimte in het stationsgebouw voor de toekomstige groei
- Meer ruimte, dat maakt het station veiliger
- Zo laten, besteed deze ruimte/dit geld liever aan andere zaken
- Zo laten, het stationsgebouw is belangrijk, die moet niet minder ruimte krijgen
- Zo laten, er is geen ruimte in de buurt om het stationsgebouw uit te breiden
- Zo laten, een groot stationsgebouw is niet zo belangrijk

### Illustratieve quotes van deelnemers

"Functionele ruimte van maken met so min mogelijk plek voor 'hangen'"

"Ik vind andere zaken belangrijker"

"Het stationsgebouw ervaar ik zelf als prima grote voor dit gebied dus zou zo kunnen blijven."

"Daar horft geen aanpassing aan worden gedaan"

"Momenteel erg klein"

"Het is een doorgangstation, prima zoals het is."

"te kostbaar wat het aan meerwaarde heeft"

"Groot licht gebouw maakt reizen met OV aangenamer"

"Zodat je de ruimte hebt om fatsoenlijk te kunnen bewegen en op je eigen tempo naar je trein of bus kunt gaan"

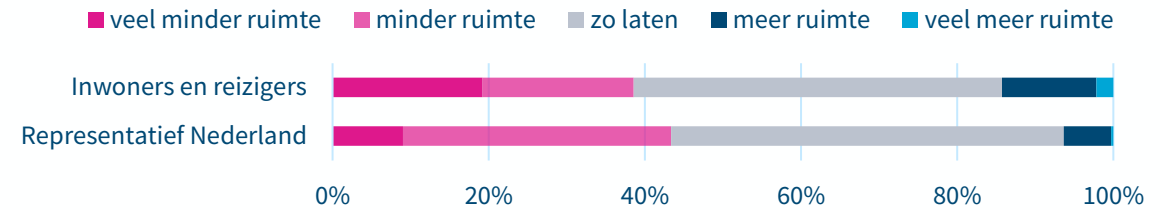
"prima zo, kan efficiënter ingericht"

"Geen prioriteit."

"Is goed zo qua ruimte. Echter, zou het gebouw beter onderhouden moeten worden. Als het regent, dan is het gebouw binnen helemaal nat en glad."



# Uitwerking: Fietsenstallingen bovengronds



## Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij '(Veel) minder ruimte'	Fre-quentie	Argument bij 'Zo laten'	Fre-quentie	Argument bij '(Veel) meer ruimte'	Fre-quentie
Ondergrondse fietsenstallingen hebben de voorkeur boven bovengronds	★★★★	Het huidige aantal fietsenstallingen is genoeg	★★★	Er zijn meer fietsenstallingen nodig	★★
Bovengrondse fietsenstallingen zijn lelijk en rommelig	★★★	De huidige situatie is prima	★★		
Er zijn al meer dan genoeg bovengrondse fietsenstallingen, dat mag wel minder worden	★	(Bovengrondse) fietsenstallingen zijn belangrijk, daar moet niet minder ruimte voor komen	★		

### Verder genoemd

- Meer ruimte, want dat stimuleert fietsgebruik
- Meer ruimte, want fietsen moeten meer ruimte krijgen ten opzichte van auto's
- Meer ruimte, bouw met name bewaakte fietsenstallingen
- Zo laten, ondergrondse fietsenstallingen hebben de voorkeur
- Minder ruimte, bovengrondse fietsenstallingen kosten (te) veel ruimte, besteed die liever aan andere zaken
- Minder ruimte, maak liever meer ruimte voor deelfietsen

### Illustratieve quotes van deelnemers

"Kost te veel ruimte en is qua beleving niet waardevol"

"Daar is plek zat."

"prima te doen zo als het nu is"

"Fietsenstalling onder de grond is de eerste prioriteit, dan hoeft de fietsenstalling boven de grond niet ook uitgebreid. Anders wel."

"Te weinig ruimte nu"

"Liever onder de grond"

"Beter een bewaakte fietsenstalling of een ondergrondse."

"Er is momenteel een chronisch tekort aan fietsenstalling, dit is ver weg het grootste probleem van dit station. Deze capaciteit zou minimaal verdubbeld moeten worden."

"Geeft chaos boven de grond"

"Weinig ruimte bovengronds en lelijk, dus ondergronds"

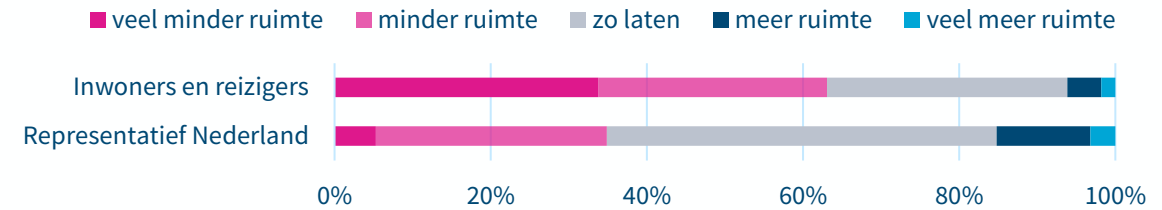
"Is OK, kan best wat van af."

"Voor de huidige situatie prima zo."

"alles naar beneden"



# Uitwerking: Parkeerplekken



## Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij '(Veel) minder ruimte'	Fre-quentie	Argument bij 'Zo laten'	Fre-quentie	Argument bij '(Veel) meer ruimte'	Fre-quentie
Er moeten minder mensen met de auto naar het station komen	★★★	De huidige situatie is prima	★★★	Er is nu te weinig plek om te parkeren	★
Besteed deze ruimte liever aan andere zaken	★★★	Er is nu genoeg ruimte voor parkeerplekken	★★	Dan kunnen meer mensen makkelijker met de trein reizen	★
Er moet minder auto gereden worden in het algemeen	★★	Maak vooral niet meer parkeerplekken	★	Dan kunnen meer mensen met de auto naar het station komen	★

### Verder genoemd

- Zo laten, maak vooral niet minder parkeerplekken
- Zo laten, parkeerplekken kosten te veel ruimte en/of geld
- Zo laten, er moeten niet meer auto's in de binnenstad worden geparkeerd
- Zo laten, want die ruimte zou ten koste gaan van ruimte voor fietsers en voetgangers
- Minder ruimte, de huidige parkeerplekken worden weinig of niet gebruikt, dat mogen er wel minder worden

### Illustratieve quotes van deelnemers

"Wanneer ik met de trein reis ga ik naar het station met de auto en is het fijn als ik deze dichtbij gratis kan parkeren"

"Meer gebruik maken van P+R"

"Er is nu vrijwel geen ruimte om de auto te parkeren"

"Zie niet in wat er veranderd zou moeten worden"

"We moeten zorgen dat mensen met de fiets of het OV naar het treinstation komen, dus je moet ze ontmoedigen om dit stukje met de auto te doen"

"Er hoeven absoluut geen parkeerplaatsen bij"

"Minder ruimte om duurzaam gebruik van tram en bus te stimuleren."

"Auto's weren rond stations"

"Parkeerplekken voor autos in het midden van de stad is een grote verspilling van ruimte en bedraagt tot ongewenst autoverkeer"

"Prima, blijft nodig"

"Zeker geen auto's meer, wel meer fietsplekken!"

"Niet minder, is nu al lastig iemand ophalen of afzetten"




# Schiedam Centrum


**Welke keuzes moet  
de overheid maken  
voor het station  
Schiedam Centrum?**

[Terug naar Inhoudsopgave](#)




# Vijf opties om over mee te denken

 wevaluate Oude Lijn




## Welke keuzes moet de overheid maken in en rond het station van Schiedam?


Verplaats de schuifjes om meer of minder in te zetten op de opties

 Wat is je advies over hoe het station eruit ziet?


Een station met weinig hoekjes en veel verlichting  Een station dat er van buiten mooi uitziet

 Wat is je advies over hoe het Stationsplein eruit moet zien?


Meer bomen en planten op het Stationsplein  Meer open ruimte en zicht op het Stationsplein

 Wat is je advies over fietspaden en voetpaden?


Bredere fietspaden bij het station  Bredere voetpaden bij het station


 Wat is je advies over winkels en horeca?

Winkels en horeca in het station  Winkels en horeca buiten het station

 Wat is je advies over meer fietsenstallingen?

Vooral meer fietsenstallingen aan de kant van het centrum  Vooral meer fietsenstallingen aan de kant van Schieveste

 Volgende →

 Feedback

## Toelichting

- Deelnemers kozen voor vijf opties tussen twee mogelijkheden. Vinden ze een keuze heel belangrijk en de andere niet? Dan verplaatsen ze het schuifje helemaal naar deze keuze. Wanneer ze beide keuzes even belangrijk vinden, dan laten ze het schuifje in het midden staan.



# Kenmerken deelnemers die advies gaven over station Schiedam

Samenstelling van de respondenten naar geslacht, leeftijd, opleidingsniveau, hoe vaak men met de trein reist en of men woont of werkt in de buurt van het station

	Open (N=1.216)	Panel (N=628)
<b>Geslacht</b>		
Man	56%	41%
Vrouw	43%	59%
<b>Leeftijd</b>		
18 tot 25 jaar	14%	12%
25 tot 34 jaar	30%	27%
35 tot 44 jaar	16%	19%
45 tot 54 jaar	13%	15%
55 tot 64 jaar	13%	13%
65 en ouder	13%	14%
<b>Opleiding</b>		
Praktisch	5%	21%
Middel	23%	40%
Theoretisch	72%	39%
<b>Hoe vaak reis je met de trein?</b>		
Minimaal enkele keren per maand	94%	74%
Minder vaak of nooit	5%	25%
<b>Woont of werkt in de buurt van station</b>		
	55%	35%

## Toelichting

- Aan de open raadpleging deden in vergelijking met de panel raadpleging veel theoretisch opgeleide mensen mee. In tegenstelling tot de open raadplegingen van andere stations zijn 25-34 jarigen in de open raadpleging van Schiedam niet oververtegenwoordigd.
- Van de deelnemers aan de open raadpleging woont of werkt een meerderheid (55%) in de buurt van het station. Voor het panel ligt dit percentage lager. 35% van de panel deelnemers woont of werkt in de buurt van het station.
- Een grote meerderheid van de deelnemers aan zowel de open als panel raadpleging reist minimaal enkele keren per maand met de trein.



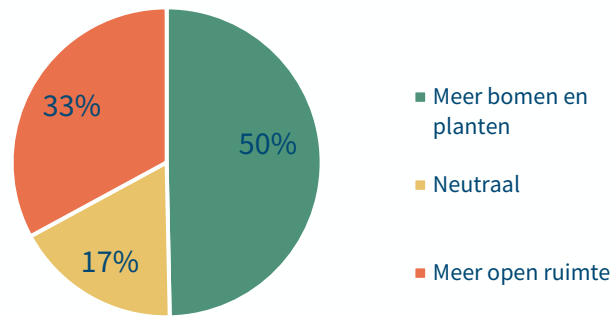


# Welke keuzes moet de overheid maken voor het station Schiedam Centrum?

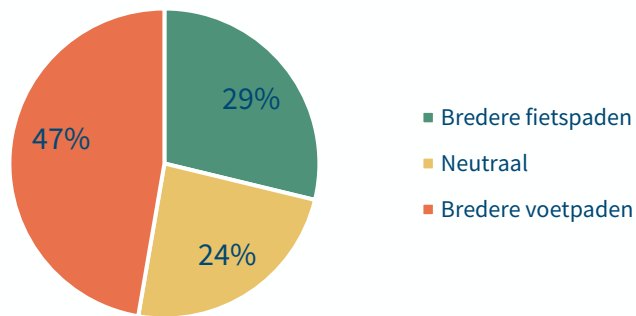
## Percentage deelnemers dat een bepaalde optie kiest

Representatief  
Nederland

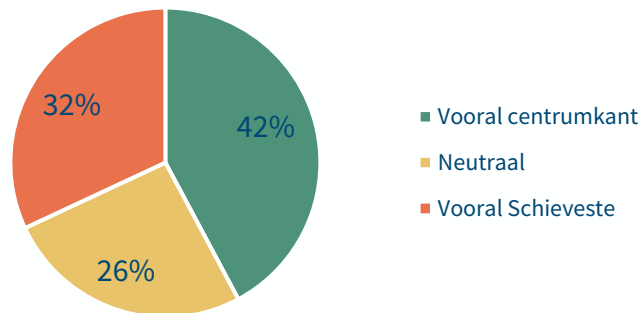
### Het Stationsplein



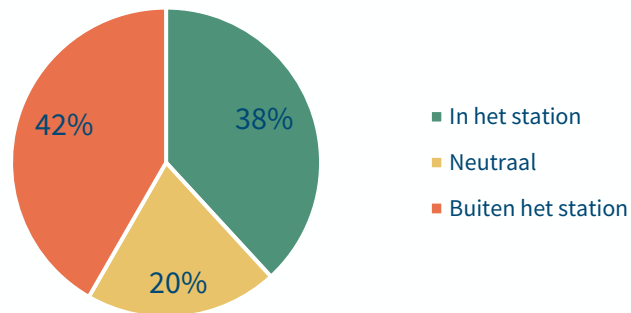
### Fietspaden en voetpaden



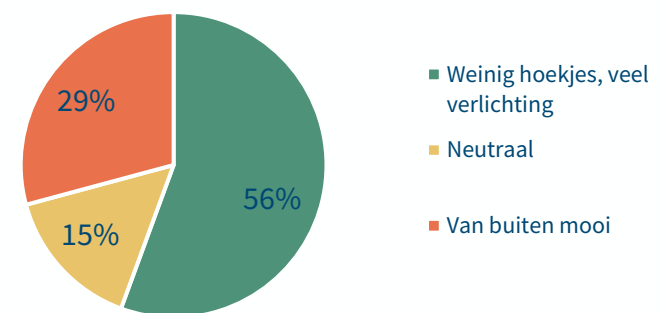
### Extra fietsenstallingen



### Winkels en horeca



### Het station



## Inzichten

- Het is duidelijk dat de voorgelegde dilemma's in Schiedam ook door deelnemers als een dilemma worden ervaren.
- Alleen bij het laatste dilemma kiest een meerderheid voor 'weinig hoekjes, veel verlichting' in plaats van een station dat er van buiten mooi uitziet.
- Er is onder de deelnemers van het representatieve panel een voorkeur voor meer bomen en planten in plaats van meer open ruimte en een voorkeur voor bredere voetpaden in plaats van bredere fietspaden.
- Er zijn geen significante verschillen tussen de adviezen van een representatieve groep Nederlanders en een representatieve groep inwoners uit Zuid-Holland.

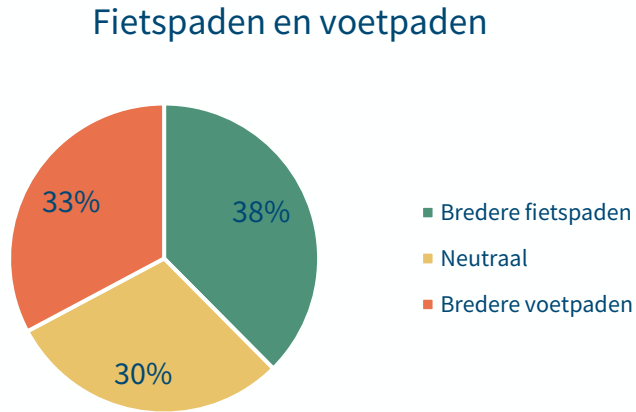
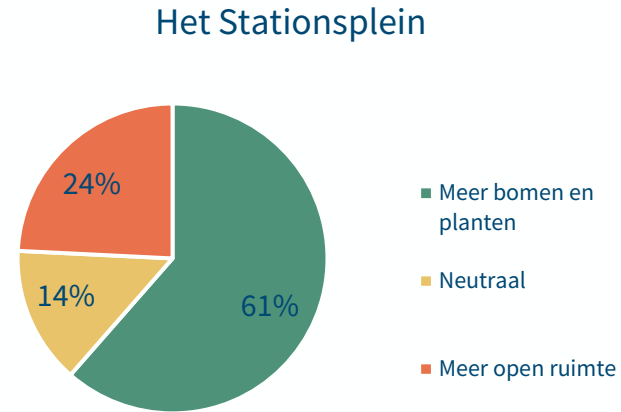


# Welke keuzes moet de overheid maken voor het station Schiedam Centrum?

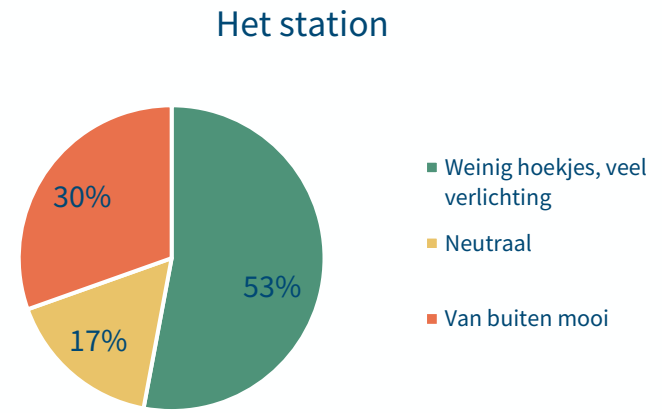
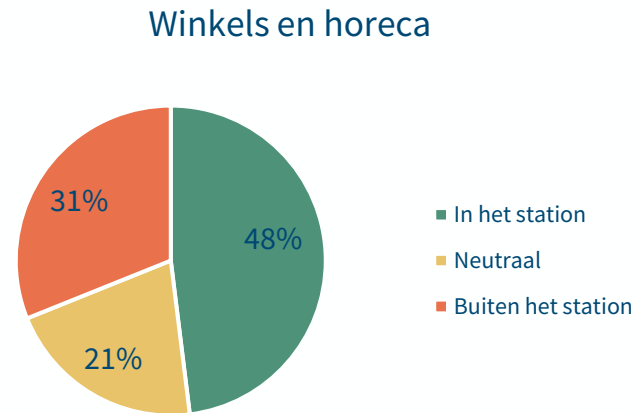
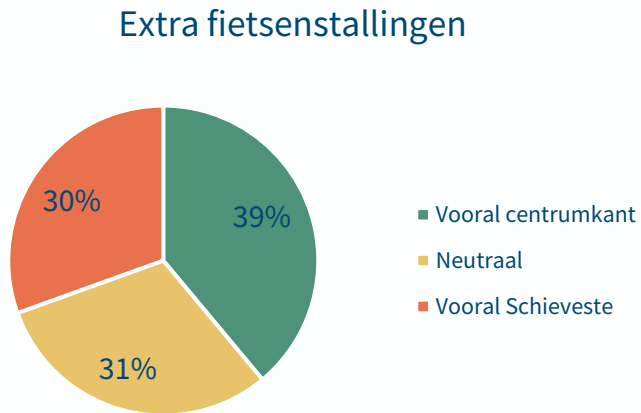
## Percentage deelnemers dat een bepaalde optie kiest

Inwoners en reizigers

## Inzichten



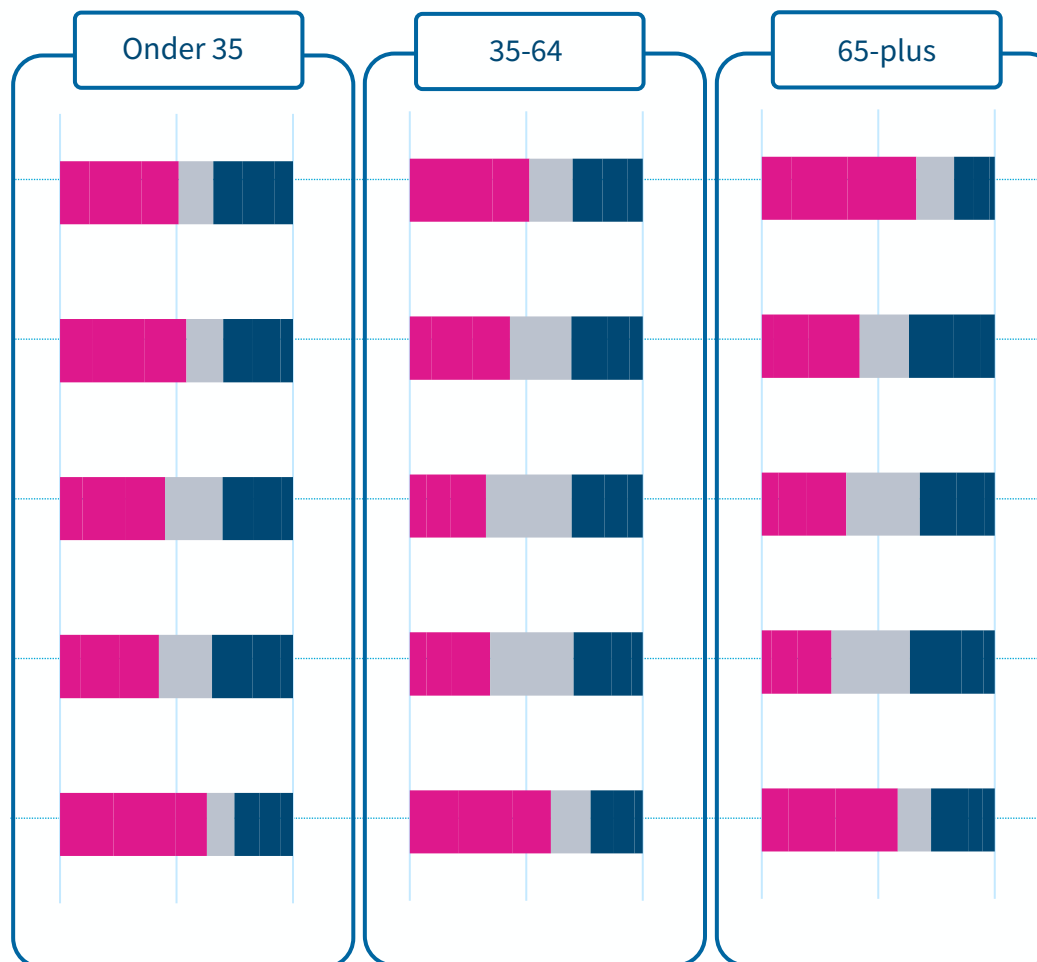
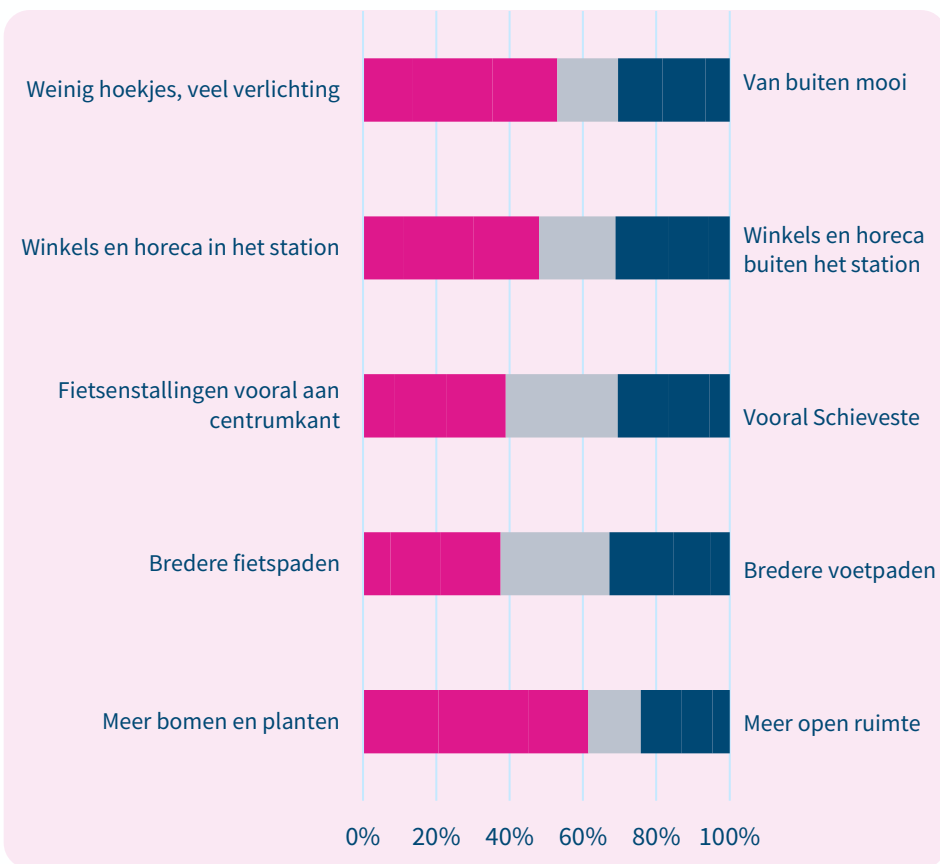
- Inwoners en gebruikers van Schiedam Centrum kiezen vaker dan de deelnemers uit het representatieve panel voor 'meer bomen en planten' (61%), bredere fietspaden (38%) en winkels en horeca in het station (48%).



# Welke keuzes moet de overheid maken voor het station Schiedam Centrum?

## Uitgesplitst naar leeftijd.

Gemiddelde positie schuifje  
Inwoners en reizigers



Ouderen hebben een relatief sterke voorkeur voor een station met weinig hoekjes en veel verlichting en bredere voetpaden.

Jongeren hebben een relatief sterke voorkeur voor winkels en horeca in het station.

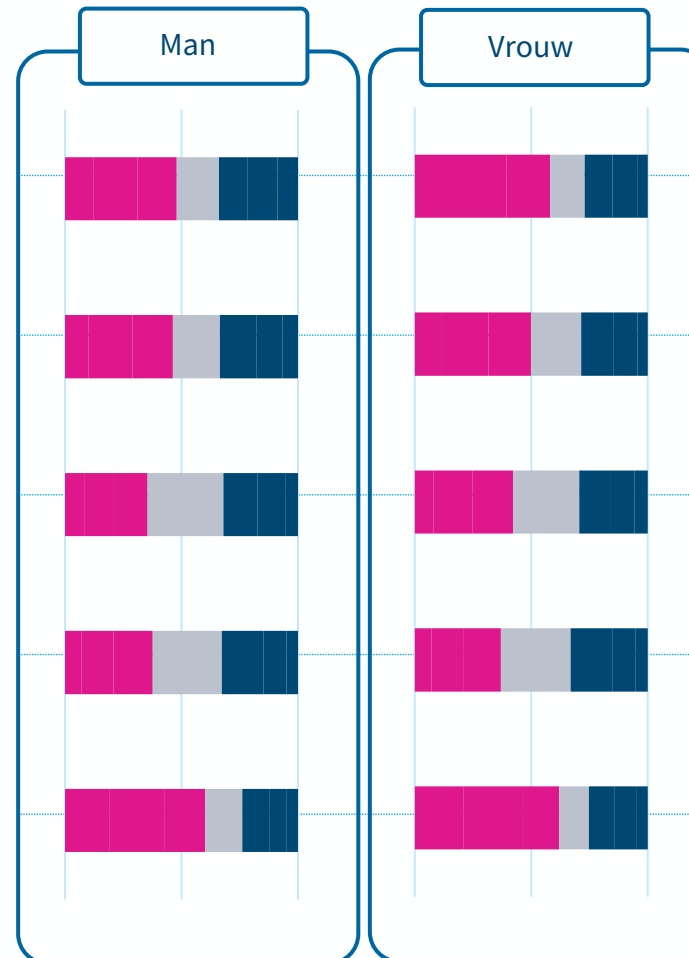
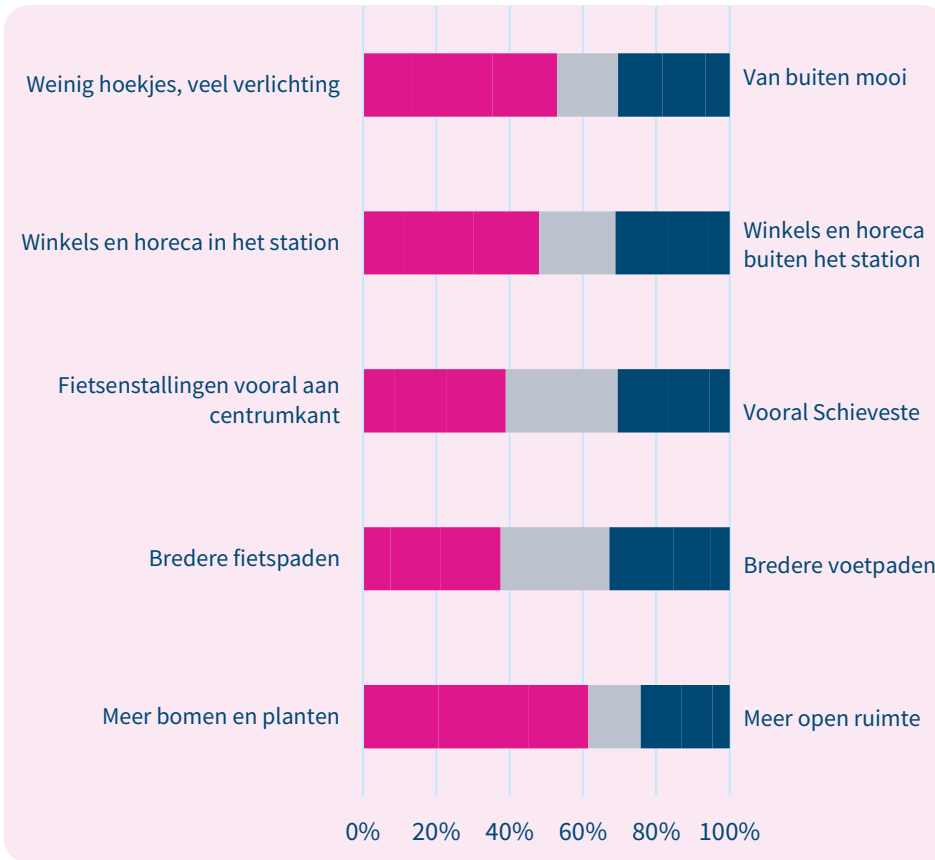
Keuze optie links ← Neutraal → Keuze optie rechts



# Welke keuzes moet de overheid maken voor het station Schiedam Centrum?

## Uitgesplitst naar gender.

Gemiddelde positie schuifje  
Inwoners en reizigers



Vrouwen hebben een relatief sterke voorkeur voor een station met weinig hoekjes en veel verlichting.

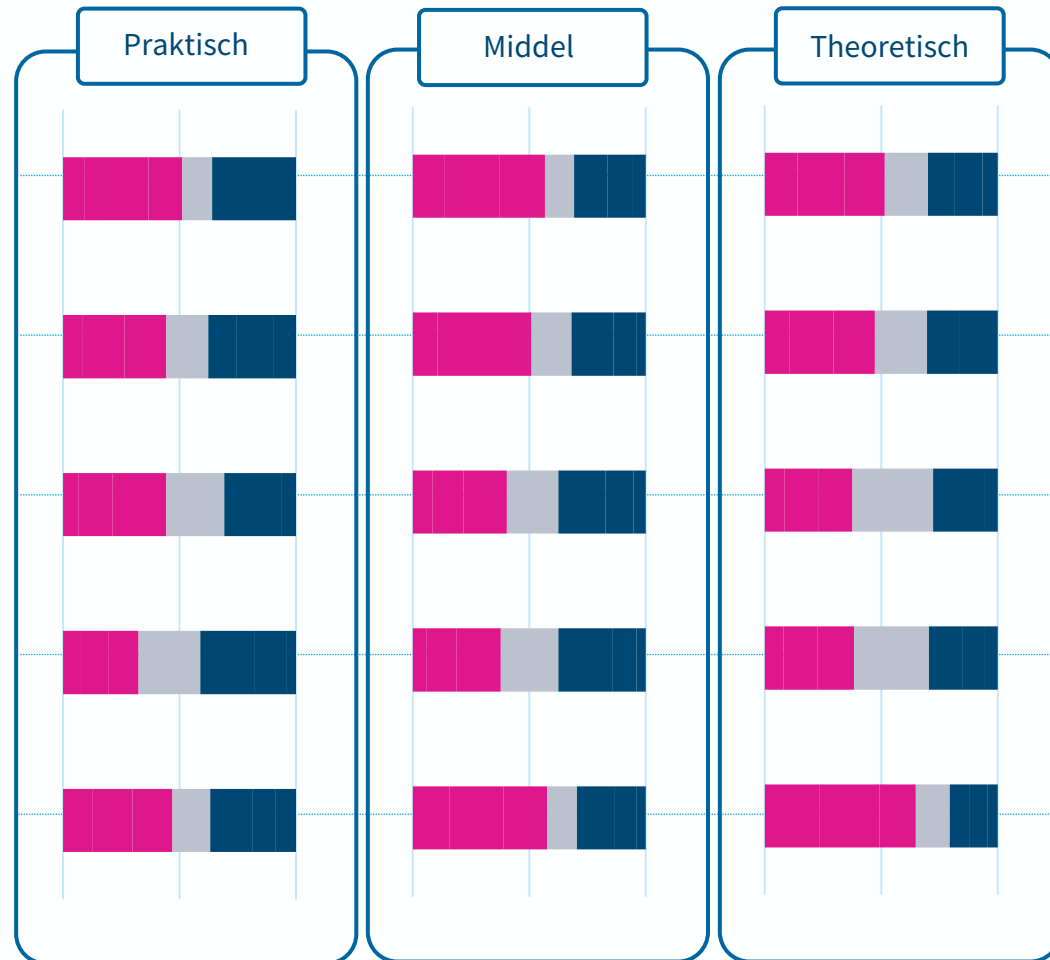
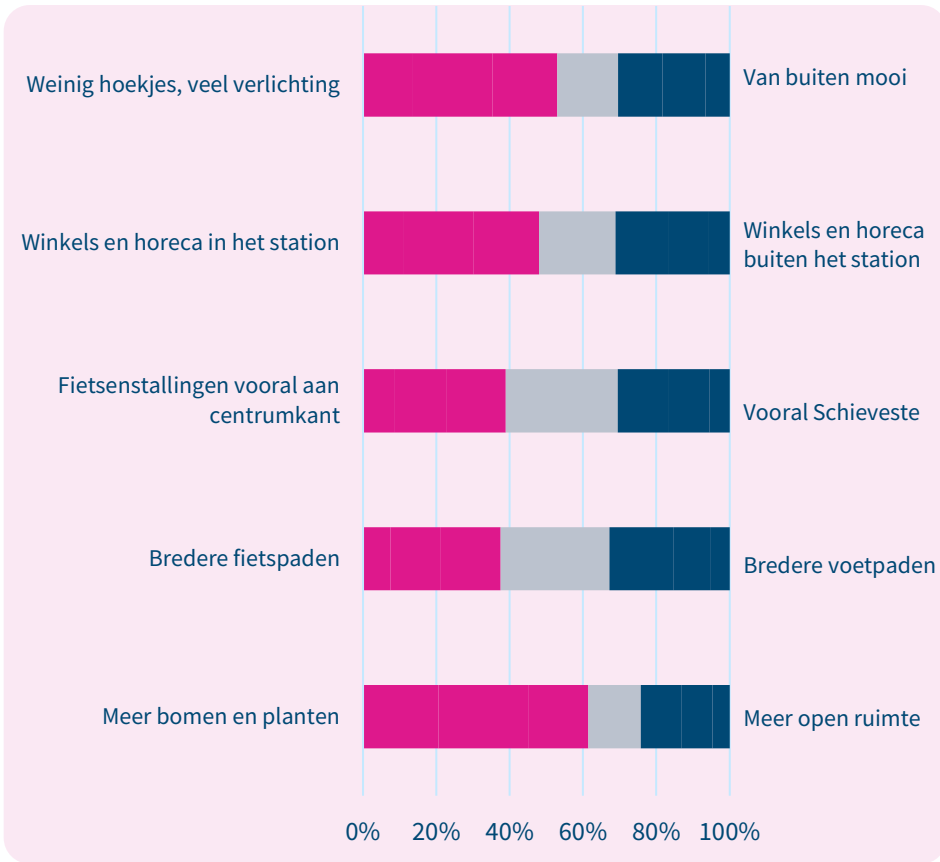
Keuze optie links ← Neutraal → Keuze optie rechts



# Welke keuzes moet de overheid maken voor het station Schiedam Centrum?

## Uitgesplitst naar opleiding.

Gemiddelde positie schuifje  
Inwoners en reizigers



Praktisch geschoolden hebben een relatief sterke voorkeur voor bredere voetpaden

Theoretisch geschoolden hebben een relatief sterke voorkeur voor meer bomen en planten

Keuze optie links ← Neutraal → Keuze optie rechts



# Schiedam Centrum

## Latente Klasse Clusteranalyse

## Inwoners en reizigers



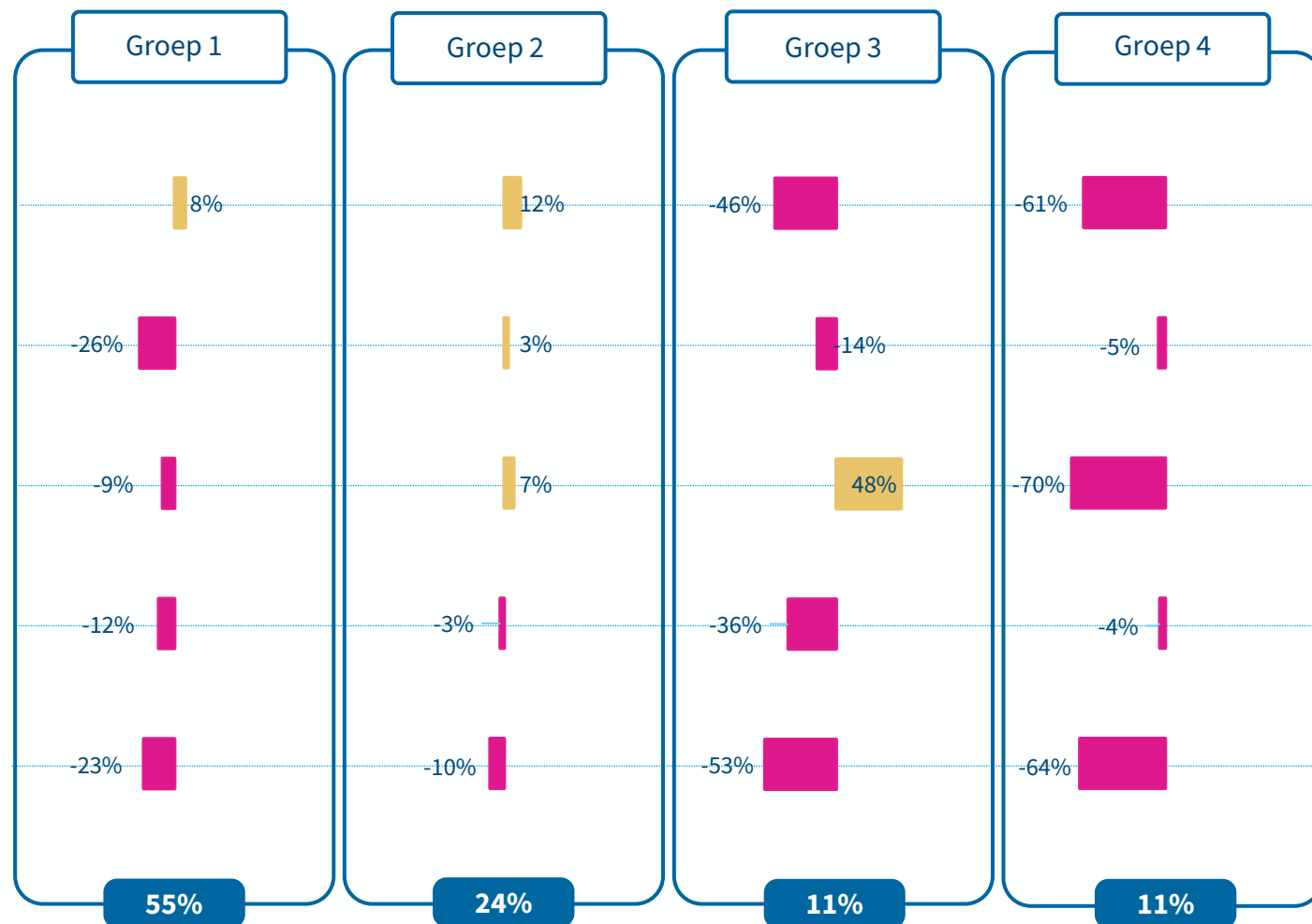
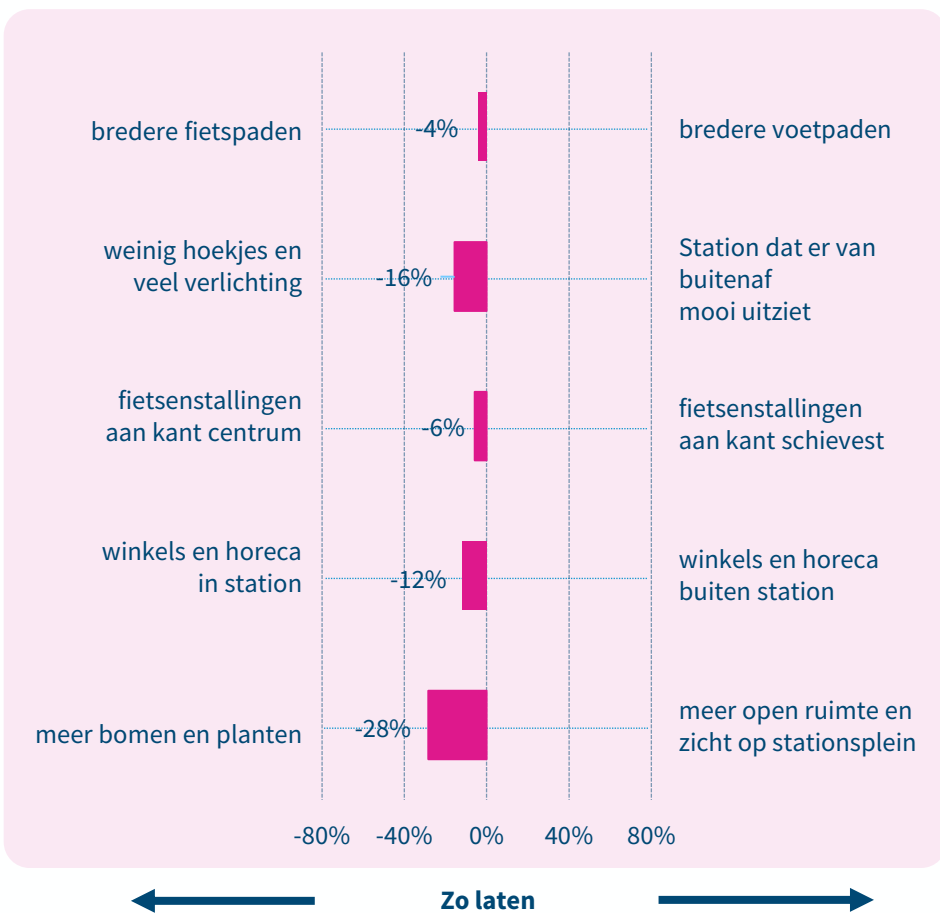
Introductie tot LKCA

- *Waarom deze analyse?* We hebben in de sectie hiervoor gezien dat (enkelvoudige) demografische kenmerken van deelnemers, zoals geslacht, leeftijd en opleidingsniveau kleine verschillen laten zien in de keuzes die worden gemaakt. Maar de voorkeuren van mensen laten zich typisch gezien niet in eenvoudige hokjes plaatsen. Vaak spelen (meervoudige) combinaties van kenmerken een rol. Deze combinaties worden bekeken met een LKCA.
- *Wat is een LKCA?* Met de statistische techniek Latente Klasse Clusteranalyse (LKCA) onderzoeken we voor station Schiedam Centrum de uitkomsten van **inwoners van de regio Schiedam en reizigers die gebruik maken van het station**. De methode kijkt primair naar de manier waarop mensen de schuifjes verplaatsten in de keuzetaak. De methode gaat op zoek naar groepen die grotendeels dezelfde antwoorden geven of die de opties juist heel anders prioriteren dan andere groepen. De methode kijkt ook of er statistisch significante (demografische) kenmerken in deze groepen te ontwaren zijn. Een LKCA levert typisch drie tot zes groepen.
- *Uitkomst Schiedam Centrum – vier groepen:* De LKCA geeft aan dat inwoners en reizigers in vier groepen kunnen worden opgedeeld die de opties verschillend waarderen.



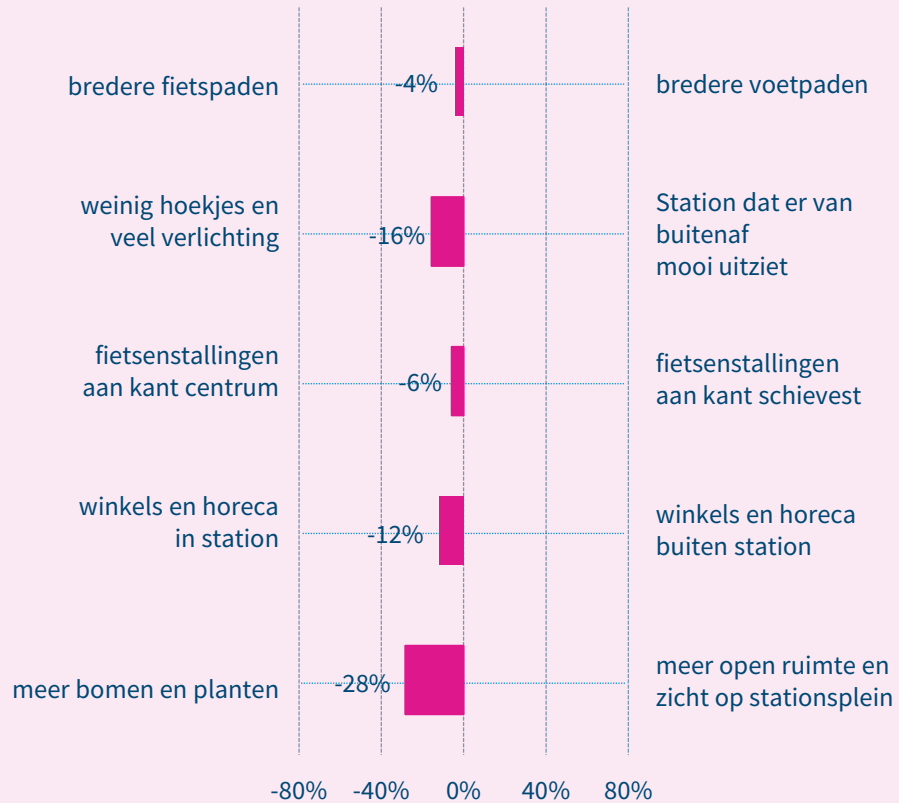
# Vier groepen die verschillende keuzes maken voor Schiedam

## Gemiddelde positie schuifje Inwoners en reizigers



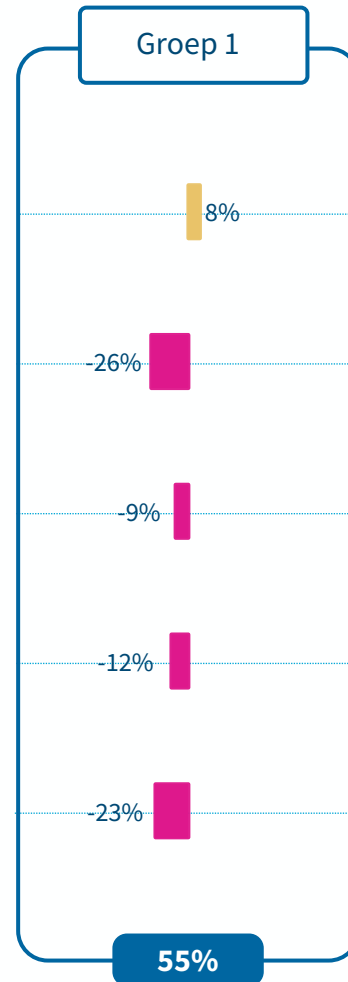
# Groep 1

## Gemiddelde positie schuifje Inwoners en reizigers



← Zo laten →

## Groep 1



55%

## Wie zijn het?

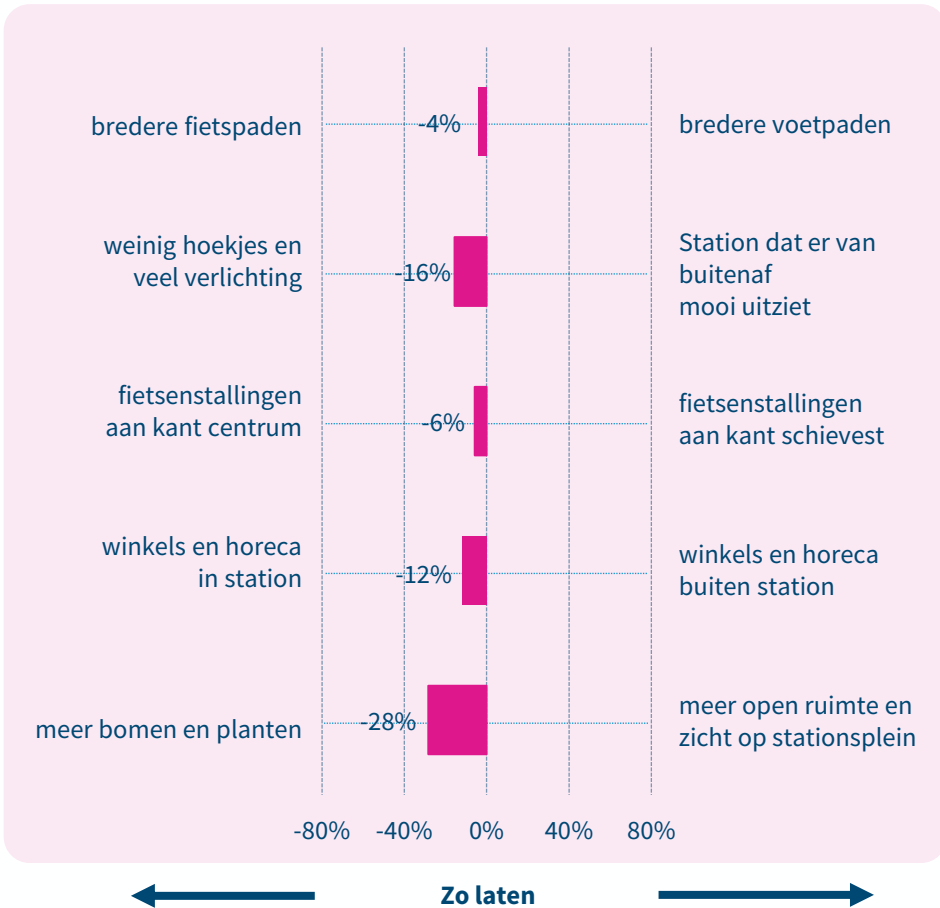
- Groep 1 bestaat uit 55% van de deelnemers.
- De voorkeuren van Groep 1 zijn redelijk gelijk aan voorkeuren van de gemiddelde deelnemer. Dit is duidelijk een middengroep.
- In vergelijking met de gemiddelde deelnemer hebben ze een lichte voorkeur voor bredere voetpaden in plaats van bredere fietspaden. Ze hebben een relatief sterke voorkeur voor een station met weinig hoekjes en veel verlichting.
- In Groep 1 zitten relatief veel ouderen (65+) en relatief veel vrouwen.
- Relatief veel deelnemers reizen enkele keren per jaar vanaf Schiedam Centrum.
- Ze bereiken het station relatief vaak lopend of met de metro.
- Relatief veel deelnemers wonen en werken niet in de buurt van het station.



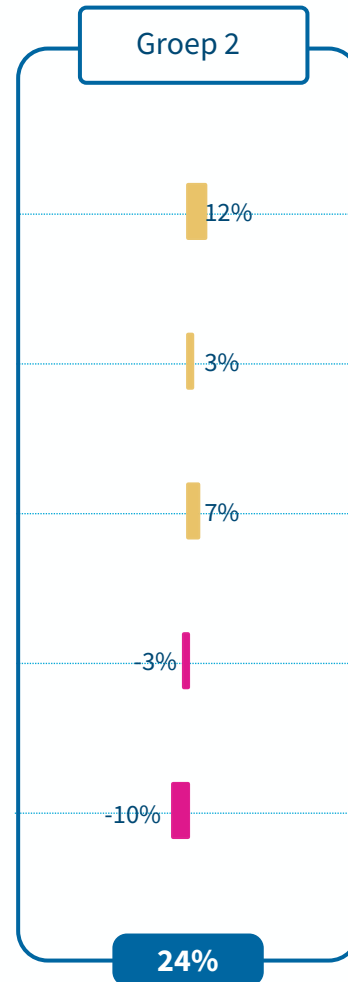


# Groep 2

## Gemiddelde positie schuifje Inwoners en reizigers



## Groep 2



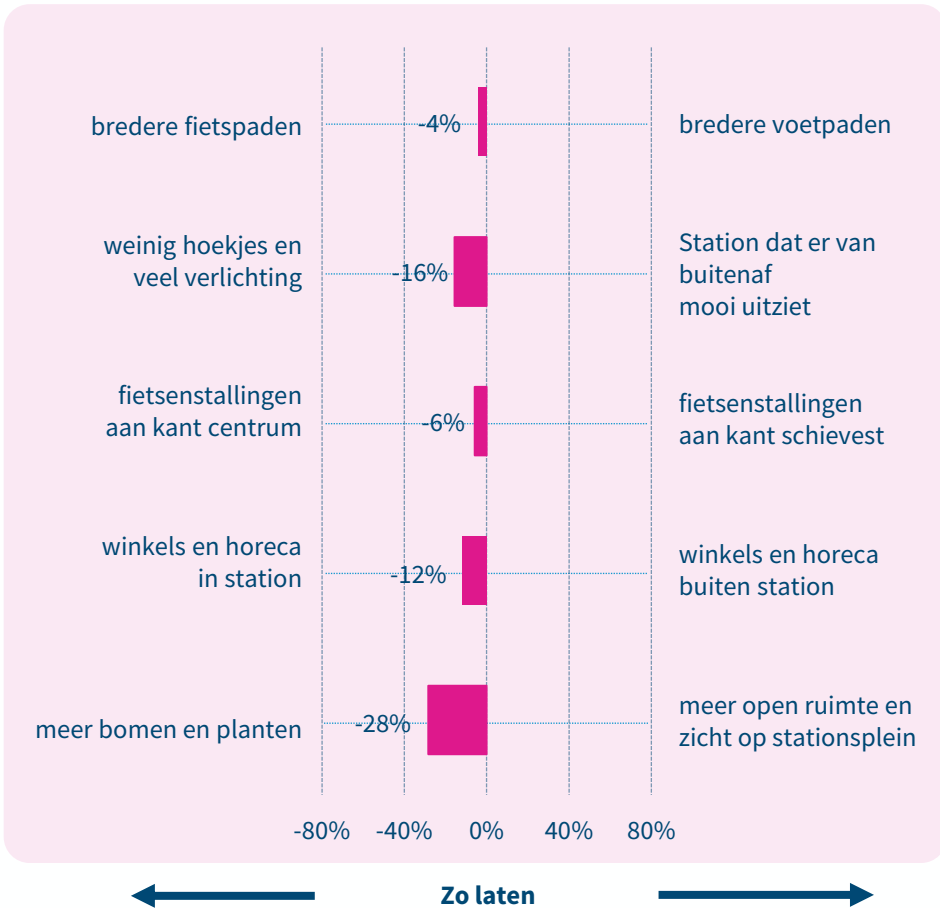
## Wie zijn het?

- Groep 2 bestaat uit 24% van de deelnemers.
- Groep 2 heeft een voorkeur voor bredere voetpaden en een lichte voorkeur voor dat het station er van buitenaf mooi uitziet.
- In Groep 2 zitten relatief veel mannen die woningzoekend zijn.
- 20% van de mensen uit Groep 2 werkt in de buurt van station Schiedam Centrum.
- Ze wonen relatief vaak in het stadscentrum en bereiken het station relatief vaak lopend of met de trein vanaf een ander station

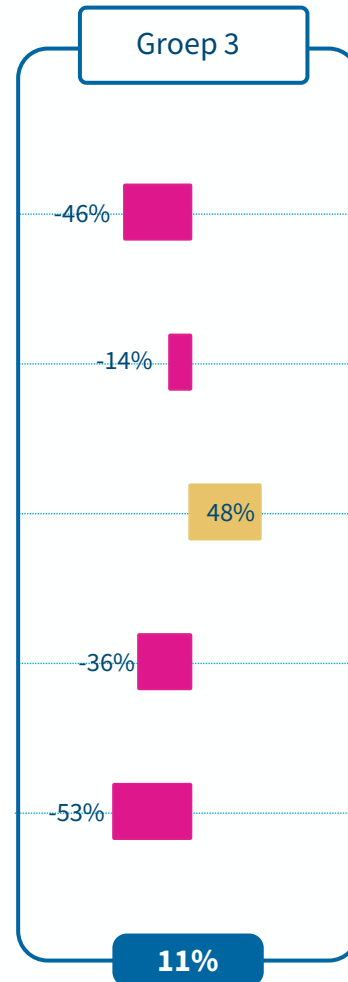


# Groep 3

## Gemiddelde positie schuifje Inwoners en reizigers



## Groep 3



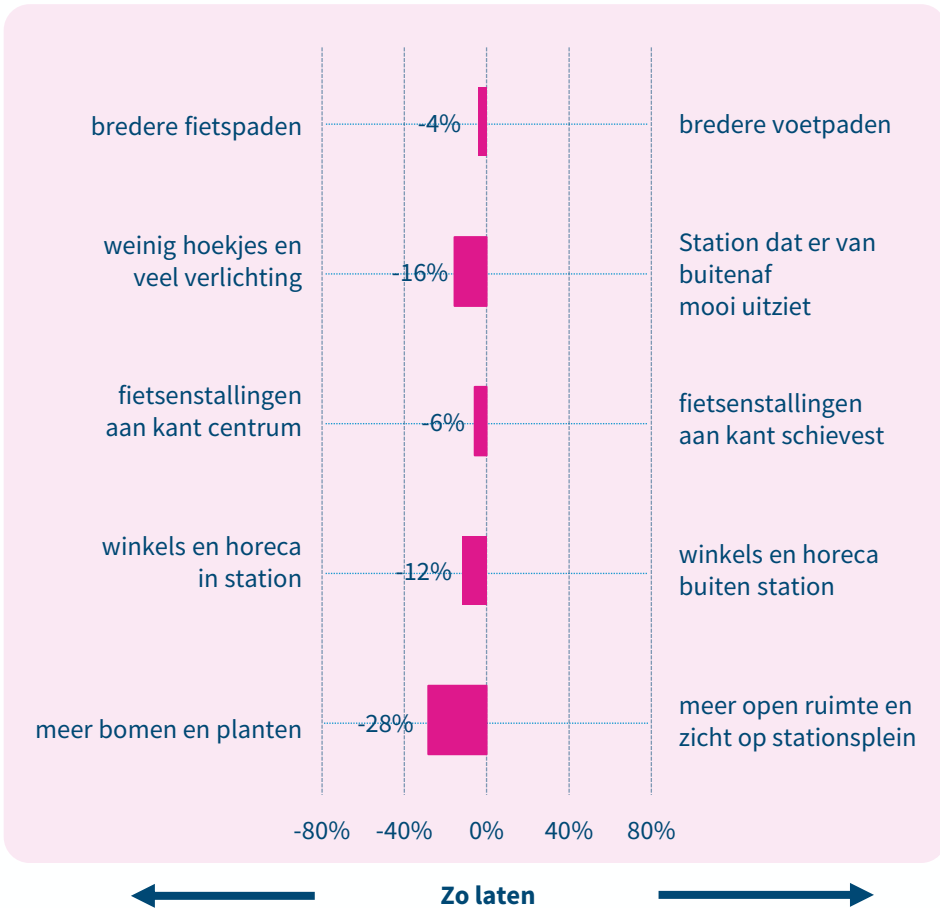
## Wie zijn het?

- Groep 3 bestaat uit 11% van de deelnemers.
- Groep 3 heeft een hele sterke voorkeur voor bredere fietspaden en een uitbreiding van de fietsenstallingen aan de Schievestzijde. Ook hebben ze een zeer sterke voorkeur voor winkels en horeca in het station en meer bomen en planten in de stationsomgeving.
- In Groep 3 zitten relatief veel jonge theoretisch geschoolde mensen die in een woonwijk/buitenwijk wonen.
- 60% van de mensen van Groep 3 woont in de buurt van Schiedam Centrum, maar een klein deel werkt in de buurt van het station en ook is maar een klein deel woningzoekend.
- Veel mensen uit Groep 3 gebruiken het station om te reizen tussen huis en werk.
- Ze reizen vaak met de fiets naar het station.

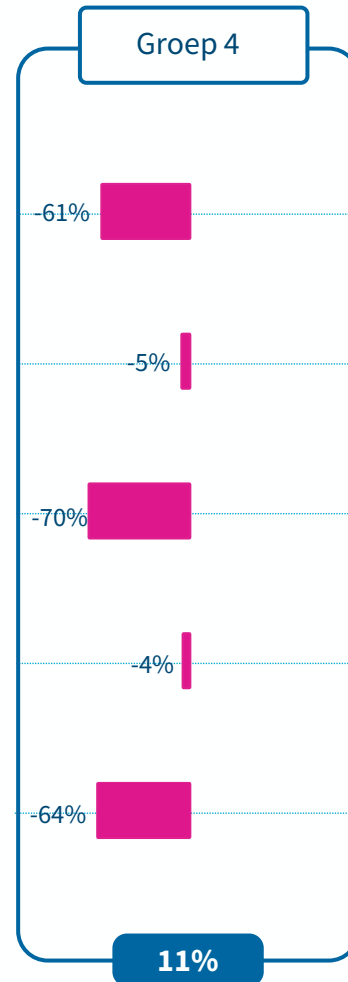


# Groep 4

## Gemiddelde positie schuifje Inwoners en reizigers



## Groep 4



## Wie zijn het?

- Groep 4 bestaat uit 11% van de deelnemers.
- Groep 4 heeft een hele sterke voorkeur voor bredere fietspaden en een uitbreiding van de fietsenstallingen aan de kant van het centrum. Ook hebben ze een zeer sterke voorkeur voor meer bomen en planten in de stationsomgeving.
- In Groep 4 zitten relatief veel jonge theoretisch geschoolde mensen die in het stadscentrum wonen.
- 79% van de mensen van Groep 4 woont in de buurt van Schiedam Centrum, een klein deel werkt in de buurt van het station.
- Veel mensen uit Groep 4 gebruiken het station om te reizen tussen huis en werk.
- Ze reizen vaak met de fiets naar het station.



# Schiedam

## Kwalitatieve analyse van de motivaties



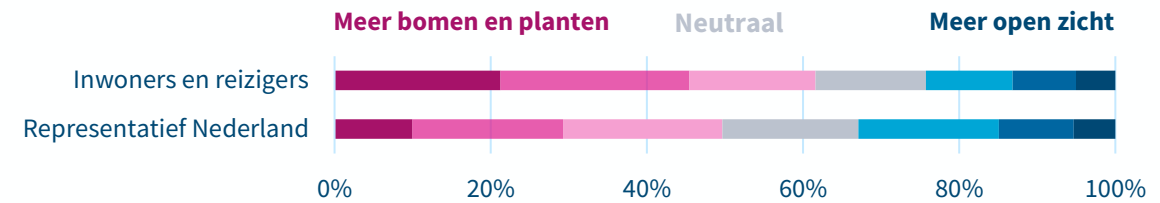
# Uitwerking: Wat is je advies over hoe het Stationsplein eruit moet zien?

Waarom kiezen deelnemers (meer) voor een optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij 'Meer bomen en planten op het Stationsplein'	Frequentie	Argument bij 'Meer open zicht op het Stationsplein'	Frequentie
Meer groen op het Stationsplein is wenselijk	★★★	Meer open zicht maakt het Stationsplein veiliger	★★★
Meer groen maakt het Stationsplein mooier en fijner om te verblijven	★★★	Meer open zicht maakt het Stationsplein overzichtelijker	★★
Minder stenen in het stationsgebied is wenselijk	★★		

## Verder genoemd

- Meer groen maakt het Stationsplein gezelliger
- Meer groen op het Stationsplein is beter voor de natuur
- Meer groen op het Stationsplein gaat hittestress tegen
- Meer groen is goed voor de gezondheid
- Meer groen past bij Schiedam
- Meer open zicht maakt het stationsgebied mooier en fijner om te verblijven
- Bomen en planten op het Stationsplein zijn niet belangrijk of gewenst
- Meer open zicht op het Stationsplein bevordert de doorstroming naar het station



## Illustratieve quotes van deelnemers

“Groenvoorzieningen in de stad zijn voor mij altijd een prioriteit.”

“Een stationsplein is mooier als het mooi is en je het goed ziet. Doe meer bomen en groen bij de schie”

“Groen is mooi en goed voor het milieu, nu is er nog niet zo veel groen.”

“Vanwege gevoel van veiligheid. Station voelt vaak onveilig aan. Mag best groen, maar hou het overzichtelijk.”

“Met het oog op veiligheid zou ik liever de open ruimte en het zicht behouden”

“Er is veels te weinig groen in schiedam. Het zou erg rustig zijn als je een druk station uit komt lopen en je loopt een soort parkje in”

“Meer open ruimte en zicht maakt het station way minder donker en onaantrekkelijk”

“Groen vind ik belangrijk maar als je op rustige tijden reist is het fijn dat er weinig hoekjes zijn en zicht op het plein”

“Een plein met meer groen nodigt uit tot verblijven op een terras of een plekje in de zon. Het plein is dan leefbaarder.”



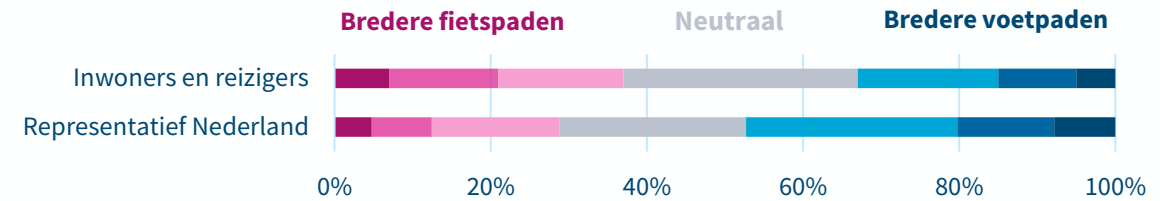
# Uitwerking: Wat is je advies over fietspaden en voetpaden?

Waarom kiezen deelnemers (meer) voor een optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij 'Brede fietspaden bij het gebied'	Frequentie	Argument bij 'Brede voetpaden bij het gebied'	Frequentie
Veel mensen komen op de fiets naar het station	★★	Veel mensen komen te voet naar het station	★★
Er is in de huidige situatie te weinig plek voor fietsers	★★	De huidige situatie is voor voetgangers onveilig of onduidelijk	★★
De huidige situatie is voor fietsers onveilig of onduidelijk	★	Er is in de huidige situatie te weinig plek voor voetgangers	★

## Verder genoemd

- Liever brede fietspaden, want zo stimuleer je fietsen
- Liever brede fietspaden, want er zijn al genoeg voetpaden
- Liever brede fietspaden, want fietsers gaan steeds meer ruimte innemen, door de toename van fatbikes en scooters
- Maak de fiets- en voetpaden met name overzichtelijker en veiliger
- Liever brede voetpaden, want zo stimuleer je lopen
- Liever brede voetpaden, het voetpad wordt nu vaak versperd
- Liever brede voetpaden, want er zijn al genoeg fietspaden
- Liever brede voetpaden, voetgangers zouden voorrang moeten krijgen op auto's en fietsers



## Illustratieve quotes van deelnemers

“Veel mensen komen met de fiets naar het station waardoor het wel fijn is als er meer fietspaden liggen.”

“Er zijn niet veel fietspaden.”

“Nu erg weinig ruimte om te lopen. Kijk eens naar paadje van de halte naar trap, erg onaangenaam.”

“Er stoppen ook veel bussen: die mensen moeten wel kunnen lopen om zich te verplaatsen.”

“Thans zeer onoverzichtelijk en soms ook gevaarlijk voor fietsers.”

“proberen allebei te doen.”

“Zowel in fietspaden en voetpaden moet geïnvesteerd worden om deze zo veilig mogelijk te houden.”

“Om het station moet een aantrekkelijk wandelgebied zijn zonder te veel last te hebben van te snel rijdende fietsen.”

“Ik kom altijd op fiets naar station”

“Meeste mensen zijn te voet dus handiger.”

“fietspaden zijn al breed genoeg”



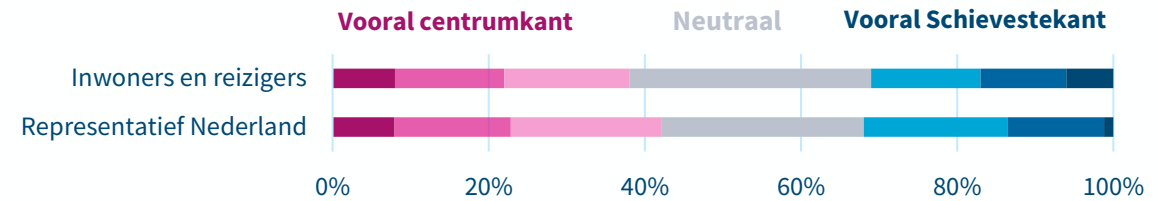
# Uitwerking: Wat is je advies over meer fietsenstallingen?

## Waarom kiezen deelnemers (meer) voor een optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij 'Aan de kant van het centrum'	Frequentie	Argument bij 'Aan de kant van de Schieveste'	Frequentie
De meeste mensen komen vanuit of vertrekken richting het centrum	★★★	Aan de Schieveste kant is nu te weinig plek voor fietsen	★★
Er zijn nu te weinig plekken om je fiets te parkeren aan de centrumkant	★★	Dan wordt de centrumkant mooier en minder druk	★★
Fietsenstallingen aan de centrumkant zijn veiliger	★	Dat is voor veel mensen de makkelijkste plek om hun fiets te stallen	★

### Verder genoemd

- Aan de kant van het centrum, dan kunnen ook bezoekers van het centrum (die niet met de trein reizen) van de fietsenstalling gebruik maken
- Aan de kant van het centrum, dat is goed voor de bereikbaarheid van het station
- Aan de kant van het centrum, daar is meer ruimte voor fietsenstallingen
- Idee: bouw een ondergrondse fietsenstalling
- Zorg vooral dat fietsenstallingen goed bereikbaar zijn, de plek maakt niet uit
- Zorg vooral voor voldoende fietsenstallingen, de plek maakt niet uit
- Bouw aan beide kanten meer fietsenstallingen
- Aan de kant van de Schieveste, de centrumkant moet vooral doorstroomgebied zijn



### Illustratieve quotes van deelnemers

*“Bijna iedereen woont aan de centrumkant”*

*“Eigenlijk in het algemeen, maar de Schieveste kant kent vele scholen en straks ook vele woningen. Ook de stations ingang aan die kant is makkelijk in gebruik.”*

*“De fietsenstallingen aan de kant van het centrum zijn bijna altijd vol. Of moeten fietsen die er te lang staan weghalen, of er moet meer stallingen erbij”*

*“mensen kunnen dan beter hun fiets kwijt als ze het centrum bezoeken en dan hoeven ze ook niet naar een stalling zoeken”*

*“Aan beide kanten zou voldoende ruimte moeten zijn om je fiets te stallen”*

*“Het centrum is altijd druk dus je kan meer fietsrekken aan de kant van Schieveste minder druk en minder storend voor de voetgangers”*

*“Aan de kant van Schieveste is nu nauwelijks ruimte voor fietsen, terwijl aan de centrumzijde al een grote fietsenstalling is.”*

*“Omdat aan de kant van het centrum er zich meer fietspaden bevinden.”*



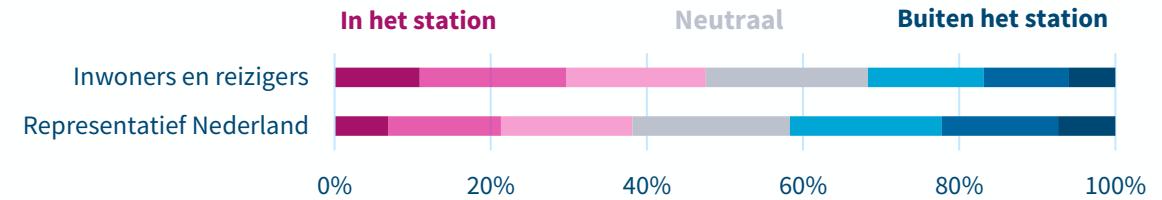
# Uitwerking: Wat is je advies over winkels en horeca?

## Waarom kiezen deelnemers (meer) voor een optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij 'Winkels en horeca in het station'	Frequentie	Argument bij 'Winkels en horeca buiten het station'	Frequentie
Dan wordt het station mooier en fijner	★★★	Dan wordt het stationsgebied mooier en fijner	★★
Er zijn nu te weinig winkels en horeca in het station	★★★	Het station is bedoeld als doorstroomlocatie, niet om te winkelen of te eten	★★
Dan kunnen mensen winkelen of iets eten als ze overstappen of wachten op het ov	★★	Het is fijn om meer winkels en horeca in het stationsgebied te hebben	★

### Verder genoemd

- Winkels en horeca in het station maken het station veiliger
- Als er winkels en horeca in het station zijn kunnen mensen ook winkelen of iets eten als het slecht weer is
- Ik heb geen behoefte aan winkels en horeca in het station of in het stationsgebied
- Winkels en horeca passen beter buiten het station, daar is meer plek
- Idee: Leg terrassen aan buiten het station



### Illustratieve quotes van deelnemers

*“Winkels en horeca in en om een station geven sociale controle. Beide zijn belangrijk, maar in het station belangrijker dan erbuiten.”*

*“Door winkels buiten het station te plaatsen wordt het station ook meer verbonden met de rest van de stad. en andersom worden reizigers eerder getrokken naar Schiedam als stad om een keer te bezoeken”*

*“Door winkels en horeca wordt het station levendig.”*

*“Schiedam Centrum is niet zo groot, dus ook al wil ik wel winkels en horeca op het station zien, is er niet veel nodig.”*

*“Een combinatie van in en buiten het station zou mooi zijn. In het station is iets praktischer als reiziger, maar buiten het station, bijv. op het stationsplein, zorgt het sneller voor meer gezelligheid.”*

*“Mensen die met de trein reizen zullen niet snel buiten het station gaan om iets te kopen.”*

*“Maak het stationsplein gezelliger”*

*“Ik vind niet dat er op het station heel veel winkels en horeca moet zitten, de meeste mensen zijn daar om naar huis of naar werk te gaan”*





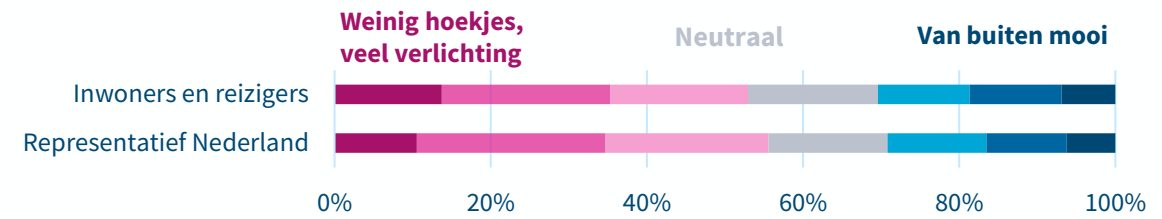
# Uitwerking: Wat is je advies over hoe het station eruit ziet?

## Waarom kiezen deelnemers (meer) voor een optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij 'Een station met weinig hoekjes en veel verlichting'	Frequentie	Argument bij 'Een station dat er van buiten mooi uitziet'	Frequentie
Dan wordt het station veiliger	★★★★★	Het is belangrijk dat het station er mooi uitziet	★★★
Dan is het station overzichtelijker	★	Een mooi station is veiliger, een lelijk station trekt overlast en criminaliteit aan	★
Een ruim en verlicht station is het belangrijkste	★	Het huidige station is lelijk en gedateerd	★

### Verder genoemd

- Weinig hoekjes en veel verlichting, want veiligheid is belangrijker dan hoe het eruit ziet
- Met name veel verlichting is belangrijk
- Dat het er van buiten mooi uitziet, want het huidige station is ongezellig
- Dat het er van buiten mooi uitziet, want dat maakt het station aantrekkelijker (ook voor toeristen)
- Dat het er van buiten mooi uitziet, want het huidige station past niet bij het mooie Schiedam
- Overzichtelijkheid en schoonheid sluit elkaar niet per sé uit



### Illustratieve quotes van deelnemers

- “Het station voelt snel onveilig”
- “Het is echt een foeilelijk station met name binnen en past totaal niet bij Schiedam.”
- “VEILIGHEID BOVEN ALLES”
- “mooi station kan ook goed verlicht zijn en weinig hoekjes kennen”
- “Beide valt wat voor te zeggen”
- “Station Schiedam is geen fijne plek om als vrouw alleen te zijn na schemer dus vandaar geen hoekje waar hangjongeren blijven hangen”
- “het moet overzichtelijk zijn”
- “Is het visitekaartje voor de rest van de stad.”
- “Gebouwen moeten er altijd mooi uit zien vind ik”
- “Voor de veiligheid is het fijn als het station veel verlichting heeft  
Dat de buitenkant er mooi uitziet is mooi meegenomen.”
- “ik vind licht belangrijk”
- “een mooi station maakt meer volk blij en dat houdt het ook sociaal veilig is”



# Schiedam

## Vier aanvullende keuzes

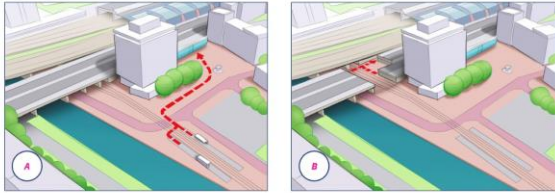


# Vier aanvullende keuzes om over mee te denken in en rond station Schiedam

## Korte route van de tram naar het station

Nu stopt de tram een eindje van het station af. In de open lucht. Reizigers moeten schuin oversteken van de tramhalte naar het station. Dat is te zien op plaatje A.

De overheid kan de tramhalte dichterbij het station bouwen. Namelijk onder de viaducten. Dat is te zien op plaatje B. Dan komt er ook een nieuwe ingang in het station. Daardoor is het minder ver lopen naar het station.



Wat adviseer jij? (2/4)

- Optie A: Geen nieuwe tramhalte. De situatie blijft zoals die nu is.
- Optie B: Nieuwe tramhalte. Die komt onder de viaducten dichtbij het station. Het station krijgt een nieuwe ingang.

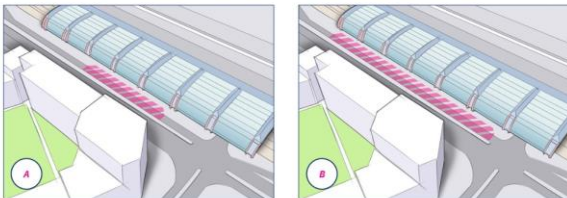
## Hoe groot wordt het nieuwe busstation?

Er is op dit moment geen echt busstation. Er zijn gewoon wat losse bushaltes. En die haltes staan een stuk uit elkaar. Daardoor moeten de bussen verder rijden dan nodig. De overheid wil graag een klein busstation maken. Dan staan de haltes dicht bij elkaar.

### Hoe groot moet het busstation worden?

Optie A: De overheid kan kiezen om weinig haltes te bouwen. Dan staan de haltes dicht bij elkaar. De bussen vertrekken dan niet altijd vanaf dezelfde halte. Reizigers moeten dan goed kijken bij welke halte de bus vertrekt.

Optie B: De overheid kan ook kiezen om iets meer haltes te bouwen. Dan heeft een bus altijd dezelfde halte. Mensen hoeven dan minder te zoeken. De haltes staan dan wel iets verder uit elkaar. En er is meer ruimte nodig voor het busstation.



Wat adviseer jij? (3/4)

- Optie A: Een kleiner busstation met een paar haltes.
- Optie B: Een groter busstation met vaste haltes voor de bussen.

## Waar komt het nieuwe busstation?

Er is op dit moment geen echt busstation. Er zijn gewoon wat losse bushaltes. En die haltes staan een stuk uit elkaar. Daardoor moeten de bussen verder rijden dan nodig. De overheid wil graag een klein busstation maken. Dan staan de haltes dicht bij elkaar.

### Waar vind jij dat het busstation moet komen?

Het busstation kan op drie plekken komen:

Optie A: Het busstation kan ten oosten van het station komen. Dat is ook op de Horvathweg, voorbij de Spoorstraat. Daar is meer ruimte. Het is dan wel iets verder lopen naar het station.

Optie B: Het busstation kan op dezelfde plek komen als nu. Dat is op de Horvathweg naast het station en de metro. Het is niet ver lopen naar het station. Het busstation ligt dan tussen de gebouwen in.

Optie C: Het busstation kan op de Brandersbrug komen. Dan hebben de bushaltes uitzicht op de Schie. Het is dan ook goed te zien vanuit andere plekken. Maar het is dan wel verder lopen naar het station.



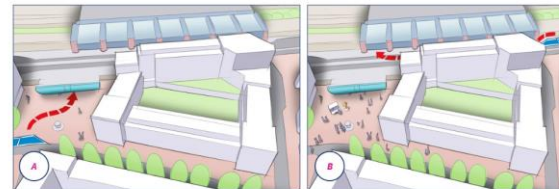
Wat adviseer jij? (2/4)

- Optie A: Een busstation ten oosten van het station. Dat is op de Horvathweg, voorbij de Spoorstraat.
- Optie B: Een busstation op dezelfde plek als nu op de Horvathweg.
- Optie C: Een busstation op de Brandersbrug, boven de Schie.

## Nieuwe plek voor taxi's en Kiss&Ride

Nu zijn de taxiplekken en de strook Kiss&Ride alleen nog bij het Stationsplein. Dat is te zien op plaatje A. Dat is niet ver lopen vanaf het station. En ook niet ver vanaf het centrum. Er rijden wel veel taxi's en auto's rond het Stationsplein. Daardoor is het drukker.

De overheid kan een strook maken voor de taxi's en de Kiss&Ride bij de bushaltes op de Horvathweg. Dat is te zien op plaatje B. Dan wordt het rustiger rond het Stationsplein. Er is daar meer ruimte voor voetgangers. Maar het is dan wel wat verder lopen vanaf het centrum. En reizigers moeten dan een trap of een lift nemen.



Wat adviseer jij? (4/4)

- Optie A: De taxiplekken en Kiss&Ride blijven op dezelfde plek bij het Stationsplein.
- Optie B: De overheid verplaatst de taxiplekken en Kiss&Ride naar de Horvathweg, bij de bushaltes.

## Toelichting

- Deelnemers kozen voor vier onderwerpen telkens één mogelijkheid die hen het meest aansprak.
- De vier onderwerpen:
  - Korte route van de tram naar het station
  - Waar komt het nieuwe busstation?
  - Hoe groot wordt het nieuwe busstation?
  - Nieuwe plek voor taxi's en Kiss&Ride

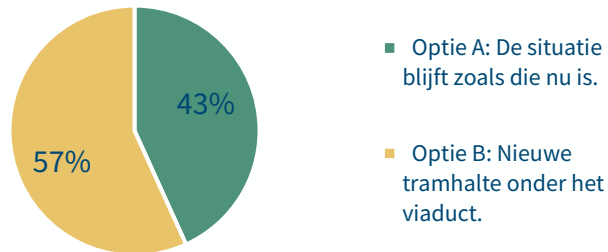


# Vier aanvullende keuzes om over mee te denken in en rond station Schiedam

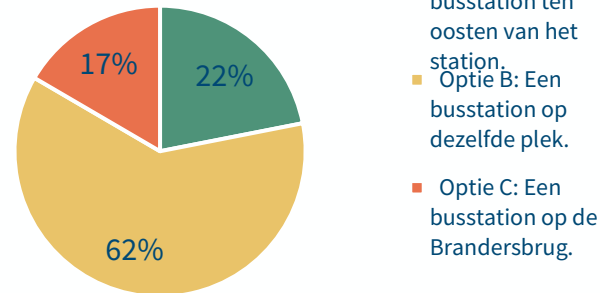
## Percentage deelnemers dat een bepaalde optie kiest

Representatief  
Nederland

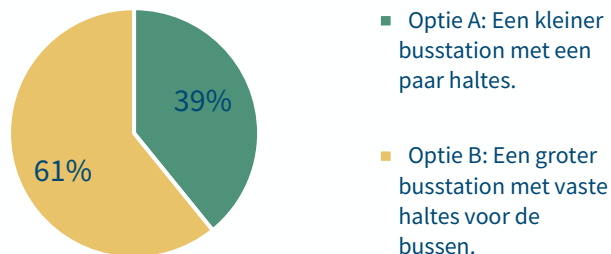
### Korte route van de tram naar het station



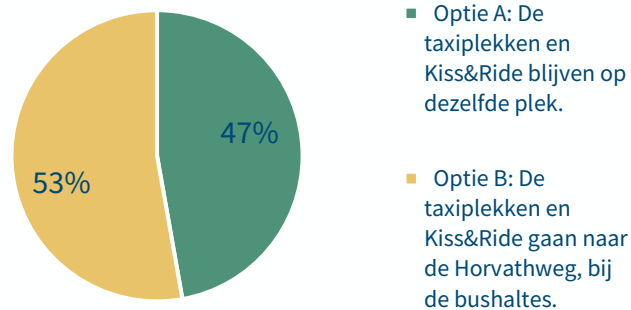
### Waar komt het nieuwe busstation?



### Hoe groot wordt het nieuwe busstation?



### Nieuwe plek voor taxi's en Kiss&Ride



## Inzichten

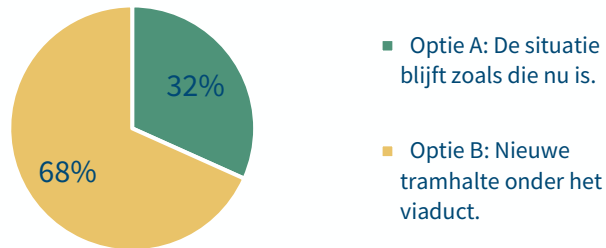
- Deelnemers kozen voor verschillende onderwerpen telkens één mogelijkheid die hen het meest aansprak. Hier laten we zien welke keuzes er zijn gemaakt door inwoners van Nederland.
- De meeste deelnemers kozen voor:
  - Een nieuwe tramhalte onder het viaduct (optie B, 57%)
  - Een busstation op dezelfde plek (optie B, 62%)
  - Een groter busstation met vaste haltes voor de bussen (optie B, 61%)
  - Een verplaatsing van de Kiss & Ride plek naar de Horvathweg (optie B, 53%).



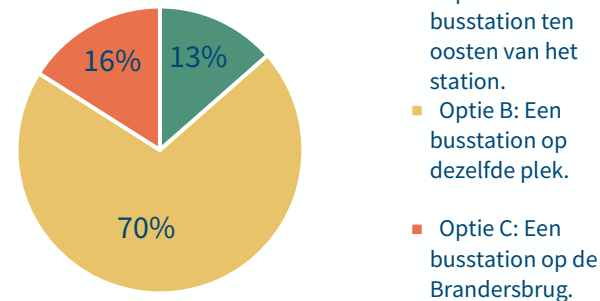
# Vier aanvullende keuzes om over mee te denken in en rond station Schiedam

## Percentage deelnemers dat een bepaalde optie kiest

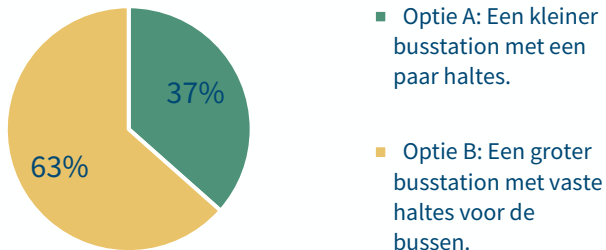
Korte route van de tram naar het station



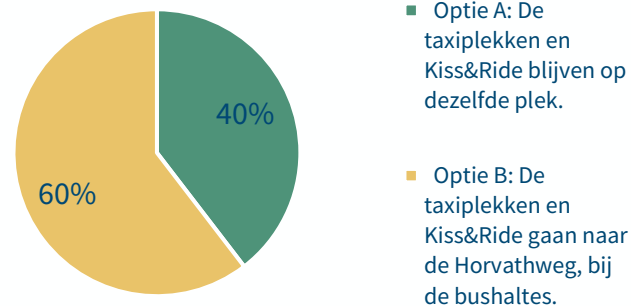
Waar komt het nieuwe busstation?



Hoe groot wordt het nieuwe busstation?



Nieuwe plek voor taxi's en Kiss&Ride



## Inwoners en reizigers

## Inzichten

- Deze voorkeuren van inwoners en reizigers komen overeen met de keuzes van deelnemers uit het representatieve panel. De voorkeuren van inwoners en reizigers zijn in alle vier de gevallen meer uitgesproken.
- De meeste deelnemers kozen voor:
  - Een nieuwe tramhalte onder het viaduct (optie B, 68%)
  - Een busstation op dezelfde plek (optie B, 70%)
  - Een groter busstation met vaste haltes voor de bussen (optie B, 63%)
  - Een verplaatsing van de Kiss & Ride plek naar de Horvathweg (optie B, 60%).



# Dordrecht

**Waarvoor moet de  
overheid bij het  
station Dordrecht  
meer of minder  
ruimte maken?**

[Terug naar Inhoudsopgave](#)



# Kenmerken deelnemers die advies gaven over station Dordrecht

Samenstelling van de respondenten naar geslacht, leeftijd, opleidingsniveau, hoe vaak men met de trein reist en of men woont of werkt in de buurt van het station

	Open (N=696)	Panel (N=599)
<b>Geslacht</b>		
Man	55%	45%
Vrouw	43%	54%
<b>Leeftijd</b>		
18 tot 25 jaar	22%	12%
25 tot 34 jaar	33%	20%
35 tot 44 jaar	19%	21%
45 tot 54 jaar	12%	16%
55 tot 64 jaar	8%	13%
65 en ouder	6%	18%
<b>Opleiding</b>		
Praktisch	5%	25%
Middel	22%	42%
Theoretisch	73%	33%
<b>Hoe vaak reis je met de trein?</b>		
Minimaal enkele keren per maand	94%	72%
Minder vaak of nooit	4%	27%
<b>Woont of werkt in de buurt van station</b>	62%	29%

## Toelichting

- Als we kijken naar de deelnemers, dan zien we dat aan de open raadpleging in vergelijking met de panel raadpleging veel 25-34 jarigen meededen en theoretisch opgeleide mensen.
- Van de deelnemers aan de open raadpleging woont of werkt een meerderheid (62%) in de buurt van het station. Voor het panel ligt dit percentage lager. 29% van de panel deelnemers woont of werkt in de buurt van het station.
- Een grote meerderheid van de deelnemers aan zowel de open raadpleging als de panel raadpleging reist minimaal enkele keren per maand met de trein.



# 12 opties om over mee te denken in en rond station Dordrecht

wevaluate oude lijn

←

## Waarvoor moet de overheid in en rond het station van Dordrecht meer of minder ruimte maken?

Verplaats de schuifjes om meer of minder in te zetten op de opties

Sorteer ▾ Vergelijk 🔄

- Ruimte voor appartementen** ↑ ●●●●● ↑ €€€  
Zo laten
- Ruimte voor autoverkeer** ↑ ●●●●● ↑ €€€€  
Zo laten
- Ruimte voor bomen en planten** ↑ ●●● ↑ €€  
Zo laten
- Ruimte voor bredere perrons ten koste van stuk van Weizigtpark** ↑ €€€  
Geen bredere perrons
- Ruimte voor fietsstallingen boven de grond** ↑ ●●●●● ↑ €  
Zo laten
- Ruimte voor een betere verbinding tussen Krispijn en de binnenstad** ↑ ●● ↑ €€€€€  
Zo laten
- Ruimte voor fietspaden** ↑ ●●●● ↑ €  
Zo laten
- Ruimte voor fietsstallingen onder de grond** ↑ ● ↑ €€€€€  
Zo laten
- Ruimte voor winkels, wc's en andere voorzieningen** ↑ ● ↑ €€  
Zo laten
- Ruimte voor pleinen, bankjes en terrassen** ↑ ●●● ↑ €  
Zo laten

**Gevolgen**

Beschikbare ruimte  
Alle ruimte is precies verdeeld

Kosten overheid  
Dit is betaalbaar

Feedback

## Toelichting

- Deelnemers kregen 12 opties te zien waar de overheid meer of minder ruimte voor kan maken in en rond station Dordrecht.
- Deelnemers zagen op twee metertjes het effect van hun keuzes op:
  - De beschikbare ruimte
  - De kosten voor de overheid
- Wanneer één van de meters in het rood stond, konden deelnemers niet verder zonder hun keuzes aan te passen.
- Voor 7 opties konden deelnemers aangeven of ze de ruimte zo willen laten als nu, of dat ze minder of meer ruimte willen geven dan nu.
- Voor 5 opties konden deelnemers enkel aangeven om de situatie zo te laten als nu óf meer ruimte te maken voor deze opties.

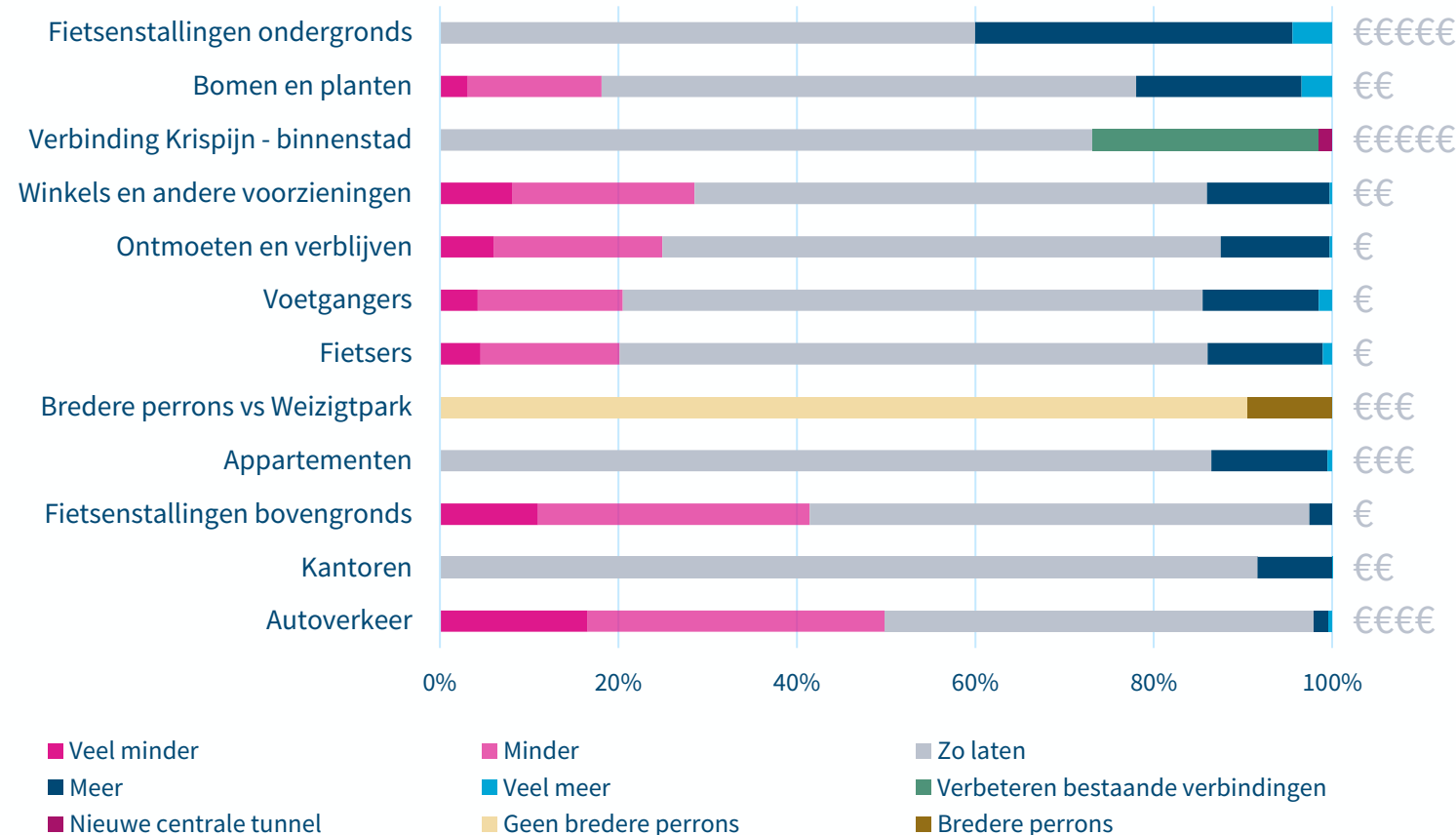




# Waarvoor moet de overheid bij het station Dordrecht meer of minder ruimte maken?

## Percentage deelnemers dat een bepaalde inzet kiest

Representatief  
Nederland



## Inzichten

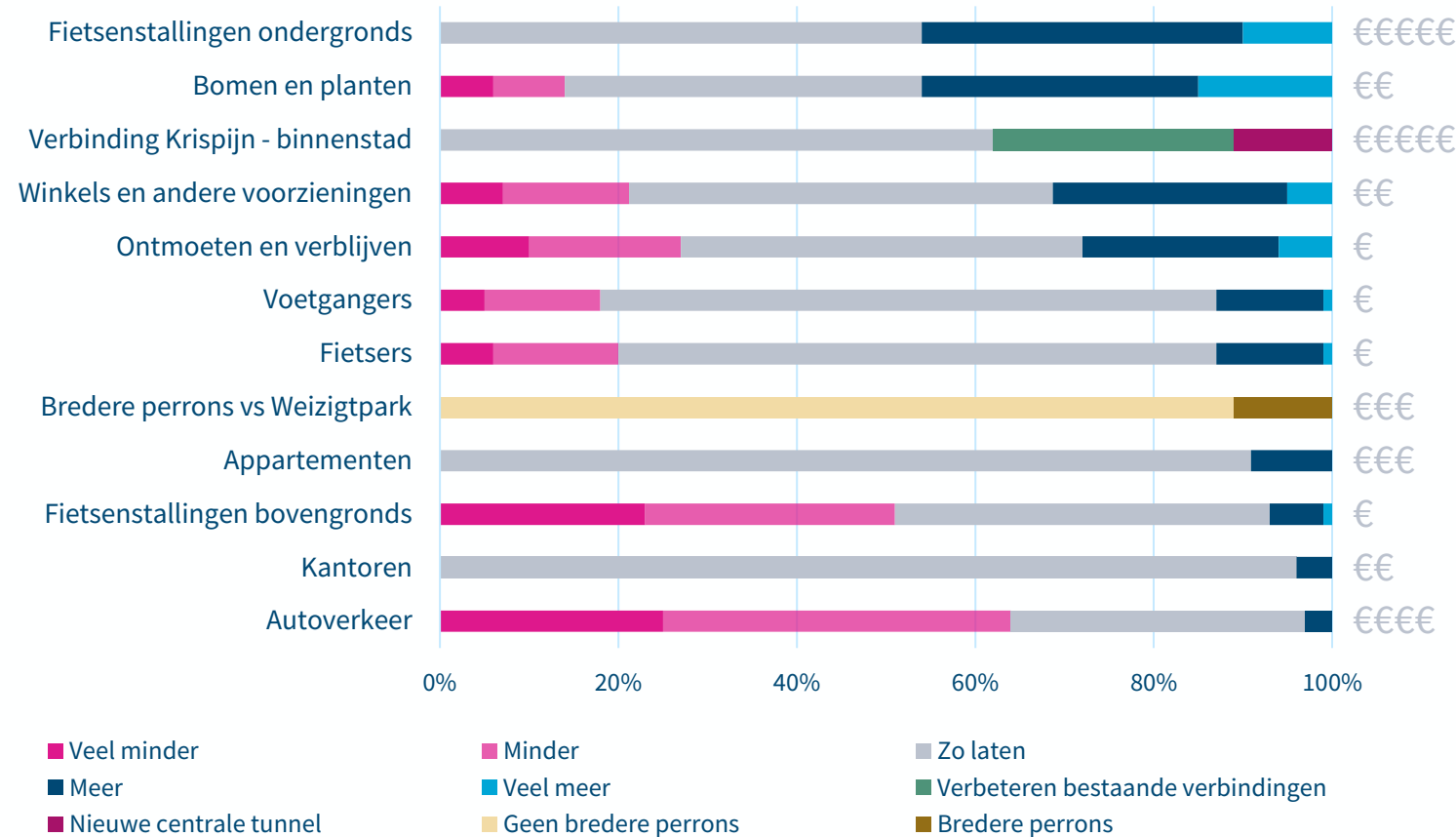
- Voor bijna alle opties geldt dat meer dan de helft van de deelnemers adviseert om de situatie zo te laten. Alleen bij ruimte voor autoverkeer is dit anders. Daarvoor adviseert iets meer dan de helft van de deelnemers uit het representatieve panel om (veel) minder ruimte te maken. Voor bovengrondse fietsenstallingen adviseert 41% van de deelnemers om hier (veel) minder ruimte voor te maken.
- Ondergrondse fietsenstallingen, bomen en planten en de verbinding Krispijn-Binnenstad zijn de drie functies waar deelnemers het vaakst extra ruimte aan besteden.
- Maar voor bomen en planten geldt dat een ongeveer even grote groep adviseert om er minder ruimte voor te maken.
- Een opvallend verschil met de andere stations is dat deelnemers relatief weinig ruimte willen maken voor fietsers en voetgangers.
- Meer dan 90% van de deelnemers adviseert geen perrons te verbreden als dit ten kosten gaat van een stuk van het Weizigtpark.
- Er zijn geen significante verschillen tussen de adviezen van een representatieve groep Nederlanders en een representatieve groep inwoners uit Zuid-Holland.



# Waarvoor moet de overheid bij het station Dordrecht meer of minder ruimte maken?

## Percentage deelnemers dat een bepaalde inzet kiest

Inwoners en reizigers



## Inzichten

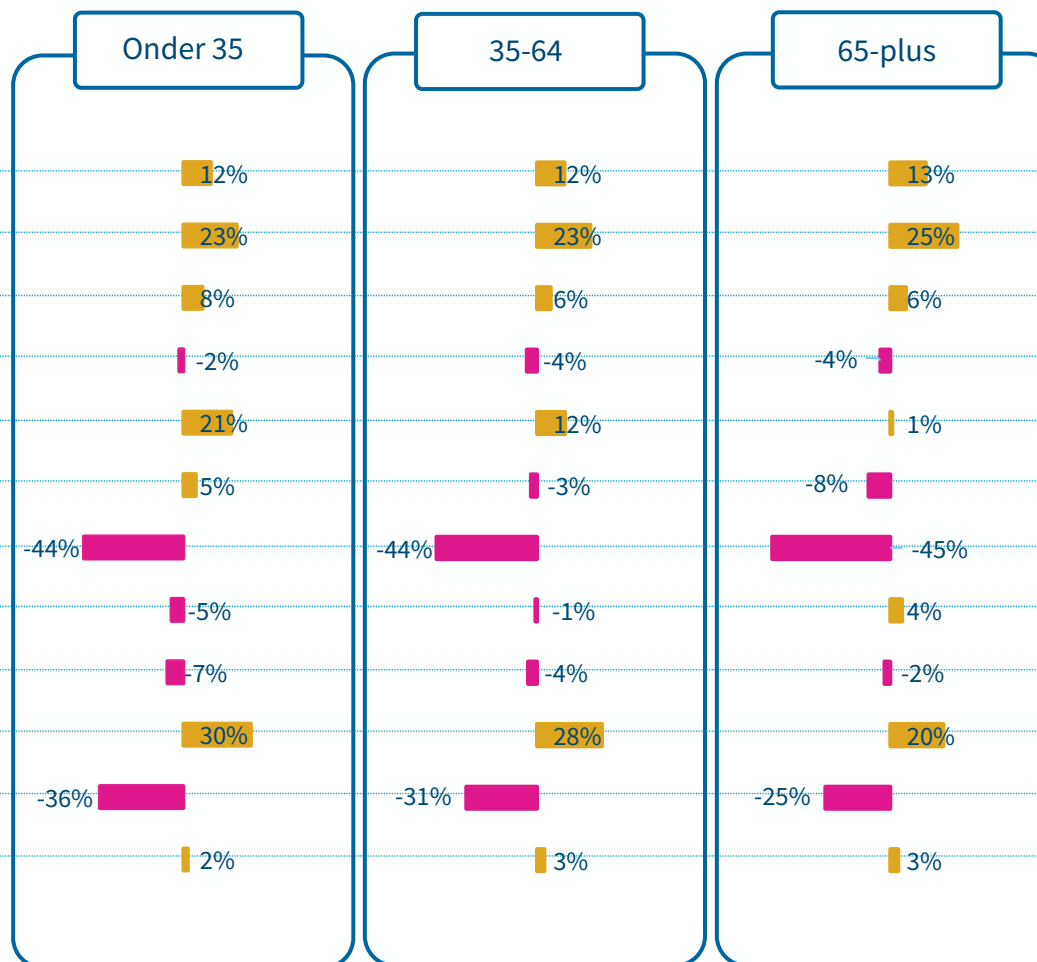
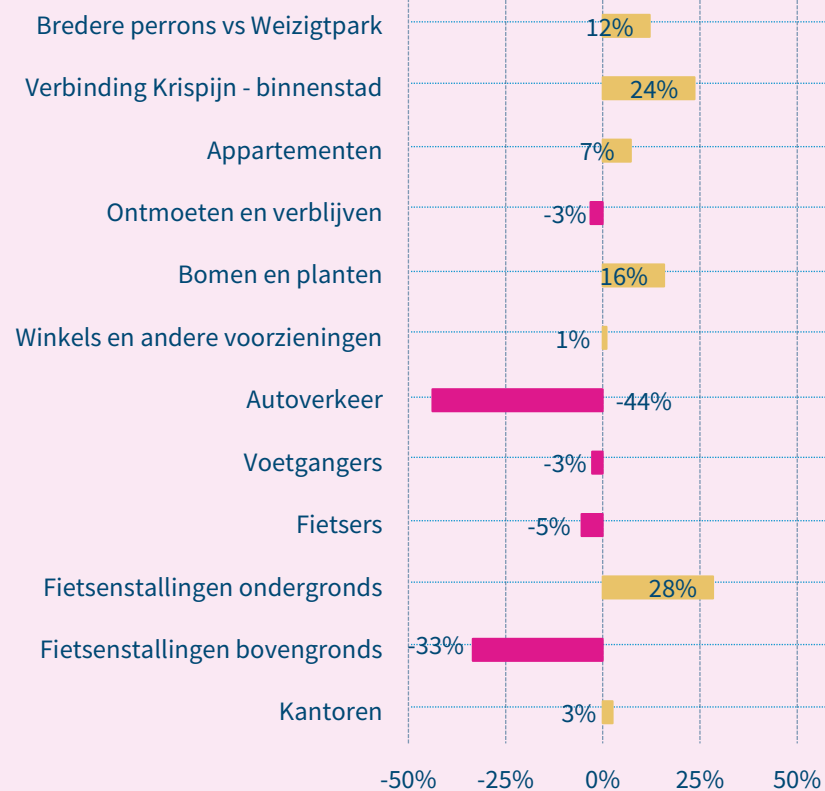
- Ondergrondse fietsenstallingen is net als bij de representatieve steekproef de optie waar het vaakst extra ruimte aan wordt gegeven. Bijna de helft van de reizigers en inwoners vindt dat hier meer ruimte voor moet worden gemaakt.
- Inwoners en reizigers kiezen daarnaast vaker bomen en planten en voor extra ruimte voor de verbinding Krispijn-binnenstad in vergelijking met deelnemers uit de representatieve groep.
- Het percentage inwoners en reizigers dat minder ruimte wil voor autoverkeer en bovengrondse fietsenstallingen is nog groter dan in de representatieve groep.
- Er zijn geen significante verschillen tussen de adviezen van inwoners en reizigers onderling.



# Welke keuzes moeten we maken in en rond het station Dordrecht?

## Uitgesplitst naar leeftijd

### Gemiddelde positie schuifje Inwoners en reizigers



Jongeren maken meer ruimte voor bomen en planten dan ouderen.

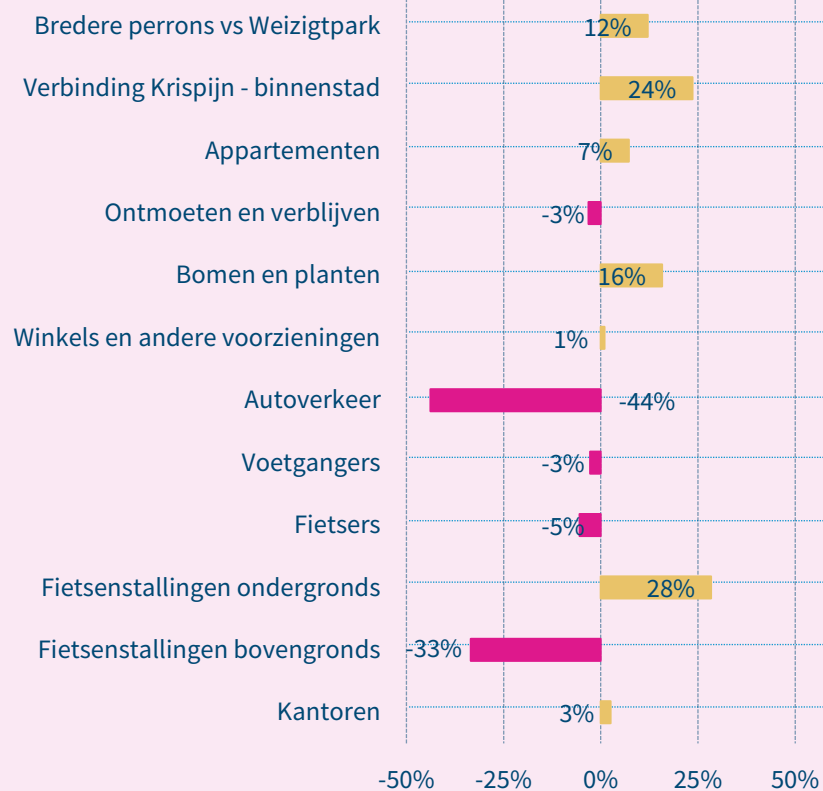
Ouderen kiezen minder voor ondergrondse fietsenstallingen en jongeren kiezen relatief sterk voor het minder ruimte maken voor bovengrondse fietsenstallingen



# Welke keuzes moeten we maken in en rond het station Dordrecht?

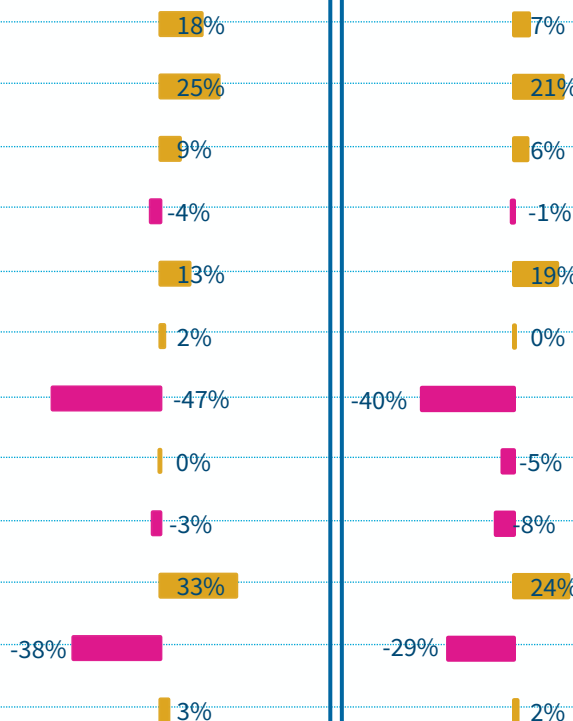
## Uitgesplitst naar gender

### Gemiddelde positie schuifje Inwoners en reizigers



Man

Vrouw



Mannen kiezen iets vaker voor bredere perrons.

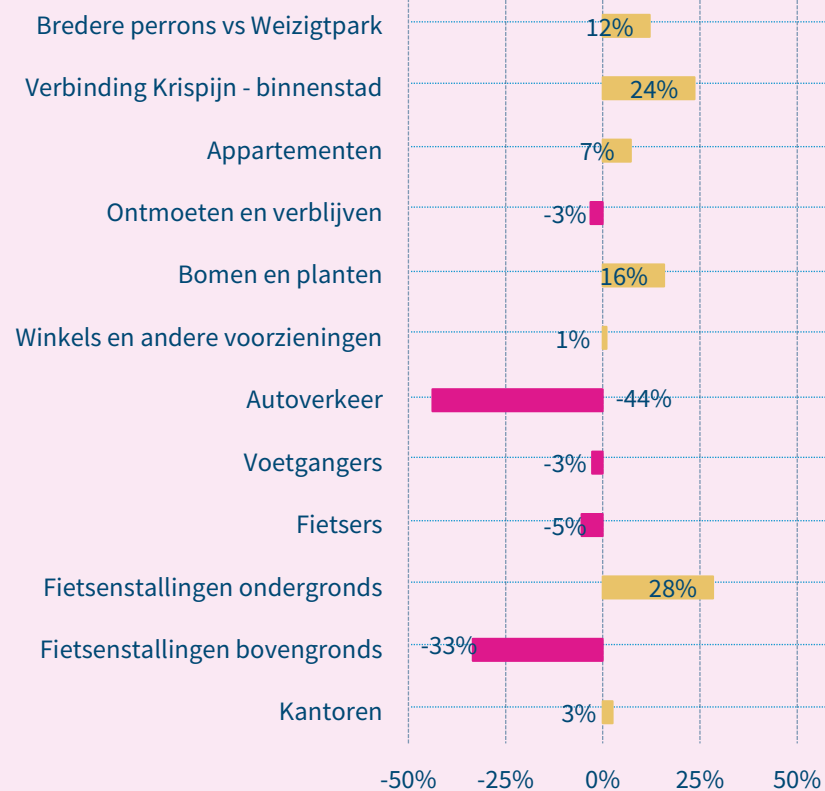
Mannen hebben iets meer een voorkeur voor ondergrondse fietsenstallingen, vrouwen zijn relatief positief over bovengrondse stallingen.



# Welke keuzes moeten we maken in en rond het station Dordrecht?

Uitgesplitst naar opleidingsniveau

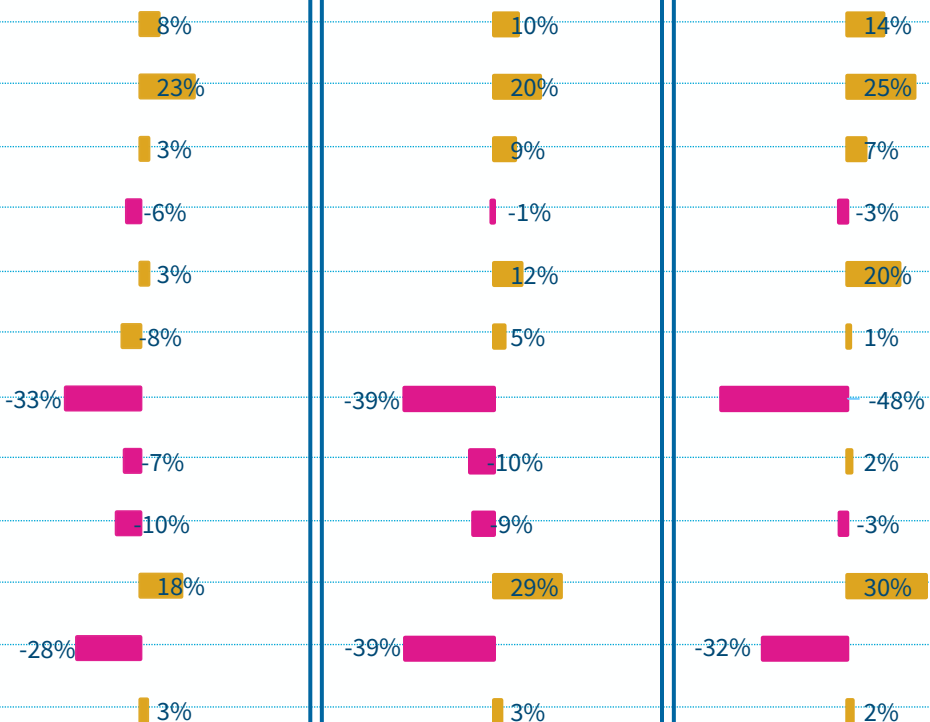
Gemiddelde positie schuifje  
Inwoners en reizigers



Praktisch

Middel

Theoretisch



Theoretisch  
geschoolden adviseren  
relatief sterk om meer  
ruimte te maken voor  
bomen en planten en  
voor ondergrondse  
stallingen en om juist  
minder ruimte te  
maken voor  
autoverkeer.



# Dordrecht

## Latente Klasse Clusteranalyse

## Inwoners en reizigers



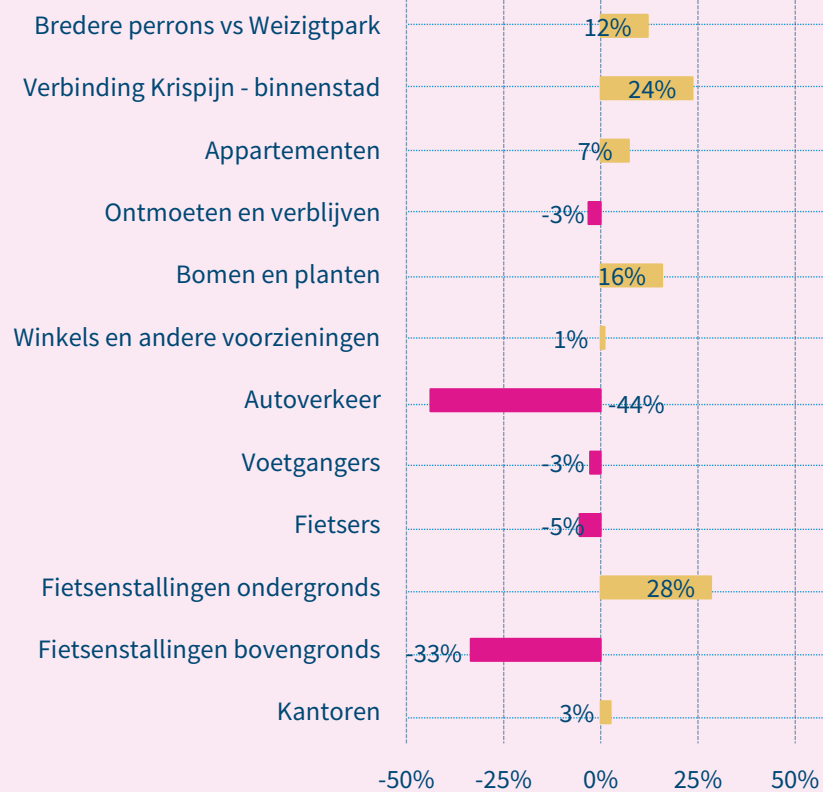
Introductie tot LKCA

- *Waarom deze analyse?* We hebben in de sectie hiervoor gezien dat (enkelvoudige) demografische kenmerken van deelnemers, zoals geslacht, leeftijd en opleidingsniveau kleine verschillen laten zien in de keuzes die worden gemaakt. Maar de voorkeuren van mensen laten zich typisch gezien niet in eenvoudige hokjes plaatsen. Vaak spelen (meervoudige) combinaties van kenmerken een rol. Deze combinaties worden bekeken met een LKCA.
- *Wat is een LKCA?* Met de statistische techniek Latente Klasse Clusteranalyse (LKCA) onderzoeken we voor station Dordrecht de uitkomsten van **inwoners van de regio Dordrecht en reizigers die gebruik maken van het station**. De methode kijkt primair naar de manier waarop mensen de schuifjes verplaatsten in de keuzetaak. De methode gaat op zoek naar groepen die grotendeels dezelfde antwoorden geven of die de opties juist heel anders prioriteren dan andere groepen. De methode kijkt ook of er statistisch significante (demografische) kenmerken in deze groepen te ontwaren zijn. Een LKCA levert typisch drie tot zes groepen.
- *Uitkomst Dordrecht – vier groepen:* De LKCA geeft aan dat inwoners en reizigers in vier groepen kunnen worden opgedeeld die de opties verschillend waarderen.

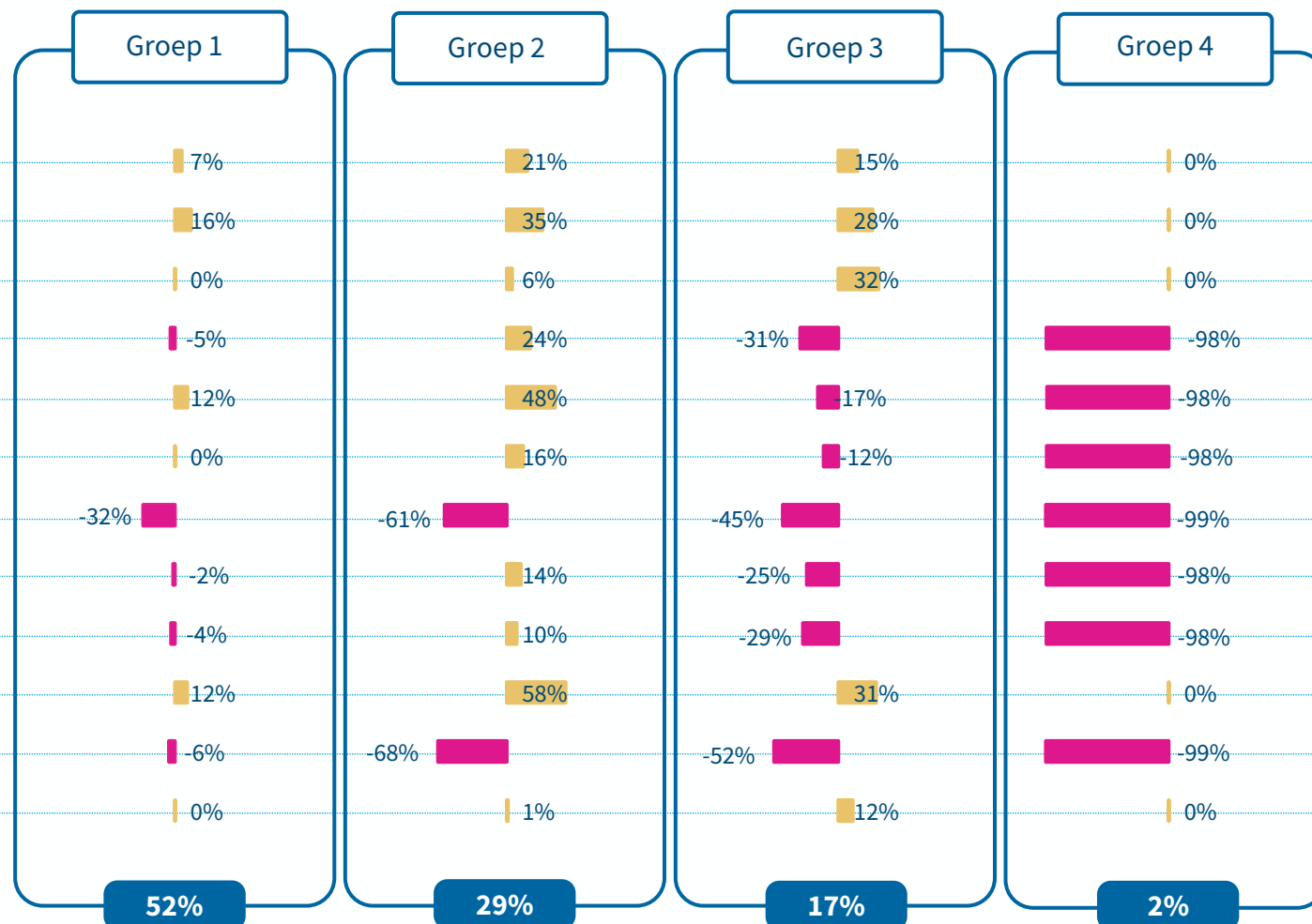


# Vier groepen die verschillende keuzes maken voor station Dordrecht

## Gemiddelde positie schuifje Inwoners en reizigers



Minder ruimte ← Zo laten → Meer ruimte



52%

29%

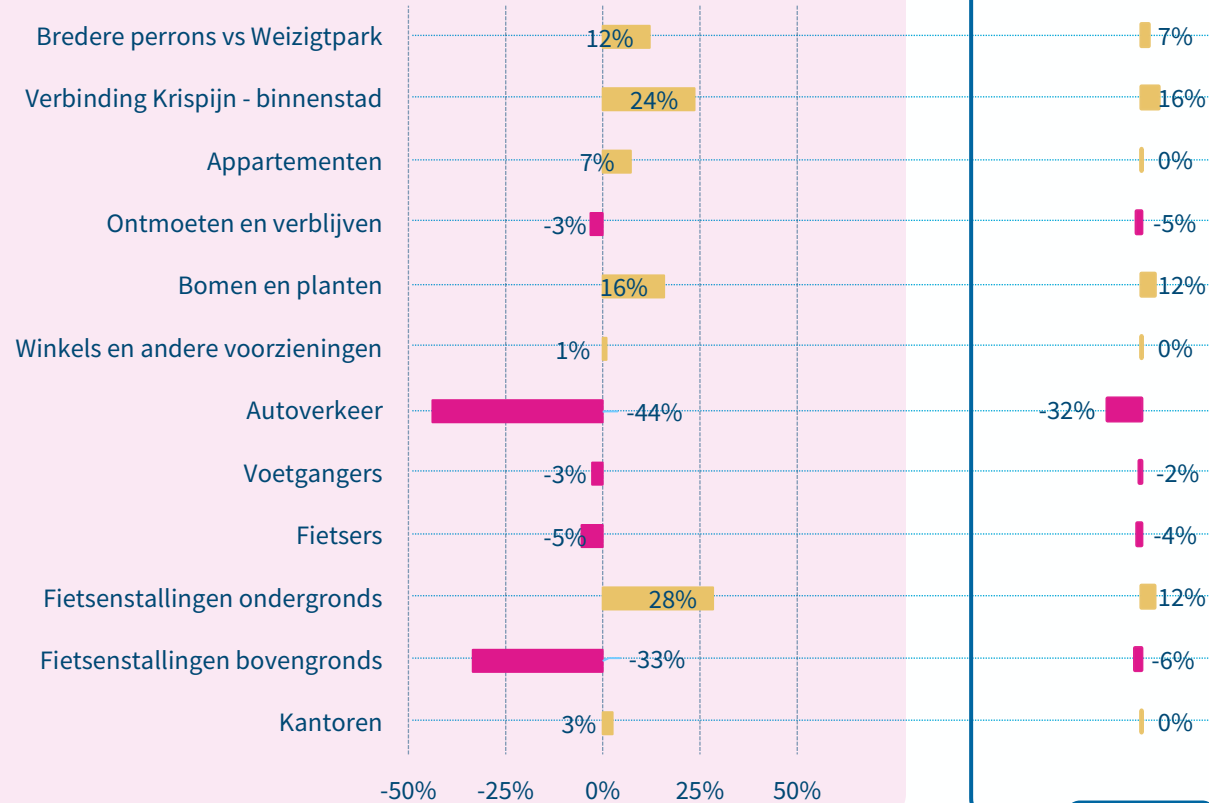
17%

2%



# Groep 1

## Gemiddelde positie schuifje Inwoners en reizigers



Groep 1

52%

## Wie zijn het?

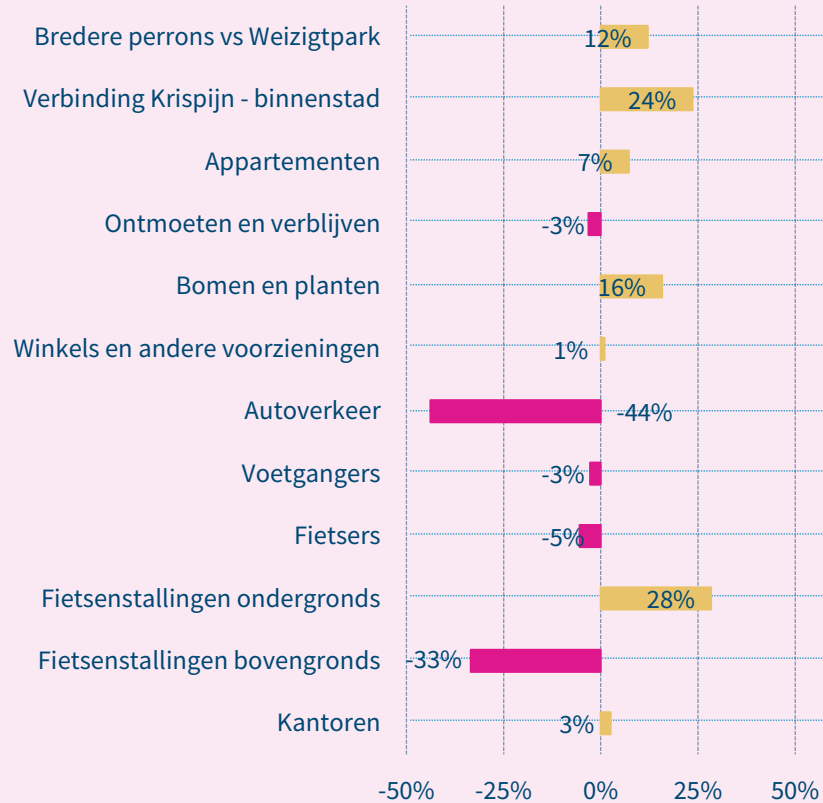
- Groep 1 bestaat uit 52% van de deelnemers.
- De voorkeuren van Groep 1 zijn redelijk gelijk aan voorkeuren van de gemiddelde deelnemer. Dit is duidelijk een middengroep.
- In vergelijking met de gemiddelde deelnemer vinden ze dat bovengrondse fietsenstallingen behouden moeten blijven en zetten ze niet zoveel in op ondergrondse fietsenstallingen.
- In Groep 1 zitten relatief veel oudere vrouwen die het station gebruiken voor reizen in hun vrije tijd.
- Relatief weinig mensen uit Groep 1 zijn woningzoekend en relatief veel mensen uit Groep 1 bereiken het station per fiets.





# Groep 2

## Gemiddelde positie schuifje Inwoners en reizigers



Groep 2

29%

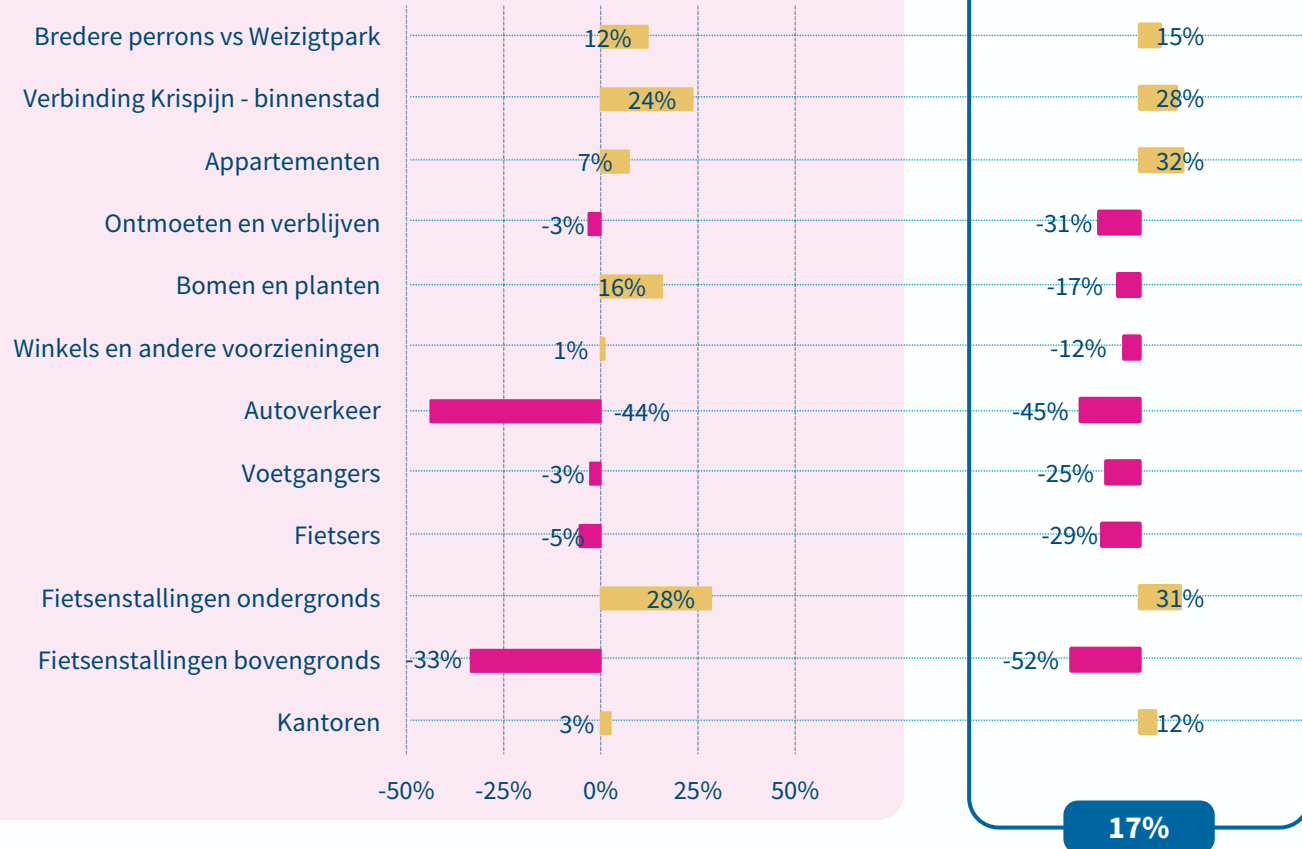
## Wie zijn het?

- Groep 2 bestaat uit 29% van de deelnemers.
- Groep 2 zet relatief sterk in op de bredere perrons, de verbinding Krispijn – binnenstad, ruimte voor ontmoeten, verblijven, bomen, planten, fietsers en voetgangers.
- Deze deelnemers vinden dat ruimte voor autoverkeer sterk moet worden teruggedrongen.
- Ze vinden dat er veel meer ondergrondse fietsenstallingen moeten komen en veel minder bovengrondse fietsenstallingen.
- In Groep 2 zitten relatief veel jonge theoretisch geschoolde mannen die vaak met de trein reizen.
- Mensen uit Groep 2 bereiken het station relatief vaak lopend of met de fiets.



# Groep 3

## Gemiddelde positie schuifje Inwoners en reizigers



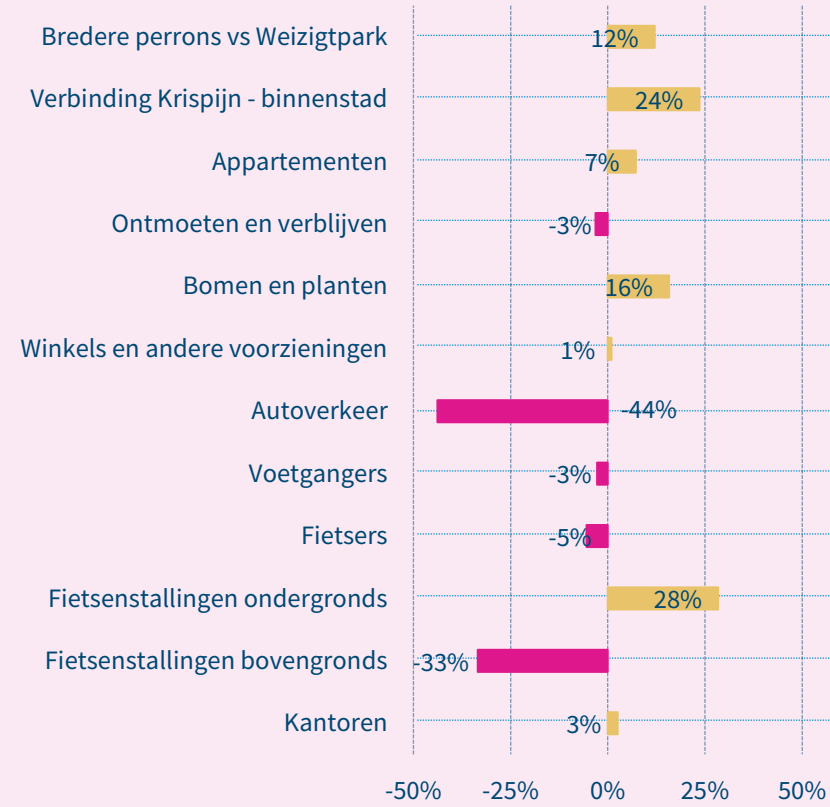
## Wie zijn het?

- Groep 3 bestaat uit 17% van de deelnemers.
- Groep 3 zet relatief sterk in op het bouwen van appartementen en kantoren.
- Ze vinden dat er minder ruimte moet komen voor ontmoeten, verblijven, bomen en planten, bovengrondse fietsenstallingen, winkels en andere voorzieningen en voor voetgangers en fietsers.
- In Groep 3 zitten relatief veel woningzoekenden. Bijna 1 op de 3 leden uit Groep 3 is op zoek naar een woning.
- Net als bij Leiden is deze groep met relatief veel woningzoekenden ook relatief vaak gemiddeld opgeleid.
- Een relatief groot deel woont in een woonwijk en woont/werkt niet in de buurt van het station.
- Een relatief groot deel gaat enkele keren per maand met de trein en maakt ook enkele keren per maand gebruik van station Dordrecht. Ze bereiken het station relatief vaak met de bus.

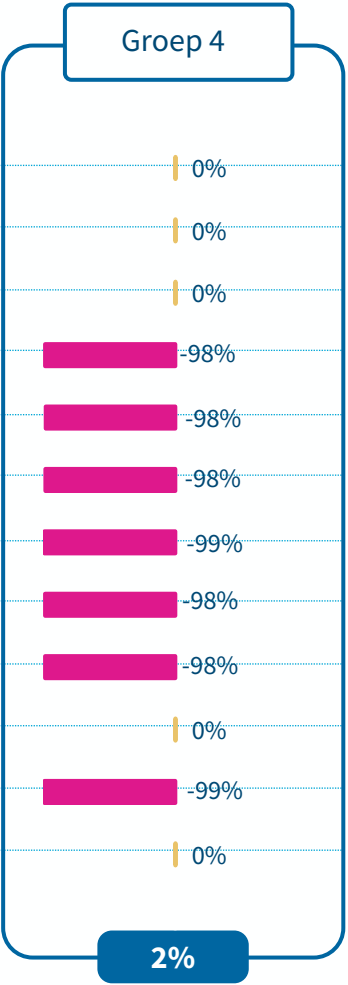


# Groep 4

## Gemiddelde positie schuifje Inwoners en reizigers



## Groep 4



2%

## Wie zijn het?

- Groep 4 bestaat uit 2% van de deelnemers.
- Deze groep lijkt weinig interesse te hebben in keuzes die worden gemaakt rond het station.



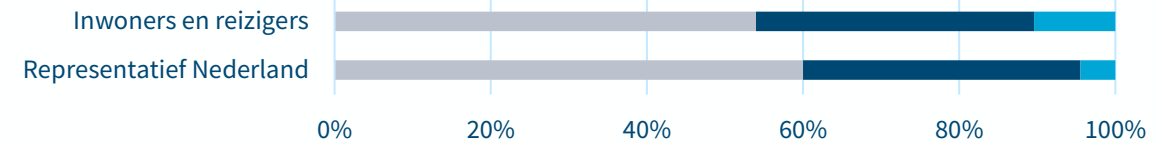
# Dordrecht

## Kwalitatieve analyse van de motivaties



# Uitwerking: Fietsenstallingen ondergronds

■ zo laten   ■ meer ruimte   ■ veel meer ruimte



## Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij 'Zo laten'	Frequentie	Argument bij '(Veel) meer ruimte'	Frequentie
Er zijn al voldoende fietsenstallingen op dit moment	★★★	Ondergrondse fietsenstallingen zijn een efficiënte vorm van ruimtegebruik	★★★★★
Ondergrondse fietsenstallingen zijn onveilig en/of oncomfortabel	★	Ondergrondse fietsenstallingen maken het stationsgebied minder rommelig	★★
		Er moeten meer fietsenstallingen bijkomen	★

### Verder genoemd

- Meer ruimte, want dat stimuleert fietsen (in plaats van auto's)
- Meer ruimte, ondergrondse fietsenstallingen zijn veilig en comfortabel
- Voorwaarde: alleen als de ondergrondse fietsenstalling bewaakt is
- Zo laten, fietsenstallingen kunnen ook bovengronds
- Zo laten, ondergrondse fietsenstallingen kosten te veel geld

### Illustratieve quotes van deelnemers

"Fietsen onder de grond is esthetischer, minder rommelig en er is meer ruimte voor bomen en planten boven de grond"

"Voldoende ruimte voor fietsenstalling op dit moment. Dus zo laten"

"Hierdoor is er boven de grond meer ruimte"

"Nu is een groot deel boven de grond bedekt met een fietsenstalling en het is efficiënter om dat onder de grond te doen. Het is veiliger en bovendien beter voor de fietsen om droog te staan!"

"fietsstallingen zijn er veel meer nodig"

"Als de fietsenstalling onder de grond is, dan heb je meer ruimte boven de grond voor andere belangrijke dingen"

"Kost geen ruimte en geeft een netter straatbeeld"

"Naar mijn ervaring plaatst niemand zijn fietsen meer onder de grond ivm de toegankelijkheid"

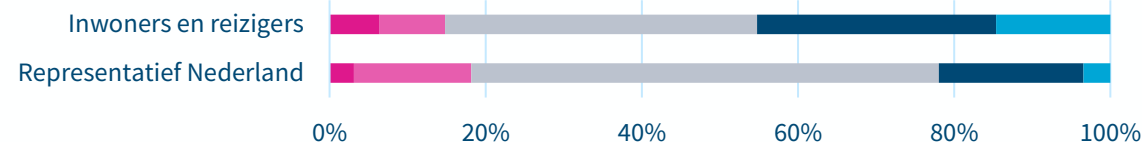
"is druk maar nog wel te doen"

"Meer stalling ondergronds ipv bovengronds om het aanzicht te verbeteren"



# Uitwerking: Bomen en planten

■ veel minder ruimte ■ minder ruimte ■ zo laten ■ meer ruimte ■ veel meer ruimte



## Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij '(Veel) minder ruimte'	Fre-quentie	Argument bij 'Zo laten'	Fre-quentie	Argument bij '(Veel) meer ruimte'	Fre-quentie
Besteed deze ruimte liever aan andere zaken	★	Groen is belangrijk, het groen moet vooral niet minder worden	★★★ ★★	Meer groen is belangrijk	★★★
Groen is belangrijk, er moet wel een beetje groen blijven	★	Er is genoeg groen, het hoeft niet meer te worden	★★	Meer groen is belangrijk om (gevolgen van) klimaatverandering tegen te gaan	★★
Er is al meer dan genoeg groen, er mag wel minder groen komen	★	Groen is belangrijk, maar andere zaken zijn belangrijker	★	Er is nu te weinig groen in het stationsgebied	★★

### Verder genoemd

- Meer ruimte, dat maakt het stationsgebied aantrekkelijker om te verblijven
- Meer ruimte, meer groen is goed voor de gezondheid en het welzijn van mensen
- Zo laten, groen is belangrijk voor het milieu
- Zo laten, groen is niet zo belangrijk in het stationsgebied
- Minder ruimte, groen heeft onderhoud nodig en dat brengt kosten met zich mee
- Minder ruimte, groen hoort niet thuis in het stationsgebied

### Illustratieve quotes van deelnemers

*"Te weinig natuur kan echt wel meer"*

*"Ruimte nodig voor overige verkeer en stalling"*

*"Het is een grote grijze grauwe stenen ruimte. Meer groen zou het vrolijker en gezelliger maken en draagt tevens bij aan het tegengaan van extreme hitte in de zomer."*

*"er is voldoende groen in de omgeving"*

*"Meer groen voor verkoeling van het centrum"*

*"Niet minder groen"*

*"Zeker niet verminderen. Indien er geld en ruimte over is, wel uitbreiden."*

*"Meer groen lijkt mij altijd beter."*

*"er is groen voldoende"*

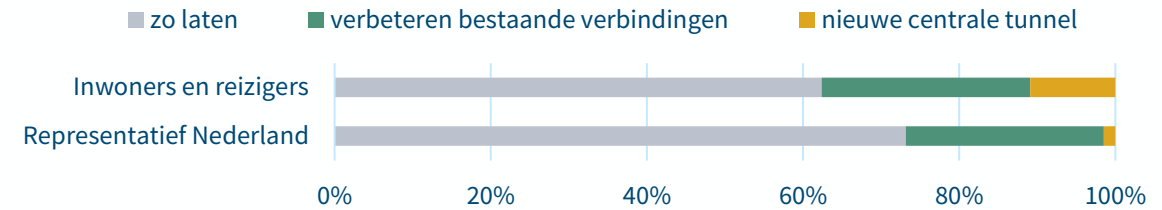
*"Meer groen nodig, geeft rust en gevoel van veiligheid. Het is nu saai."*

*"Het is nu een betonnen bedoeling"*

*"Meer groen zo mooi zijn, maar ik moest keuzes maken"*



# Uitwerking: Verbinding Krispijn – binnenstad



## Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij 'Zo laten'	Frequentie	Argument bij 'Verbeteren bestaande verbindingen' en 'Nieuwe centrale tunnel'	Frequentie
De huidige situatie is prima	★★★★★	Dat zou beide wijken beter verbinden en toegankelijker maken	★★★
Besteed dit geld of deze ruimte liever aan andere zaken	★★★	Dat zou het station fijner en aantrekkelijker maken	★★
Ik heb geen mening over of geen beeld bij de verbinding Krispijn – binnenstad	★★	Dat zou het station toegankelijker maken	★

### Verder genoemd

- Meer ruimte, maar de verbinding moet vooral kwalitatief beter worden
- Meer ruimte, er is veel behoefte aan een ruimere verbinding
- Meer ruimte, als de verbinding beter wordt zal het aantal autogebruikers afnemen
- Meer ruimte, de huidige situatie is onveilig
- Meer ruimte, nu moet je in- en uitchecken, dat is onprettig
- Meer ruimte, er is nu geen fietsverbinding, dat is wel noodzakelijk
- Meer ruimte, daar is in de toekomst behoefte aan
- Zo laten, maak het station op een andere manier toegankelijker
- Zo laten, deze verbinding is niet belangrijk

### Illustratieve quotes van deelnemers

"Een verbinding met de binnenstad is heel belangrijk voor de toegankelijkheid voor langzaam verkeer naar de binnenstad. Dit kan het gebruik van de auto ook verminderen"

"is een keuze: ik begrijp de vraag wel, maar niet alles is mogelijk"

"Ik heb er geen zicht op, ik gebruik deze verbinding nooit"

"Barrière werking van het spoor verminderen zorgt voor een sprong in leefbaarheid en aantrekkelijkheid van zowel het stationsgebied als de omliggende (woon)wijken en versterkt de functie van de (binnen)stad als leef/winkel/woongebied"

"Niet nodig, te duur"

"Vergemakkelijkt het reizen van de ene kant naar de andere kant van het spoor"

"vanuit krispijn is het niet handig om er te komen dus kan wel beter."

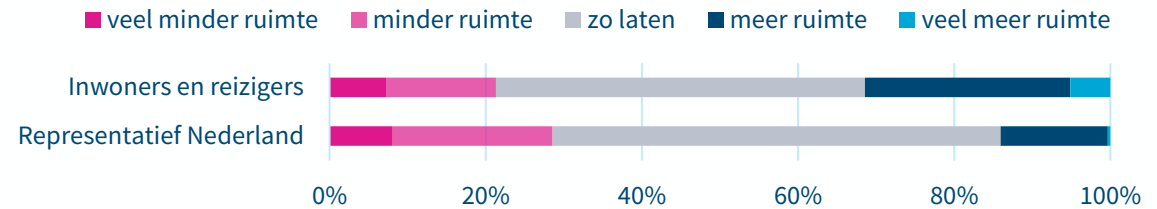
"Verbinding mag fraaier"

"Ik vind de huidige tunnel onveilige situaties geven en omrijden als je hemels breed kijkt"

"De verbinding is al goed genoeg zo als die nu is"



# Uitwerking: Winkels, wc's en andere voorzieningen op het station



## Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij '(Veel) minder ruimte'	Fre-quentie	Argument bij 'Zo laten'	Fre-quentie	Argument bij '(Veel) meer ruimte'	Fre-quentie
Er zijn genoeg winkels buiten het station	★★	Er zijn nu voldoende voorzieningen	★★★ ★★	Meer voorzieningen maken het station fijner om te verblijven	★★
Winkels en wc's zijn minder belangrijk dan andere stationsfuncties	★	Ik heb behoefte aan specifieke voorzieningen, zoals een toilet	★	Er moeten meer wc's komen op het station	★
Er is weinig behoefte aan voorzieningen in het station	★	Voorzieningen zijn belangrijk, dat moeten er niet minder worden	★	Er zijn nu te weinig voorzieningen	★

### Verder genoemd

- Meer ruimte, want het station is het visitekaartje van de stad, dat moet goed geregeld zijn
- Meer ruimte, er moet met name meer horeca bij komen
- Meer ruimte, er is ook nog ruimte voor voorzieningen op het station
- Zo laten, er is genoeg ruimte, vul eerst de leegstand in
- Zo laten, er is geen ruimte voor extra voorzieningen in het station
- Zo laten of minder ruimte, er is met name minder/geen behoefte aan winkels in het station
- Minder ruimte, maar zorg dat er wel wc's zijn

### Illustratieve quotes van deelnemers

"Er is nu welgeteld niets. Daar mag dus veel meer aan gebeuren."

"Ruimte voor winkels mag minder zolang er een plek is waar mensen wat te eten en te drinken kunnen kopen voor onderweg. Echter, wc's moet geen ruimte op worden bespaard. Dit is toch wel een eerste levensbehoefte. Gezellige winkeltjes hoe leuk ook zijn dat niet."

"Een stations plein in niet een Mall"

"Zorg ervoor dat reizigers reizen kunnen combineren met het aangename en noodzakelijke, zoals bijvoorbeeld boodschappen doen terwijl je wacht op de trein"

"WINKELS ZIJN ONZIN"

"Een wc is er al, net als een paar winkels. Prima zo."

"Is beperkt, maar functioneel mijns inziens, met name door aanwezigheid AH To Go."

"Genoeg winkels in de buurt, wc's zou wel ruimte voor gemaakt moeten worden"

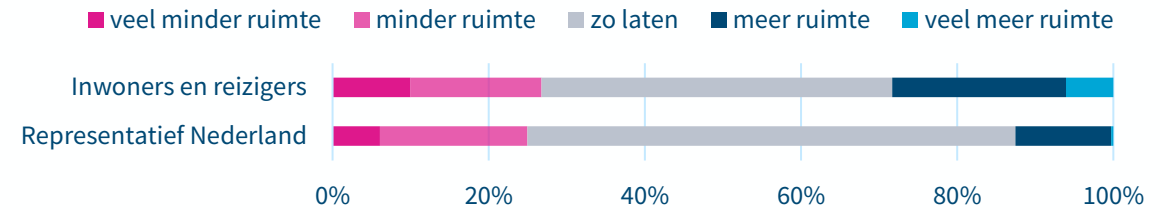
"vooral WC's zijn essentieel, wat winkeltjes maken het gezellig"

"ik vind vooral de wc's wel een punt"





# Uitwerking: Ontmoeten en verblijven



## Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij '(Veel) minder ruimte'	Fre-quentie	Argument bij 'Zo laten'	Fre-quentie	Argument bij '(Veel) meer ruimte'	Fre-quentie
Het stationsgebied is niet een plek om te ontmoeten en verblijven	★★	De huidige situatie is goed	★★★★	Dan wordt het stationsgebied gezelliger	★★
Er is (ruim) voldoende mogelijkheid om te ontmoeten en verblijven buiten het stationsgebied	★	Ontmoeten en verblijven is belangrijk	★★★	Dan wordt het stationsgebied fijner om te verblijven	★★
Ontmoeten en verblijven is belangrijk, daar moet wel wat ruimte voor blijven	★	Besteed deze ruimte of dit geld liever aan andere zaken	★	Het is fijn als je even kan zitten als je moet wachten	★

### Verder genoemd

- Meer ruimte, dat maakt het stationsgebied mooier
- Zo laten, maar maak de bestaande ruimte kwalitatief beter
- Zo laten, er is voldoende ruimte om te ontmoeten en verblijven buiten het stationsgebied
- Zo laten, ruimte voor ontmoeten en verblijven is belangrijk, dat moet vooral niet minder worden
- Minder ruimte, besteed deze ruimte liever aan andere zaken
- Minder ruimte, een klein beetje ruimte om te ontmoeten en verblijven is voldoende
- Minder ruimte, er is op dit moment te veel ruimte om te ontmoeten en verblijven

### Illustratieve quotes van deelnemers

"Dat zou goed zijn voor de uitstraling van het station"

"Pleinen, bankjes en terrassen maken het gebied aantrekkelijk en toegankelijk. Wat mij betreft is dat in de huidige situatie voldoende, dus niet meer ruimte voor maken maar ook zeker niet minder."

"er moeten geen mensen blijven hangen"

"Maak het wat gezelliger, bij wachten. Wordt je vrolijk van"

"Lekker plekje om ge zitten en wachten"

"Er is momenteel al genoeg plaats hiervoor, zeker in het park."

"Zou mooi zijn, maar geen prioriteit"

"Net zoals bij groen: dit zorgt voor ontspanning en meer 'geluk' in het leven"

"niet uitbreiden wegens ruimtegebrek"

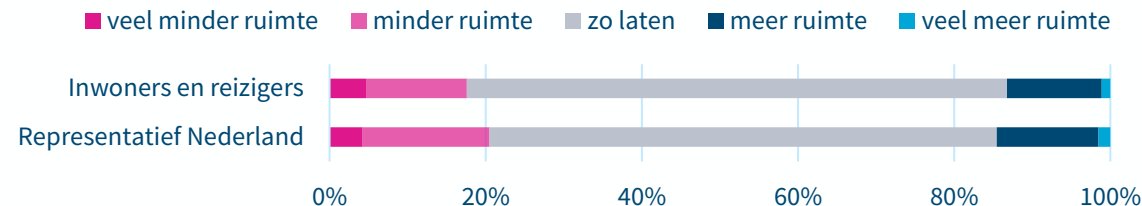
"Het is een winderige koude plek waar je niet graag zit."

"Is goed zoals het is"

"pleinen, terrassen enz. zijn leuk voor in de binnenstad"



# Uitwerking: Voetgangers



## Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij '(Veel) minder ruimte'	Fre-quentie	Argument bij 'Zo laten'	Fre-quentie	Argument bij '(Veel) meer ruimte'	Fre-quentie
Er is nu (te) veel ruimte voor voetgangers	★	De huidige situatie is prima	★★★★	Voetgangers moeten meer ruimte krijgen ten opzichte van ander verkeer	★
	★	Er is genoeg ruimte in de huidige situatie	★★★	Voetgangers moeten meer ruimte krijgen voor de veiligheid	★
	★	Andere zaken hebben meer prioriteit	★	De huidige voetpaden zijn (te) krap	★

### Verder genoemd

- Meer ruimte, er moet een betere verbinding komen tussen het stationsgebied en het centrum
- Meer ruimte, dat stimuleert reizigers om lopend naar het station te komen
- Zo laten, maar voetgangers moeten niet minder ruimte krijgen
- Zo laten, er hoeft niet heel veel ruimte te zijn voor voetgangers in het stationsgebied
- Minder ruimte, sneller verkeer moet de voorkeur krijgen boven voetgangers
- Minder ruimte, er is nu te veel open ruimte
- Minder ruimte, andere zaken hebben meer prioriteit

### Illustratieve quotes van deelnemers

"Ik ga zelf regelmatig als voetganger naar het station en ervaar de ruimte voor voetgangers nu als prettig. Het zou zeker niet minder moeten, maar meer ruimte is ook niet nodig denk ik."

"Is prima zo"

"niet uitbreiden wegens ruimtegebrek"

"Nu genoeg voetpaden om overal te komen"

"Minder auto, meer voetganger."

"er is weinig voetgangersgebied dus dat kan beter"

"Ik denk dat er genoeg ruimte is voor voetgangers voor mensen die ook daadwerkelijk te voet willen gaan."

"VOETGANGERS MOETEN BESCHERMD WORDEN, ALLES VLIEGT ZE OM DE OREN"

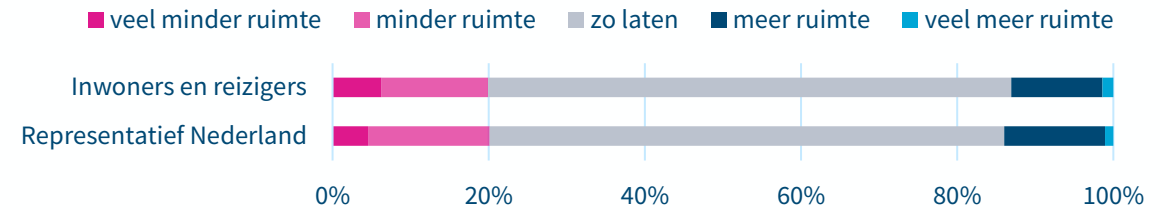
"het is prima hoeveel ruimte er is voor voetgangers"

"Voetgangers zijn er veel. Zou beter zijn als er meer ruimte voor hen zou zijn"

"Minder ruimte voor voetgangers omdat de paden al vrij breed zijn."



# Uitwerking: Fietsers



## Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij '(Veel) minder ruimte'	Fre-quentie	Argument bij 'Zo laten'	Fre-quentie	Argument bij '(Veel) meer ruimte'	Fre-quentie
Er is nu (te) veel ruimte voor fietsers	★★	De huidige situatie is prima	★★★★	Er moet vooral minder ander verkeer komen rondom het station	★
Andere zaken zijn belangrijker dan fietsers	★	Dat kost te veel ruimte of geld	★★	Fietsers moeten meer ruimte krijgen voor de veiligheid	★
		Er is al genoeg ruimte voor fietsers	★★	Voor de toekomstige groei zijn de fietspaden te krap	★

### Verder genoemd

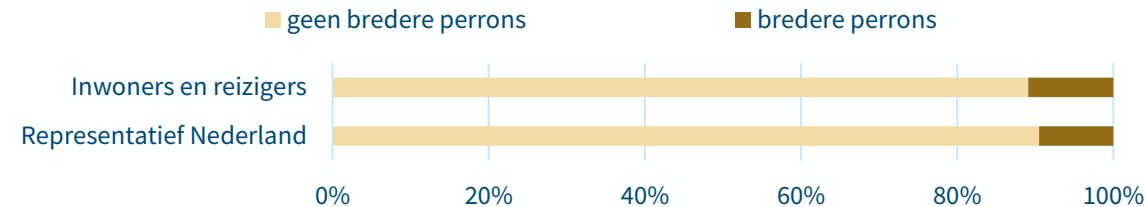
- Meer ruimte, want fietsers moeten prioriteit krijgen in het stationsgebied
- Meer ruimte, want fietspaden dragen bij aan de bereikbaarheid van het station
- Meer ruimte, want dat stimuleert reizigers om fietsend naar het station te komen
- Meer ruimte, want de huidige fietspaden zijn te krap
- Zo laten, de fietspaden zijn ruim genoeg, maar nog niet veilig genoeg
- Zo laten, de ruimte mag vooral niet minder worden
- Zo laten, want de fietspaden zijn al veilig genoeg
- Minder ruimte, fietspaden zijn een inefficiënte vorm van ruimtegebruik
- Minder ruimte, maar de fietspaden moeten wel beter worden ingericht

### Illustratieve quotes van deelnemers

- "Er zijn prima fietspaden"
- "Zijn mooie fietspaden bij het station op dit moment"
- "Kan best wel wat minder"
- "Is prima zo is van alle kanten bereikbaar met de fiets"
- "Minder autoverkeer meer fietsen"
- "Er is genoeg ruimte voor fietspaden nu."
- "Prima. Wel duidelijker maken dat er een fietspad ligt. Niet iedereen heeft dat altijd door."
- "Hier mag niks af"
- "niet uitbreiden wegens ruimtegebrek"
- "Op dit station vind ik de ruimte voor fiets en voetgangers iets minder belangrijk"
- "Is ook prima zoals t nu is."
- "Er wordt tegenwoordig veel fietsen gebruikt en in de toekomst nog veel meer fietsen gebruikt. Dit natuurlijk schoon rijden, beter voor het milieu."



# Uitwerking: Bredere perrons vs Weizigtpark



## Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij 'Geen bredere perrons'	Frequentie	Argument bij 'Bredere perrons'	Frequentie
De huidige perrons zijn breed genoeg	★★★★★	De perrons zijn nu te smal, het station is ontoegankelijk	★
Het Weizigtpark mag niet kleiner worden	★★	Dat verlicht de drukte op de perrons	★
Het Weizigtpark is belangrijk	★★	Grotere perrons zijn veiliger	★

### Verder genoemd

- Bredere perrons, de perrons zijn niet toekomstbestendig, als er meer treinreizigers bijkomen zijn de perrons te smal
- Geen bredere perrons ten koste van het Weizigtpark, los de krappe perrons op een andere manier op
- Geen bredere perrons, dat kost te veel geld
- Geen bredere perrons, brede perrons zijn niet belangrijk
- Geen bredere perrons, maak het park het liefst nog groter
- Geen bredere perrons, het park moet zoveel mogelijk ruimte krijgen

### Illustratieve quotes van deelnemers

"Volgens mij is dit niet nodig."

"Bredere perrons is m.i. voor het station Dordrecht niet nodig. Intercity's kunnen prima stoppen bij deze perrons, ook al wil men mogelijk de trein iets langer maken."

"veiligheid voor alles jongens"

"Omdat groen niet zomaar gekapt moet worden. Groen is belangrijk voor de toekomst, daarnaast werkt het stressverlagend, verkoelend en voorkomt het wateroverlast. Bij klimaatadaptatie hoort bestaand groen!"

"Perrons zijn wel smal"

"Ik zou liever niet inleveren op het Weizigtpark"

"zonde van het groen"

"Zijn nu te smal op perrons waar intercity's naar Amsterdam/Den Haag vertrekken. Bij spoor 1 vooral het geval in de spijtijden."

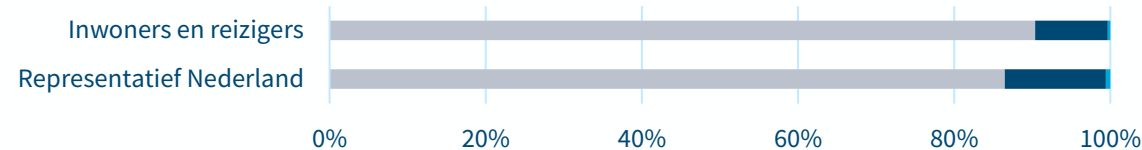
"Niet het park aantasten!"

"De perrons zijn smal en dit is niet ideaal. Het is tegelijkertijd meestal niet al te druk, dus het is wel te doen. Verbreden ten koste van groen vind ik erger."



# Uitwerking: Appartementen

■ zo laten   ■ meer ruimte   ■ veel meer ruimte



## Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij 'Zo laten'	Frequentie	Argument bij '(Veel) meer ruimte'	Frequentie
Het stationsgebied is niet geschikt als woonlocatie, andere locaties zijn dat wel	★★★★	Er moeten meer woningen komen, er is een woningtekort	★★★
Appartementen kosten te veel ruimte	★★★		
Er zijn al meer dan genoeg woningen in het stationsgebied	★★★		

### Verder genoemd

- Meer ruimte, want appartementen in de buurt van het station stimuleren ov-gebruik
- Zo laten, het stationsgebied moet een doorstroomlocatie zijn, geen woongebied
- Zo laten, er is geen behoefte aan appartementen
- Zo laten, appartementen verhogen de verkeersdruk, dat kan het stationsgebied er niet bij hebben
- Zo laten, appartementen maken het stationsgebied minder aantrekkelijk

### Illustratieve quotes van deelnemers

*"Er is een woningen te kort"*

*"Er zijn meer (voor laag- en middeninkomens betaalbare) appartementen in en rond het centrum nodig, maar dat hoeft niet per se op deze plek zo dichtbij het station."*

*"is zo al te vol en ruimtelijk gezien niet doen"*

*"Had ik ook gewild maar geen ruimte voor"*

*"Niet leuk aan een treinstation wonen"*

*"zijn betere plekken voor"*

*"Gezien de woningnood is dat heel hard nodig"*

*"Lijkt me geen goede locatie"*

*"De gemeente Dordrecht moet niet alleen rondom het stationsgebied, maar door heel de stad meer bouw van (BETAALBARE) appartementen mogelijk maken."*

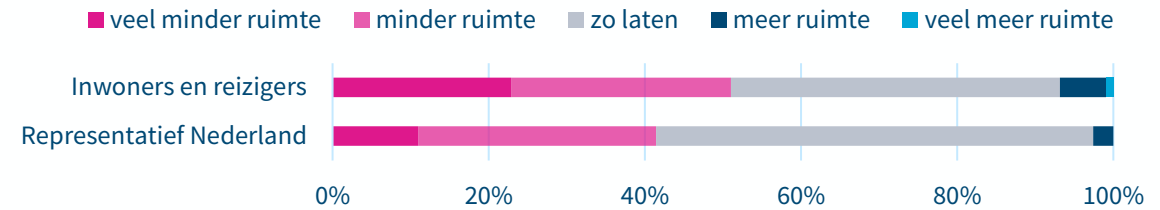
*"Er is genoeg woningruimte in de buurt beschikbaar."*

*"worden nieuwe wijken gebouwd. open ruimte hier is wel fijn voor doorloop."*

*"Niet alles volbouwen"*



# Uitwerking: Fietsenstallingen bovengronds



## Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij '(Veel) minder ruimte'	Fre-quentie	Argument bij 'Zo laten'	Fre-quentie	Argument bij '(Veel) meer ruimte'	Fre-quentie
Ondergrondse fietsenstallingen hebben de voorkeur boven bovengrondse	★★★ ★★	De huidige situatie is goed	★★★	Meer ruimte, dat stimuleert fietsen (in plaats van auto's)	★
Bovengrondse fietsenstallingen zijn lelijk	★★	Bovengrondse fietsenstallingen zijn belangrijk, maak er vooral niet minder van	★★		
Bovengrondse fietsenstallingen nemen veel ruimte in beslag	★	Ondergrondse fietsenstallingen hebben de voorkeur boven bovengrondse	★		

### Verder genoemd

- Meer ruimte, er zijn meer fietsenstallingen nodig
- Zo laten, er is geen behoefte aan extra (bovengrondse) fietsenstallingen
- Zo laten, bovengrondse fietsenstallingen zien er lelijk uit
- Minder ruimte, er zijn meer bovengrondse fietsenstallingen dan nodig

### Illustratieve quotes van deelnemers

"Ik zie de fietsenstalling liever onder de grond. Ziet er veel beter uit en beperkt de overlast van zwerffietsen mits er op gehandhaafd wordt."

"Lelijk gezicht de fietsen naast de busstandplaatsen. Bij wind vallen ze om."

"Het is prima zo, er is een relatief grote fietsenstalling"

"Ondergronds is eigenlijk beter"

"GENOEG AANWEZIG"

"Fiets bereikbaarheid moet blijven"

"Fietsenstalling boven de grond heeft minder de voorkeur dan onder de grond. Daarom de keus voor minder ruimte."

"De huidige stallingen zijn erg vol en hebben te weinig ruimte voor een fiets"

"Beter onder de grond maken"

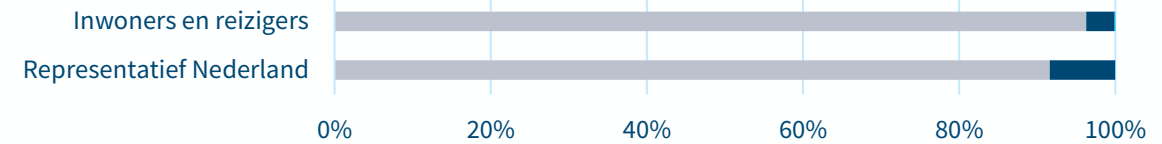
"Dit is lelijk, liever ondergronds"

"Bovengrondse ruimte is schaars. Parkeren is wat mij betreft geen efficiënt gebruik van deze schaarse ruimte."



# Uitwerking: Ruimte voor kantoren

■ zo laten    ■ meer ruimte    ■ veel meer ruimte



## Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij 'Zo laten'	Frequentie	Argument bij 'Meer ruimte'	Frequentie
Er zijn al (meer dan) genoeg kantoren in het stationsgebied	★★★	Meer ruimte, want dat levert geld op	★
Meer ruimte voor kantoren is niet nodig	★★★		
Er is veel leegstand, vul die eerst op	★★		

### Verder genoemd

- Meer ruimte, want kantoren in de buurt van het station stimuleren ov-gebruik
- Meer ruimte, want stationsgebieden zijn goede plekken voor kantoren
- Zo laten, er is geen behoefte aan extra kantooruimte
- Zo laten, want andere locaties zijn geschikter voor kantoren
- Zo laten, want kantoren kosten (te) veel ruimte
- Zo laten, want door thuiswerken is er minder behoefte aan kantooruimte
- Zo laten, het stationsgebied is een doorstroomlocatie, niet een locatie voor bedrijven
- Zo laten, want dat gaat ten koste van de mooie locatie

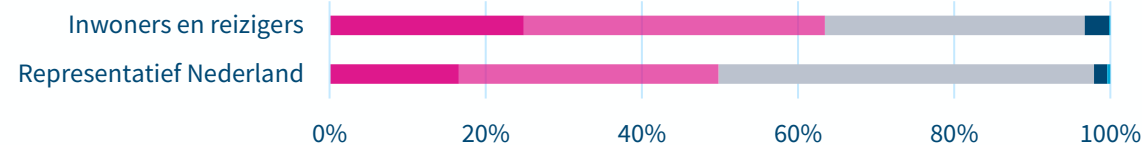
### Illustratieve quotes van deelnemers

- "niet volbouwen"*
- "Ik zie niet in waarom er kantoren in het stationsgebied moeten komen"*
- "Dat mag lekker ergens anders gedaan worden"*
- "is denk ik weinig interesse voor"*
- "Denk dat voor veel werkgevers een kantoor nabij het station goed is voor de bereikbaarheid. Kantoren hebben minder last van treinen"*
- "Geen geschikte locatie"*
- "Er zijn er al genoeg"*
- "er is genoeg kantooruimte rond het station of op korte loopafstand"*
- "Om de plannen betaalbaar te maken lijkt het mij goed om kantoren te bouwen op het station."*
- "Er staat genoeg leeg, deze eerst maar opvullen"*
- "Er is een woningnood, bedrijven kunnen even wachten"*
- "Dan is er nog weinig ruimte voor andere dingen"*



# Uitwerking: Autoverkeer

■ veel minder ruimte ■ minder ruimte ■ zo laten ■ meer ruimte ■ veel meer ruimte



## Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij '(Veel) minder ruimte'	Fre-quentie	Argument bij 'Zo laten'	Fre-quentie	Argument bij '(Veel) meer ruimte'	Fre-quentie
Er is (te) veel ruimte voor auto's in de huidige situatie	★★★★	De huidige situatie is prima	★★★	Er is te weinig gekozen voor '(Veel) meer ruimte' voor deze analyse	
Minder auto's maken het stationsgebied veiliger en rustiger	★★	De ruimte voor auto's is voldoende	★		
Dan is er meer ruimte voor andere zaken	★	Maak niet minder ruimte voor auto's	★		

### Verder genoemd

- Meer ruimte, de huidige situaties voor auto's is te klein en oncomfortabel
- Zo laten, het blijft nodig om soms van en naar het station te reizen met de auto
- Zo laten, ruimte voor auto's is belangrijk voor de bereikbaarheid van het station
- Zo laten, andere zaken hebben meer prioriteit
- Zo laten, de K&R plekken zijn nu goed, haal die niet weg
- Zo laten, maar breid de K&R plekken het liefst uit
- Minder ruimte, auto's zouden alleen maar moeten ophalen en afzetten in het stationsgebied
- Minder ruimte, autogebruik moet ontmoedigd worden
- Minder ruimte, maar behoud wel de K&R plekken

### Illustratieve quotes van deelnemers

*"Er is voldoende ruimte voor de auto's"*

*"Minder auto's voor veiligheid voetgangers"*

*"Ondanks dat ik zelf geen auto bezit vind ik het niet kunnen dat auto's op steeds meer plaatsen geweigerd worden en dat het de mensen bijna onmogelijk maakt om nog met de auto de stad in te kunnen."*

*"Minder autoverkeer is beter"*

*"Autoverkeer kan minder, om meer ruimte te maken voor andere dingen"*

*"Bereikbaarheid station en centrum met de auto blijft belangrijk"*

*"Minder auto's om duurzame vervoersmiddelen te stimuleren"*

*"Dit zou ik vooral zo laten al dan niet verruimen. De ongelukkige dienstregeling van de NS en Qbuzz maken vaak dat ik noodgedwongen per auto afgehaald moet worden van Dordrecht station."*

*"Er is al te veel autoverkeer rondom station aan centrum zijde"*

*"alleen een K+R ruimte en een taxi ruimte nodig om mensen af te zetten"*





# 4. Resultaten Deel 2:

## Advies geven over keuzes voor de Oude Lijn

[Terug naar Inhoudsopgave](#)



# Deelnemers denken mee over 8 opties voor de Oude Lijn

wevaluate Oude Lijn

←

## Welke keuzes moet de overheid maken voor de Oude Lijn?

Verplaats de schuifjes om meer of minder in te zetten op de opties

Sorteer ▾ Vergelijk ⇄

- 2 nieuwe stations bouwen: Schiedam Kethel en Rotterdam Van Nelle** €€€€€ 🚶🚶🚶🏠🏠🏠  
Niet doen
- Betere verbindingen van de bus, tram en metro naar stations** €€€ 🚶🚶🏠  
Geen extra geld
- Nieuw station bouwen: Rijswijk Buiten** € 🚶🚶🏠  
Niet doen
- Meer plekken met deelfietsen, deelscooters en deelauto's in de buurt van stations** €€ 🚶🚶🏠  
Geen extra geld
- Meer sprinters per uur** €€€€€€ 🏠  
6x per uur (zo is het nu)
- De nieuwe sporen tussen Delft en Schiedam minder zichtbaar maken in het landschap** €€€€€  
Standaard bouwen
- Betere fietsroutes naar stations** € 🚶🚶🏠  
Geen extra geld
- Nieuw station bouwen: Dordrecht Leerpark** € 🚶🚶🏠  
Niet doen

Volgende →

## Gevolgen

Kosten overheid



Extra mensen die met het ov belangrijke plekken goed kunnen bereiken



Mogelijkheid om extra huizen in de buurt van stations te bouwen



Feedback

## Toelichting

- In het eerste deel van de raadpleging kregen deelnemers 8 investeringen te zien die de overheid kan doen op en rond de Oude Lijn (zie het plaatje links).
- Deelnemers zagen op drie metertjes het effect van hun keuzes op:
  - De kosten voor de overheid
  - Hoeveel extra mensen met het openbaar vervoer op belangrijke plekken kunnen komen.
  - Wat de mogelijkheden zijn om extra huizen te bouwen in de buurt van stations van de Oude Lijn



# Kenmerken deelnemers die advies gaven over de Oude Lijn

Samenstelling van de respondenten naar geslacht, leeftijd, opleidingsniveau, hoe vaak men met de trein reist en of men woont of werkt in de buurt van het station

	Open (N=1.886)	Panel (N=2.880)
<b>Geslacht</b>		
Man	64%	42%
Vrouw	35%	58%
<b>Leeftijd</b>		
18 tot 25 jaar	8%	13%
25 tot 34 jaar	27%	21%
35 tot 44 jaar	20%	20%
45 tot 54 jaar	17%	18%
55 tot 64 jaar	15%	12%
65 en ouder	13%	15%
<b>Opleiding</b>		
Praktisch	3%	23%
Middel	14%	40%
Theoretisch	83%	37%
<b>Hoe vaak reis je met de trein?</b>		
Minimaal enkele keren per maand	94%	73%
Minder vaak of nooit	5%	26%
<b>Woont in Zuid-Holland</b>	82%	44%

## Toelichting

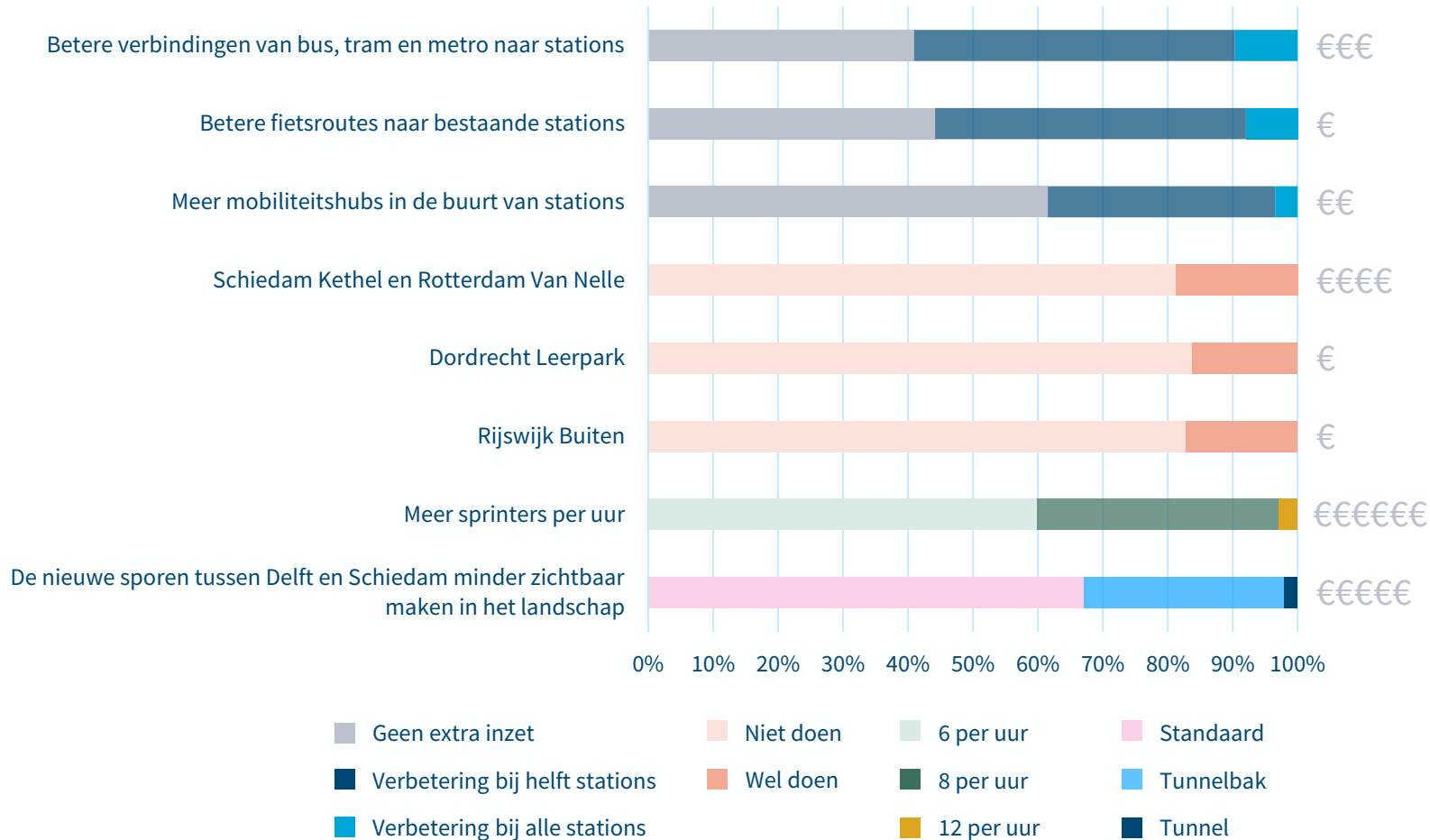
- Als we kijken naar de deelnemers die advies gaven over de Oude Lijn, dan zien we dat aan de open raadpleging in vergelijking met de panel raadpleging veel meer mannen meededen, iets meer 25-34 jarigen en theoretisch opgeleide mensen en iets minder 18-24 jarigen.
- Van de deelnemers aan de open raadpleging woont een meerderheid (82%) in Zuid-Holland. De paneldeelnemers wonen meer verspreid over het land.
- Een grote meerderheid van de deelnemers aan zowel open als panel raadpleging reist minimaal enkele keren per maand met de trein. Onder paneldeelnemers is een groter aandeel (26%) dat niet vaak of nooit met de trein reist in vergelijking met de open raadpleging.



# Resultaten: Welke keuzes moet de overheid maken bij de Oude Lijn?

## Percentage deelnemers dat een bepaalde inzet kiest

Representatief  
Nederland



## Belangrijkste inzichten

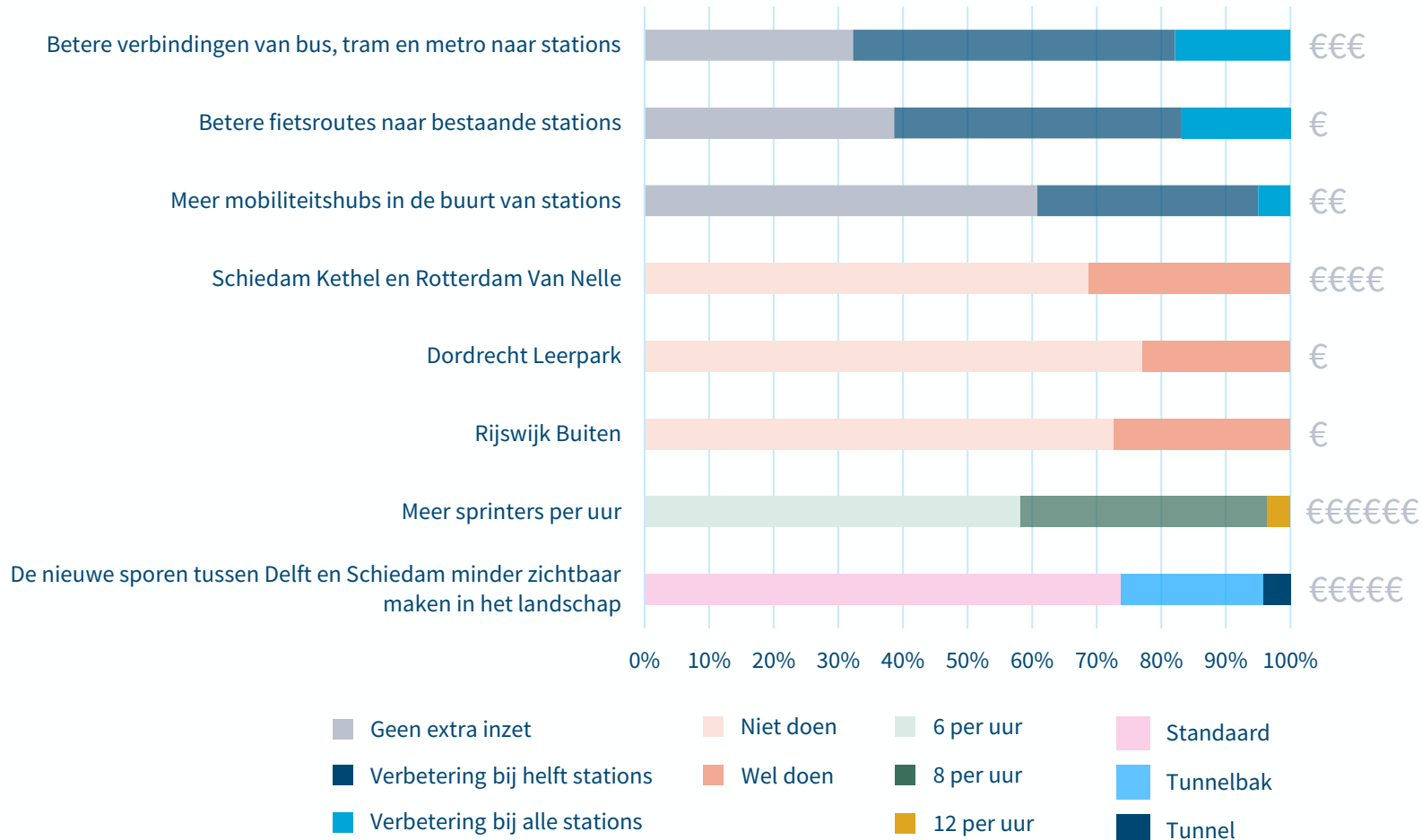
- Meer dan de helft van de deelnemers vindt dat er extra investeringen moeten worden gedaan in betere fietsverbindingen en openbaar vervoerverbindingen naar de stations.
- Per nieuw station adviseert tussen de 15-20% van de deelnemers om het te bouwen. 33% adviseert om minstens één van de stations te bouwen.
- Een heel klein deel van de deelnemers adviseert een tunnel om nieuwe sporen tussen Delft en Schiedam in te passen (2%) of om 12 keer per uur een sprinter te laten rijden (3%).
- Bijna 40% van de deelnemers adviseert om te investeren in Mobiliteitshubs in de buurt van stations en om 8 sprinters per uur te laten rijden.



# Resultaten: Welke keuzes moet de overheid maken bij de Oude Lijn?

## Percentage deelnemers dat een bepaalde inzet kiest

Inwoners en reizigers



## Belangrijkste inzichten

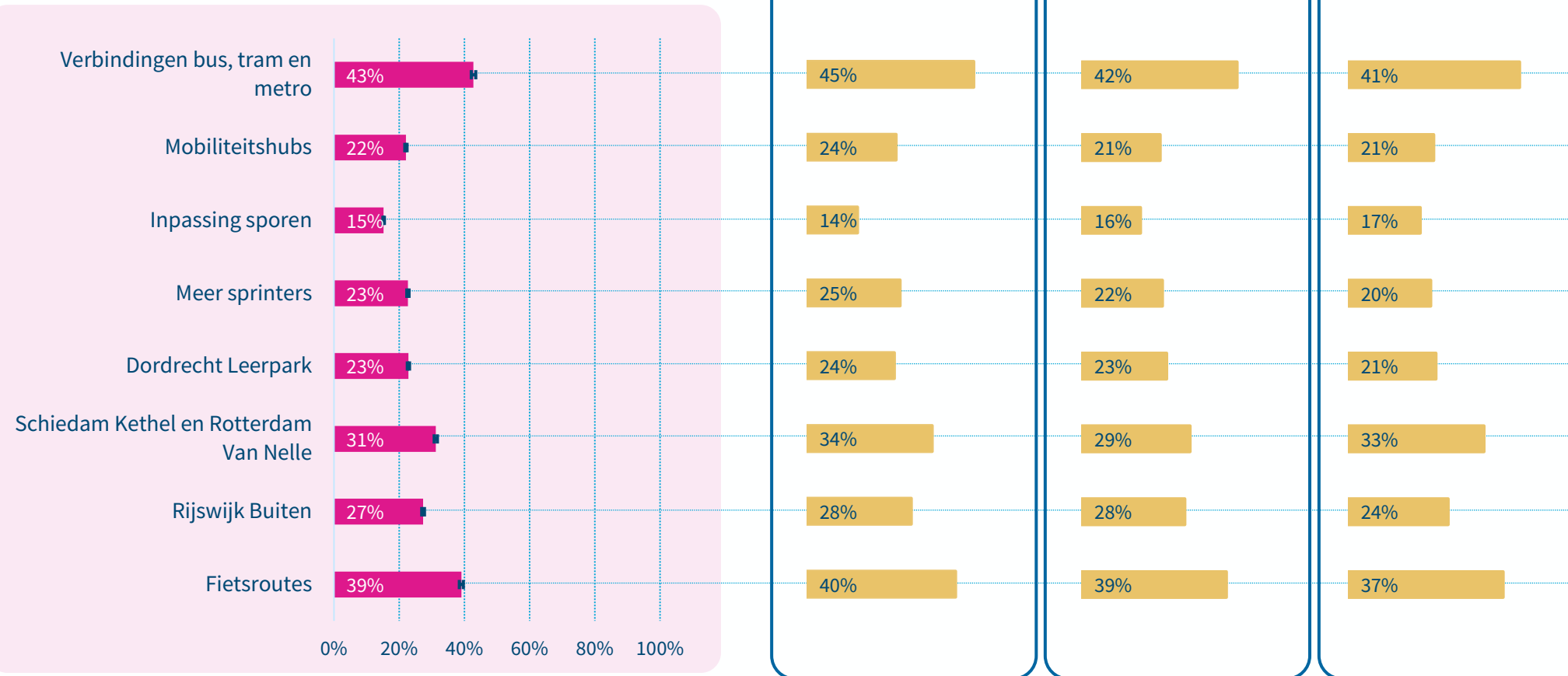
- Inwoners van Zuid-Holland en reizigers die gebruik maken van de Oude Lijn adviseren relatief vaak om nieuwe stations te bouwen. 50% van deze groep adviseert om minstens één van de stations te bouwen.
- Ook is het percentage deelnemers dat adviseert om te investeren in fietsverbindingen en openbaar vervoerverbindingen naar bestaande stations hoger onder inwoners en reizigers vergeleken met de gemiddelde Nederlander.
- Er zijn geen significante verschillen tussen de adviezen van inwoners van Zuid-Holland en deelnemers die aangeven dat ze regelmatig reizen op de Oude Lijn.



# Welke keuzes moeten we maken voor de Oude Lijn?

Uitgesplitst naar leeftijd. Nauwelijks verschillen.

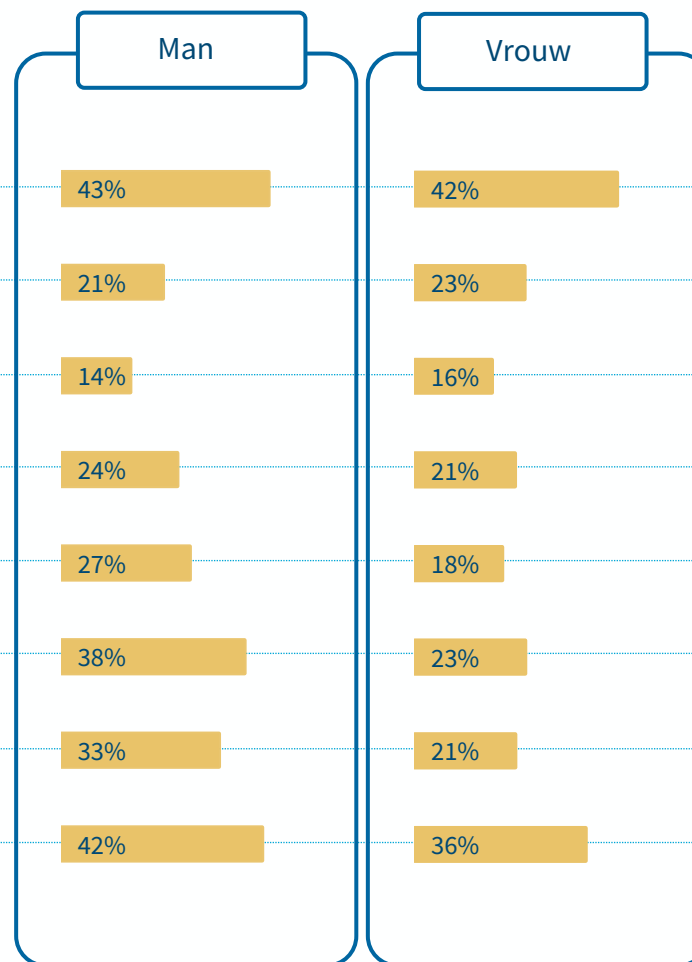
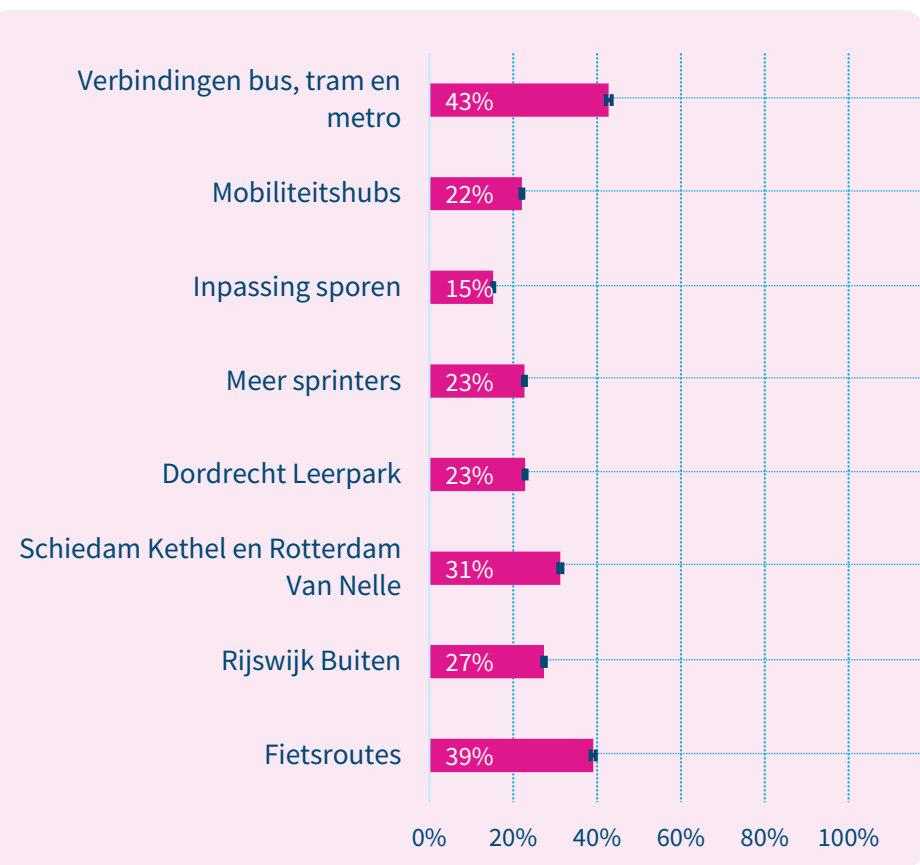
Gemiddelde positie schuifje  
Inwoners en reizigers



# Welke keuzes moeten we maken voor de Oude Lijn?

Uitgesplitst naar gender. Nauwelijks verschillen.

Gemiddelde positie schuifje  
Inwoners en reizigers



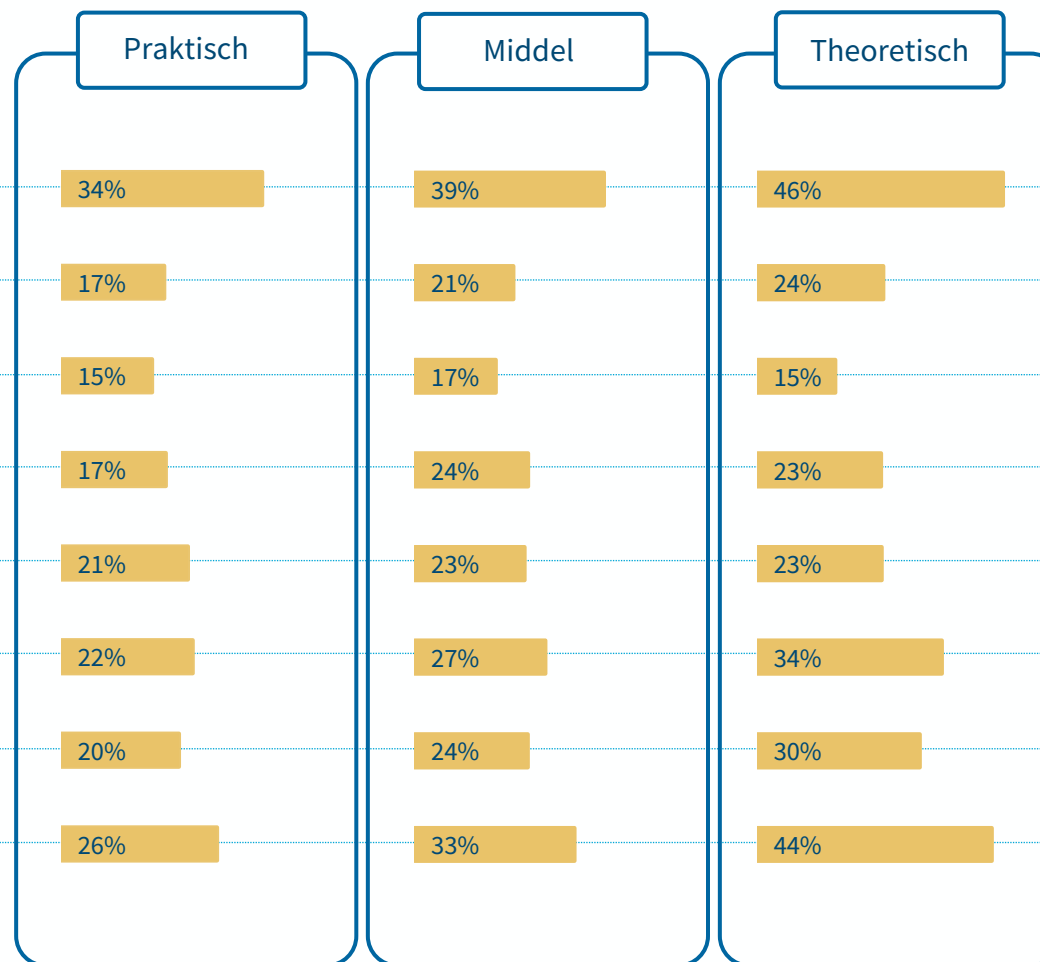
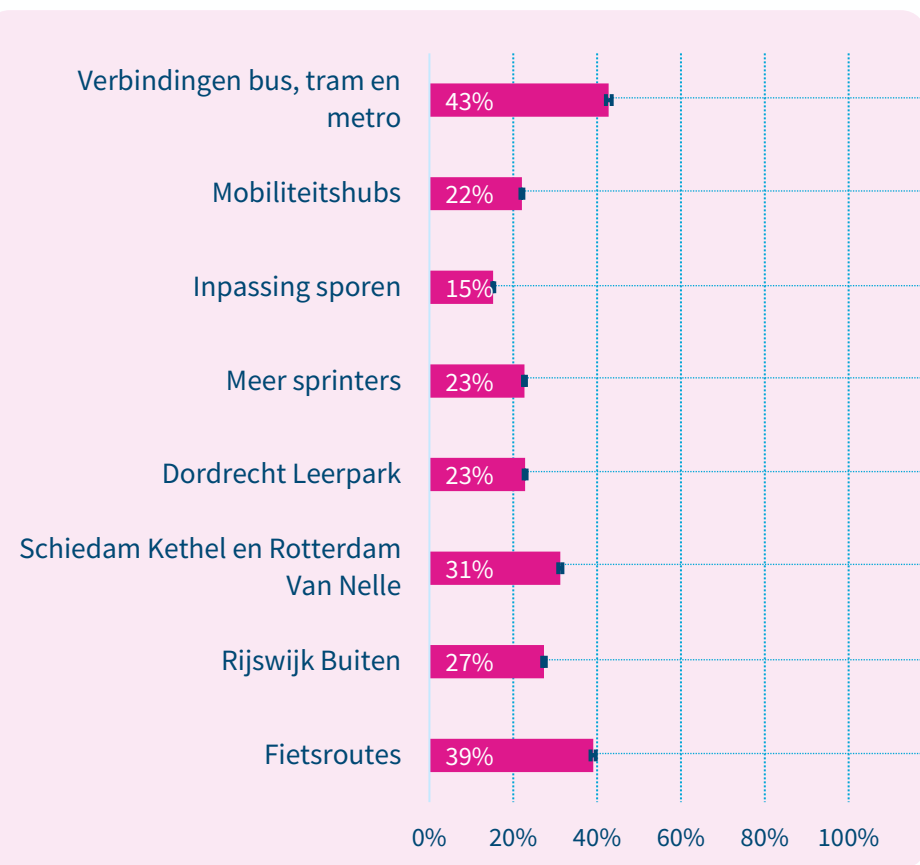
Mannen zetten meer dan vrouwen in op het bouwen van nieuwe stations



# Welke keuzes moeten we maken voor de Oude Lijn?

Uitgesplitst naar opleidingsniveau

Gemiddelde positie schuifje  
Inwoners en reizigers



Theoretisch geschoolden zetten iets meer in op het investeren in fietsverbindingen, openbaar verbindingen naar de stations en het bouwen van nieuwe stations

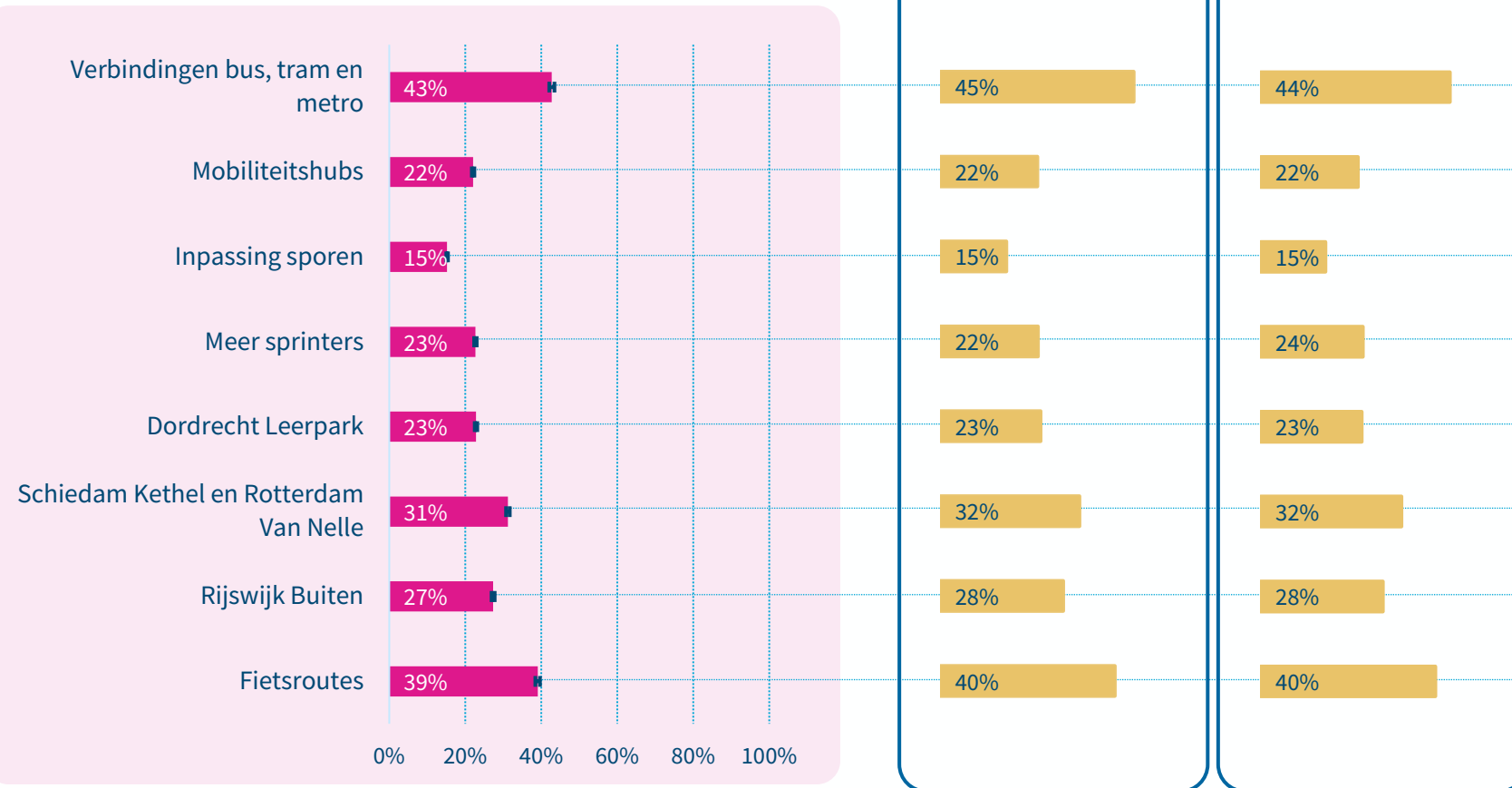




# Welke keuzes moeten we maken voor de Oude Lijn?

Uitgesplitst naar inwoners en reizigers. Nauwelijks verschillen.

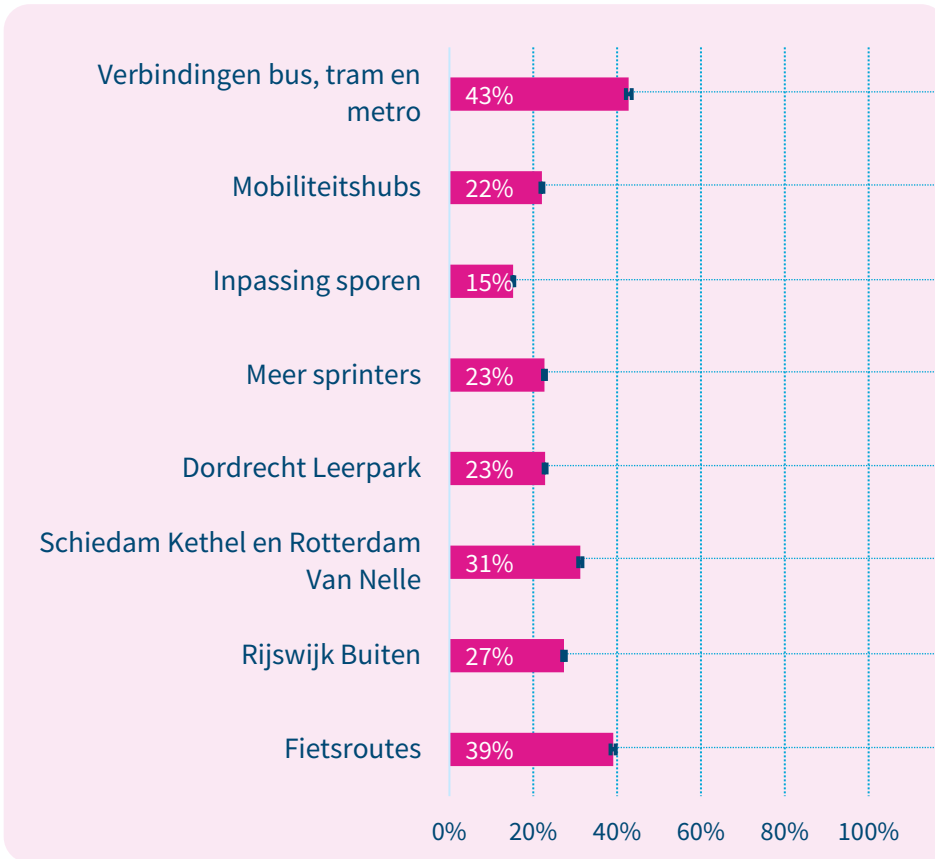
Gemiddelde positie schuifje  
Inwoners en reizigers



# Welke keuzes moeten we maken voor de Oude Lijn?

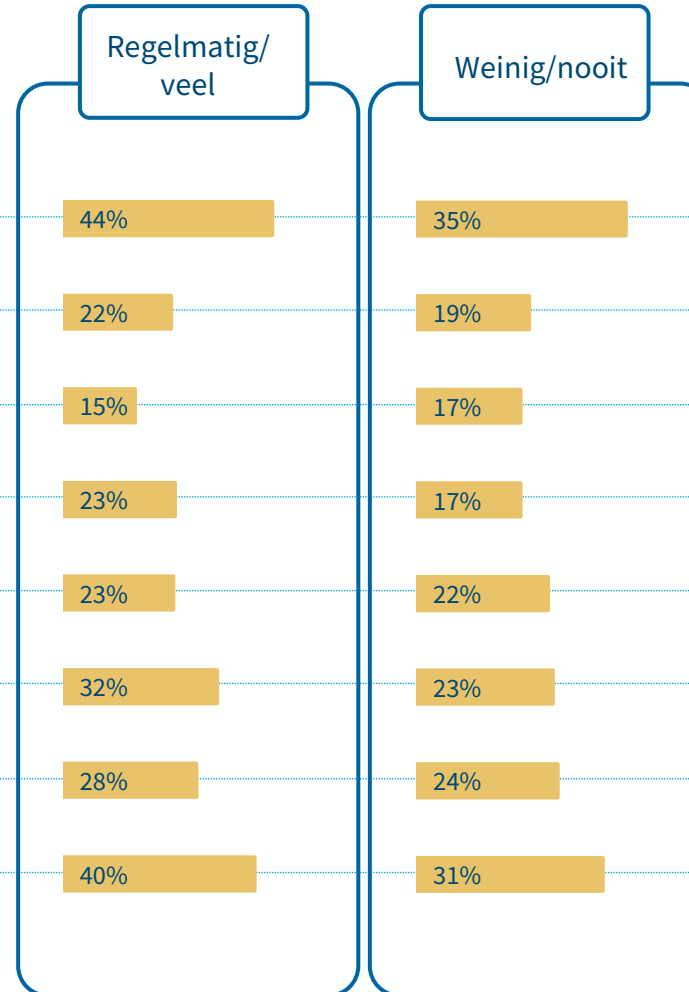
Uitgesplitst naar gebruik van de trein

Gemiddelde positie schuifje  
Inwoners en reizigers



Regelmatig/  
veel

Weinig/nooit



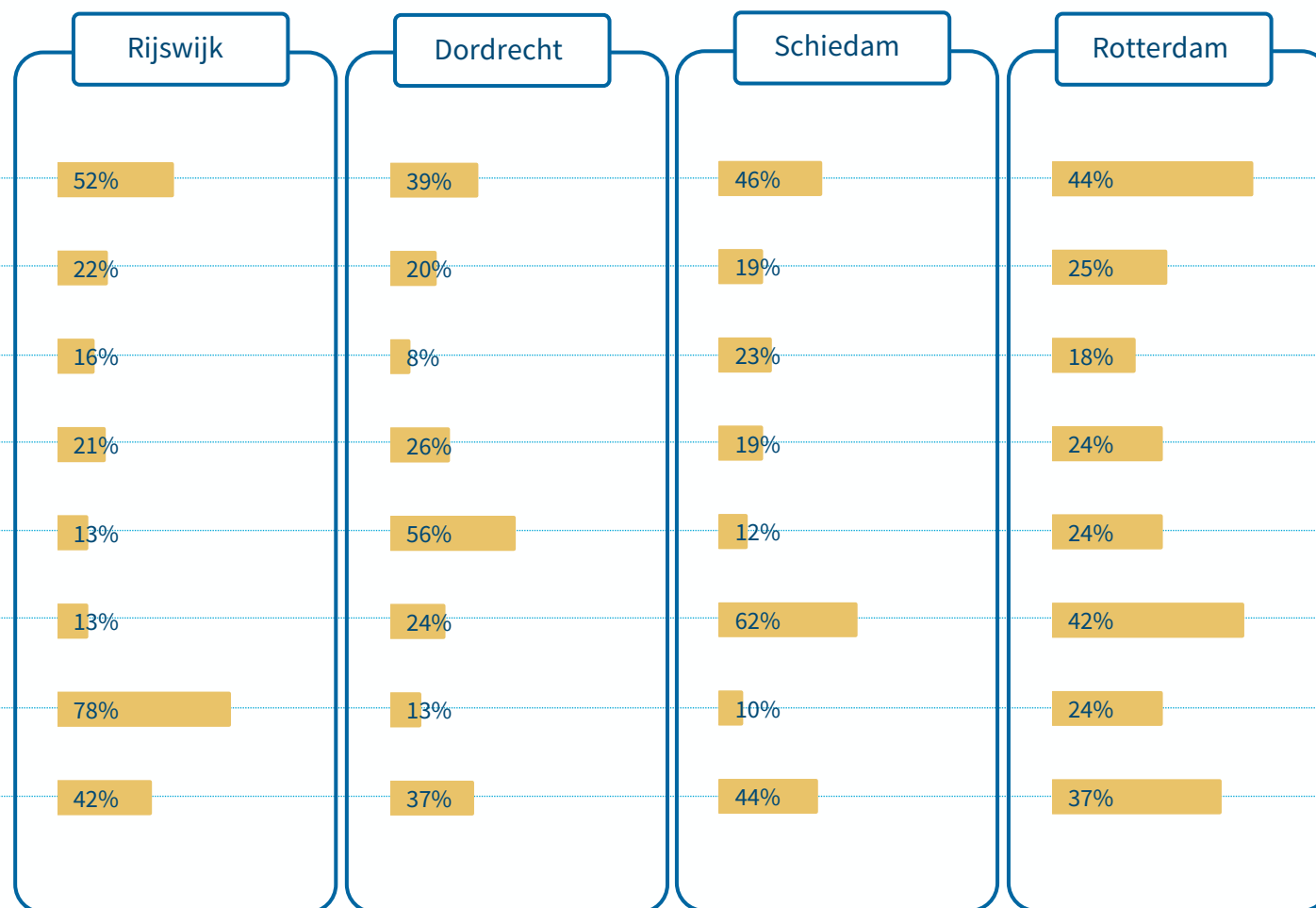
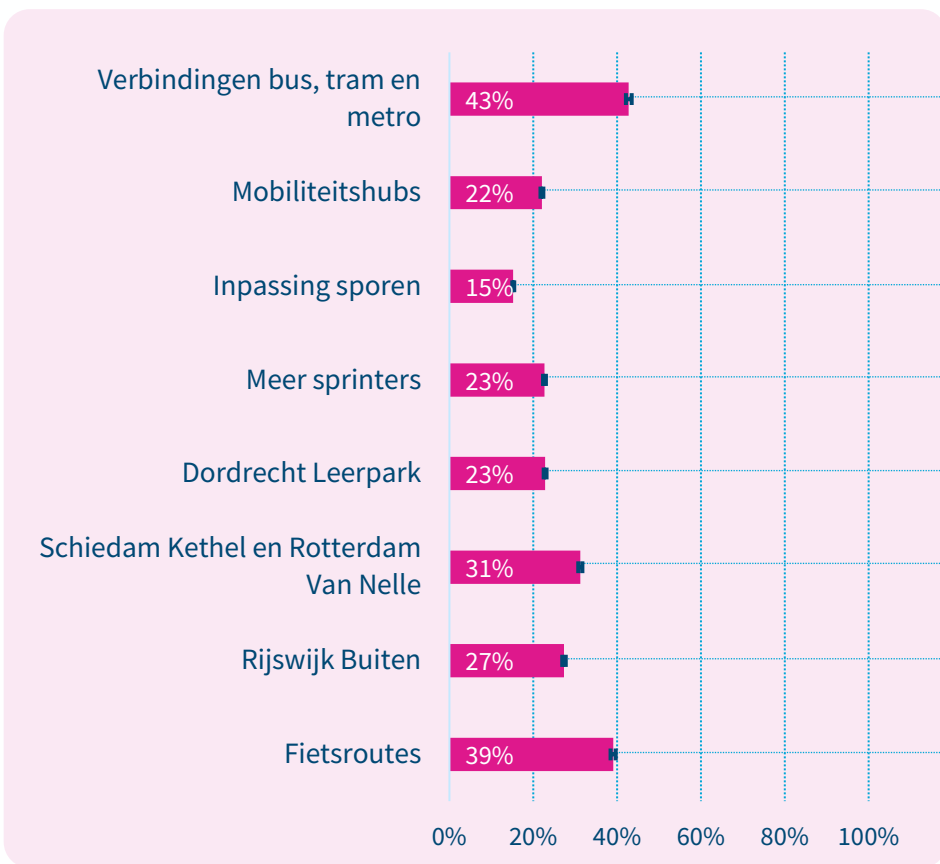
Mensen die regelmatig reizen met de trein zetten iets meer in op bijna alle opties.



# Welke keuzes moeten we maken voor de Oude Lijn?

Uitgesplitst naar gemeentes met nieuwe stations. Duidelijke verschillen. 78% van de deelnemers uit Rijswijk kiest voor Rijswijk Buiten en 62% van de deelnemers uit Schiedam voor Schiedam Kethel en Rotterdam van Nelle.

Gemiddelde positie schuifje  
Inwoners en reizigers



# Oude Lijn

## Latente Klasse Clusteranalyse

### Inwoners Zuid-Holland en reizigers traject Oude Lijn



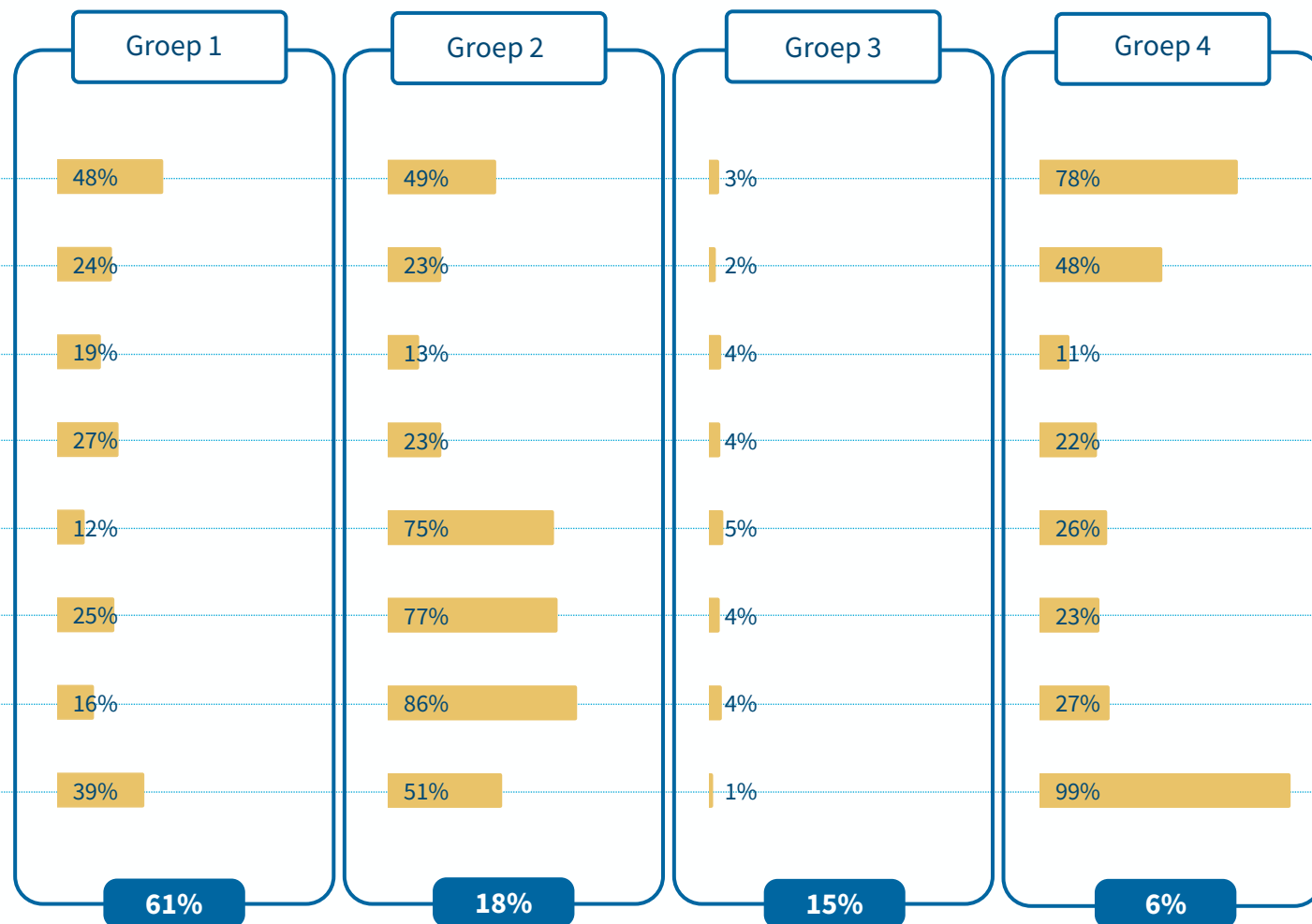
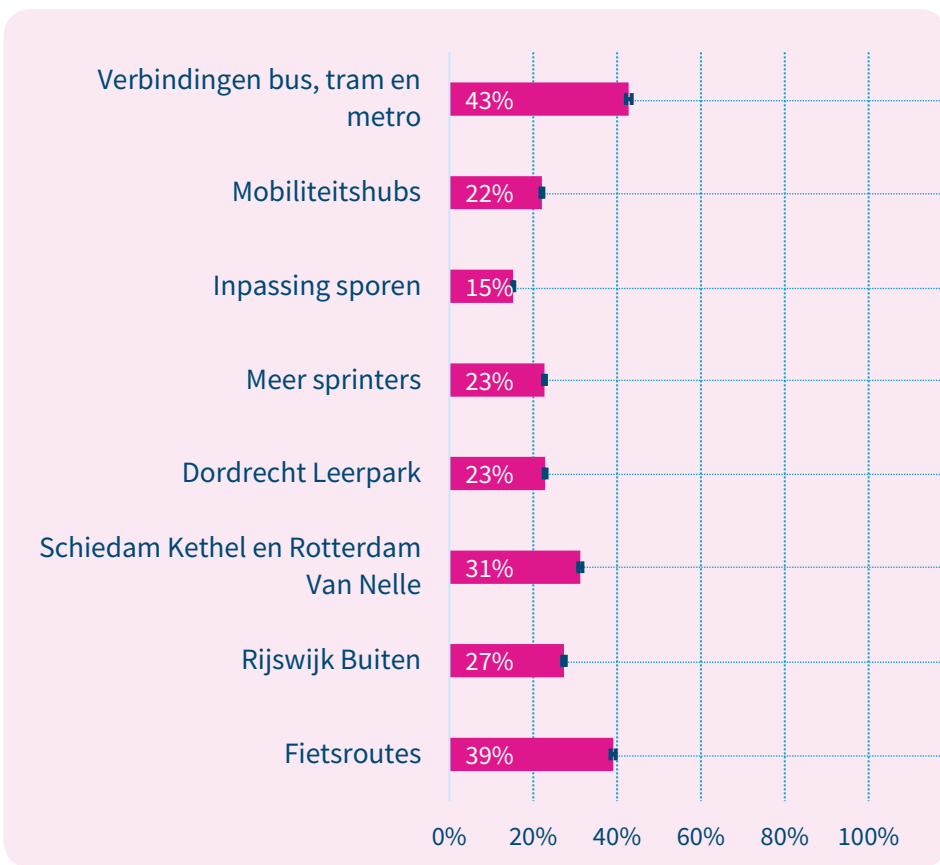
Introductie tot LKCA

- *Waarom deze analyse?* We hebben in de sectie hiervoor gezien dat (enkelvoudige) demografische kenmerken van deelnemers, zoals geslacht, leeftijd en opleidingsniveau kleine verschillen laten zien in de keuzes die worden gemaakt. Maar de voorkeuren van mensen laten zich typisch gezien niet in eenvoudige hokjes plaatsen. Vaak spelen (meervoudige) combinaties van kenmerken een rol. Deze combinaties worden bekeken met een LKCA.
- *Wat is een LKCA?* Met de statistische techniek Latente Klasse Clusteranalyse (LKCA) onderzoeken we voor het traject Oude Lijn de uitkomsten van **inwoners van Zuid-Holland en reizigers die gebruik maken van het traject**. De methode kijkt primair naar de manier waarop mensen de schuifjes verplaatsten in de keuzetaak. De methode gaat op zoek naar groepen die grotendeels dezelfde antwoorden geven of die de opties juist heel anders prioriteren dan andere groepen. De methode kijkt ook of er statistisch significante (demografische) kenmerken in deze groepen te ontwaren zijn. Een LKCA levert typisch drie tot zes groepen.
- *Opmerking over representativiteit:* De groep inwoners en reizigers is niet noodzakelijkerwijs representatief voor de bevolking van de regio of van Nederland. Onder de deelnemers kunnen bepaalde inwonersgroepen oververtegenwoordigd zijn en andere groepen kunnen ondervertegenwoordigd zijn.
- *Uitkomst Oude Lijn – vier groepen:* De LKCA geeft aan dat inwoners en reizigers in vier groepen kunnen worden opgedeeld die de opties verschillend waarderen.



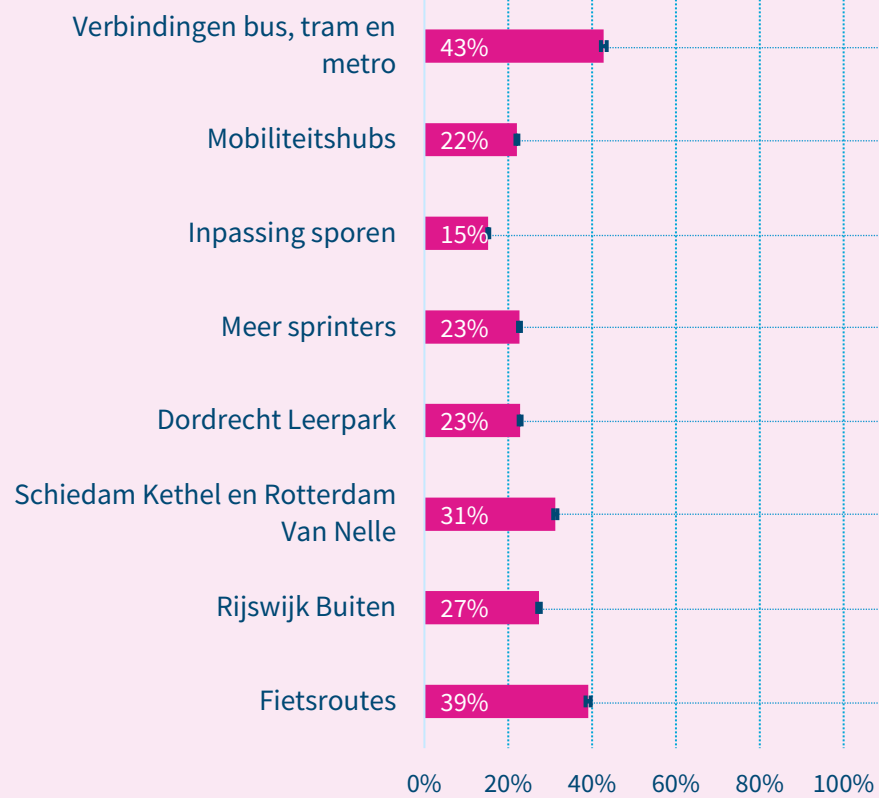
# Vier groepen die verschillende keuzes maken voor de Oude Lijn

## Gemiddelde positie schuifje Inwoners en reizigers

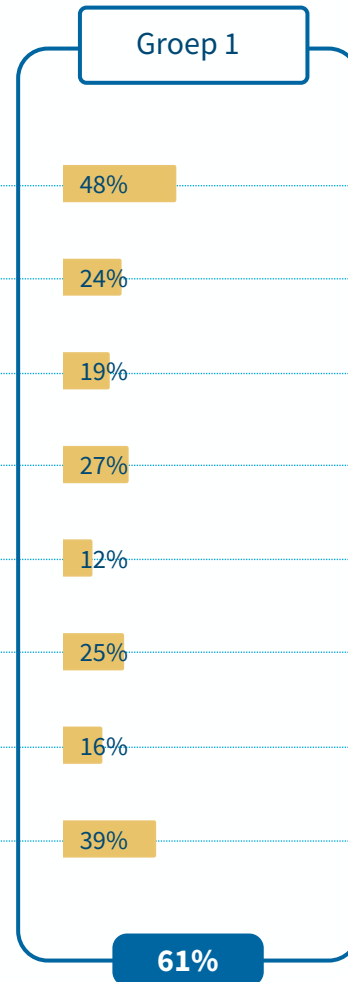


# Groep 1

## Gemiddelde positie schuifje Inwoners en reizigers



## Groep 1



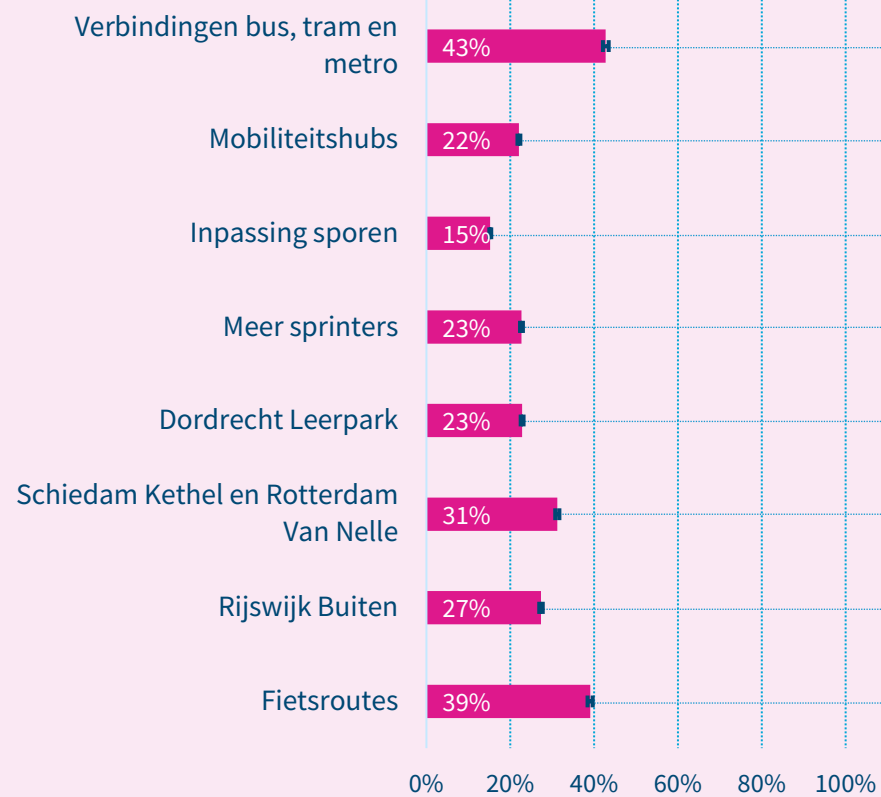
## Wie zijn het?

- Groep 1 bestaat uit 61% van de deelnemers.
- De voorkeuren van Groep 1 zijn redelijk gelijk aan voorkeuren van de gemiddelde deelnemer. Het enige verschil met de gemiddelde deelnemer is dat mensen uit Groep 1 minder inzetten op de nieuwe stations.
- In Groep 1 zitten relatief veel vrouwen die 1 of meerdere keren per maand met de Oude Lijn reizen.

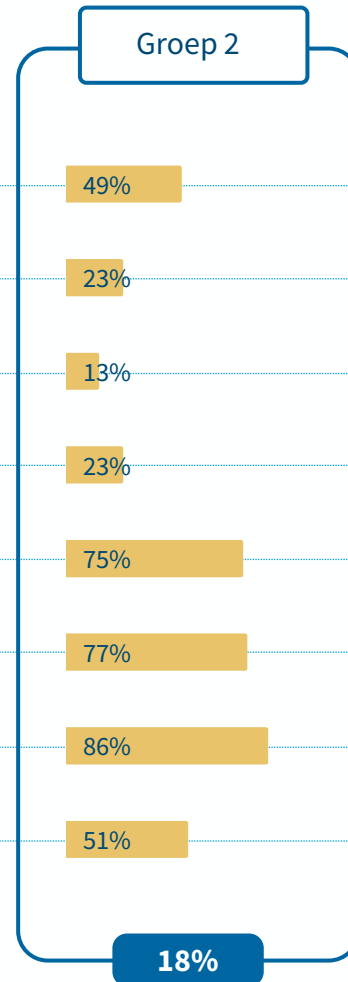


# Groep 2

## Gemiddelde positie schuifje Inwoners en reizigers



## Groep 2



18%

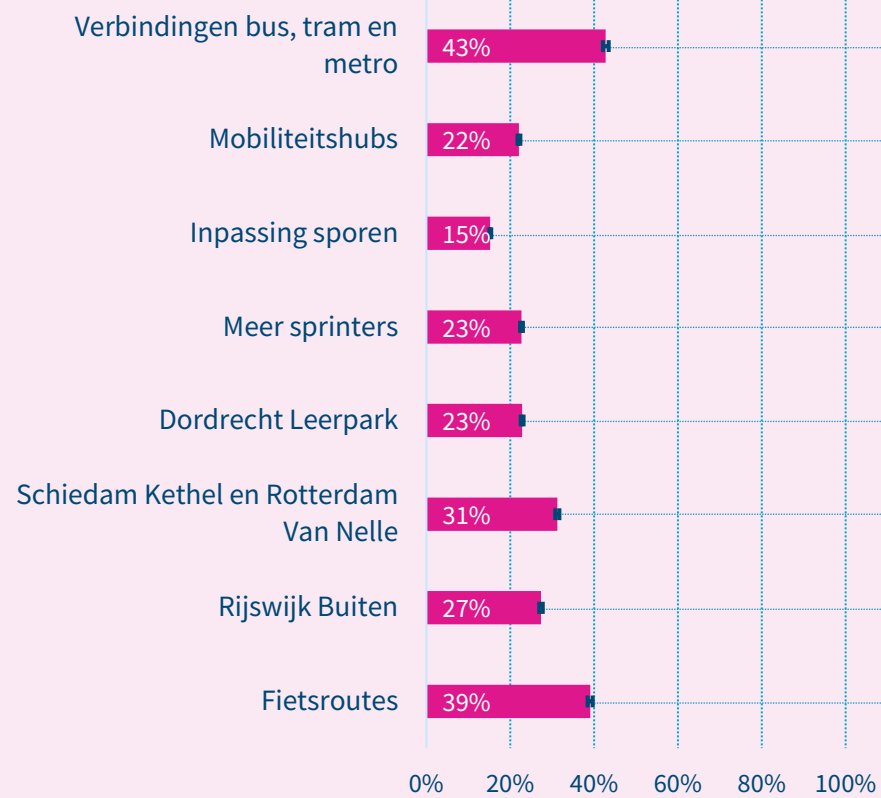
## Wie zijn het?

- Groep 2 bestaat uit 18% van de deelnemers.
- Mensen die in Groep 2 zitten adviseren de overheid om relatief veel te investeren in fietsverbindingen en openbaar vervoerverbindingen naar bestaande stations en om nieuwe stations te bouwen.
- In Groep 2 zitten relatief veel jonge hoogopgeleide mannen.
- Ze wonen relatief vaak in steden of in woonwijken/buitenwijken.
- Meer dan 20% is woningzoekend.



# Groep 3

## Gemiddelde positie schuifje Inwoners en reizigers



Groep 3

15%

## Wie zijn het?

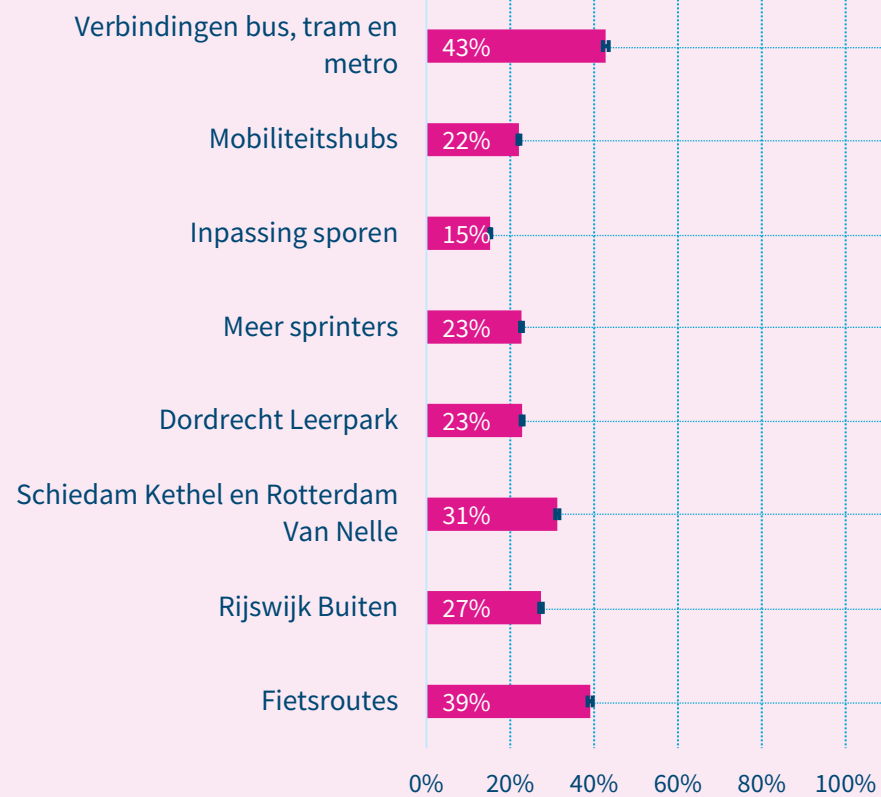
- Groep 3 bestaat uit 15% van de deelnemers.
- Deze deelnemers adviseren de overheid om niet of nauwelijks in de 8 opties te investeren.
- In Groep 3 zitten relatief weinig hoogopgeleide deelnemers.
- 17% reist vrijwel nooit met de trein. Dat is een veel hoger percentage dan in de andere groepen.
- Een relatief groot deel is woningzoekend (meer dan 25%)



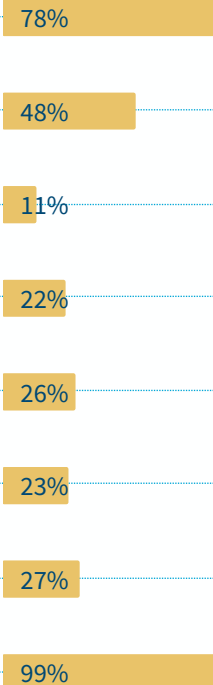


# Groep 4

## Gemiddelde positie schuifje Inwoners en reizigers



## Groep 4



6%

## Wie zijn het?

- Groep 4 bestaat uit 6% van de deelnemers.
- Deze deelnemers zetten maximaal in op het investeren in betere fietsverbindingen naar de bestaande stations. Ook wordt er relatief veel ingezet op openbaar vervoerverbindingen naar bestaande stations en Mobiliteitshubs.
- In Groep 4 zitten veel mannen en heel veel hoogopgeleiden (93% is hoogopgeleid).
- Relatief veel deelnemers (42%) reizen één of meerdere keren per week met de Oude Lijn.
- Bijna de helft van de mensen uit Groep 4 woont in een stadscentrum en weinig van hen zijn woningzoekend.

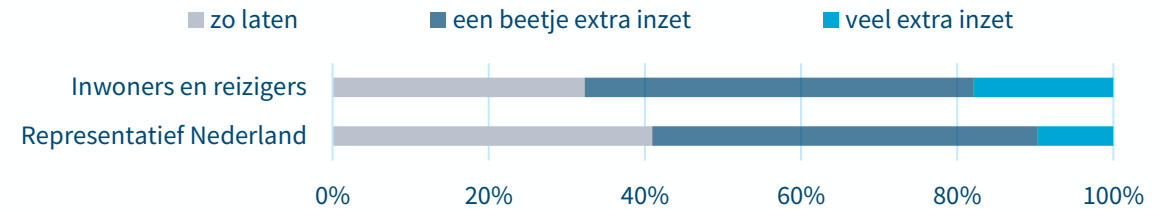


# Oude Lijn

## Kwalitatieve analyse van de motivaties



# Uitwerking: Betera verbindingen van de bus, tram en metro naar stations



Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij 'Geen extra geld'	Frequentie	Argument bij 'Extra geld'	Frequentie
De huidige verbindingen zijn voldoende	★★	Goede bussen, trams en metro's zijn belangrijk en nodig	★★★
		Extra bussen, trams en metro's maken het ov toegankelijker en aantrekkelijker	★★★
		Zorg vooral dat bussen, trams en metro's goed afgestemd worden op de treinen	★★★

## Verder genoemd

- Extra geld, want dan nemen mensen eerder het ov dan de auto en dat is duurzamer
- Extra geld, want dat maakt treinstations beter bereikbaar
- Extra geld, maar maak vooral betere verbindingen naar gebieden die nu nog minder goed te bereiken zijn
- Extra geld, want bus-, tram- en metroverbindingen moeten meegroeien met woningen en treinverbindingen
- Extra geld, want dan hoeven er geen of minder nieuwe stations te komen
- Geen extra geld, want mensen zouden meer moeten fietsen (in plaats van de bus, tram of metro te pakken)

## Illustratieve quotes van deelnemers

"betere doorvoer maakt het aantrekkelijker om ov te gebruiken"

"Zijn al redelijk."

"een makkelijk te bereiken station zorgt voor meer reizigers"

"Dit maakt het OV toegankelijker en verlaagt de afhankelijkheid van auto's"

"Valt nog wel winst te behalen in doorstroming."

"Meestal heb je een tweede vervoersmiddel nodig naar je bestemming. dan is het fijn als deze goed en efficiënt aansluiten."

"Ov system uitbouwen moet een prioriteit zijn"

"Zullen veel mensen blij mee zijn"

"De stations die ik ken hebben al prima verbindingen."

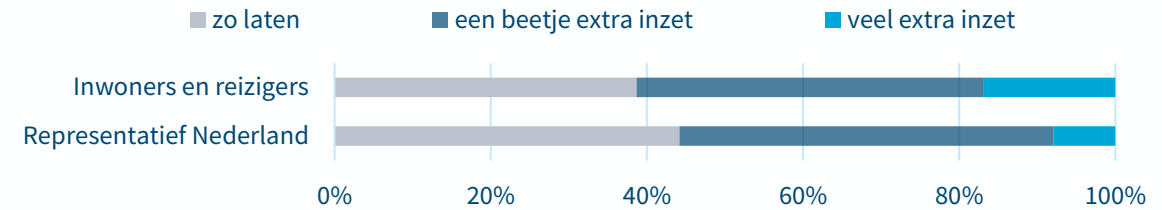
"Aansluiten openbaar vervoer zijn essentieel om het openbaar vervoer echt een alternatief te laten worden voor de auto"

"altijd fijn als de verbindingen goed zijn, zodat je makkelijk en snel op de plek van bestemming kan komen"

"Bereikbaarheid moet beter"



# Uitwerking: Beter fietsroutes naar stations



## Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij 'Geen extra geld'	Frequentie	Argument bij 'Extra geld'	Frequentie
De huidige fietsroutes zijn voldoende	★★★★	Dan nemen minder mensen de auto	★★★
Ik maak zelf geen gebruik van fietsroutes	★	Dan zijn de stations beter bereikbaar	★★
Andere opties hebben de voorkeur	★	Dan zullen er meer mensen gebruik maken van het ov	★★

### Verder genoemd

- Extra geld, want dat maakt het veiliger
- Extra geld, want dan gaan minder mensen met de auto
- Extra geld, want dan gaan meer mensen met de fiets
- Extra geld, want fietsen is goed voor het milieu
- Extra geld, want fietsen moet in het algemeen gestimuleerd worden
- Voorwaarde, als er ook voldoende fietsenstallingen bij de stations zijn

### Illustratieve quotes van deelnemers

"Dit verlaagt de drempel om het OV te pakken. Absoluut veel geld in steken want zo krijg je mensen uit de extreem inefficiënte auto."

"Trekt meer passagiers en is goed voor het milieu"

"Dat is niet een prioriteit"

"Makkelijk bereikbaarder maar ook zorgen dat ze gestald kunnen worden."

"Fietsen promoten en auto's weren"

"Zo wordt fietsen bevorderd"

"De fietsroutes naar de stations zijn prima. Het is niet nodig om dit te veranderen. Zo lang het onderhoud maar goed is dat er geen breuken/gaten in het asfalt ontstaan waardoor fietsers een lelijke val kunnen maken."

"Integratie met fiets is essentieel om meer mensen met ov te laten gaan"

"Minder druk op de weg minder autos minder vervuiling"

"meer fietsroutes, veiliger voor fietsers en beter bereikbaar"

"Er zijn voldoende fietsroutes/ mogelijkheden"



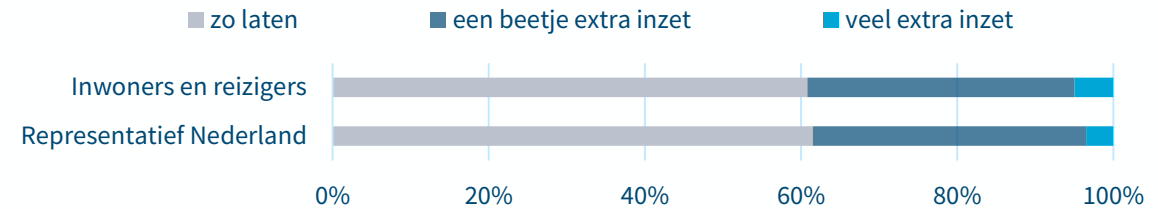
# Uitwerking: Meer plekken met deelfietsen, deelscooters en deelauto's in de buurt van stations

Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij 'Geen extra geld'	Frequentie	Argument bij 'Extra geld'	Frequentie
Het huidige deelfervoer is (ruim) voldoende, er is geen behoefte aan meer deelfervoer	★★★★	Deelfervoer maakt het ov toegankelijker voor mensen	★★★
Deelfervoer zorgt voor overlast	★★★	Deelfervoer is duurzamer dan privévervoer	★★
Deelfervoer werkt niet	★★	Meer deelfervoer is handig	★

## Verder genoemd

- Extra geld, want deelfervoer is beter dan privévervoer
- Extra geld, want deelfervoer is de toekomst
- Extra geld, want er is nu te weinig deelfervoer
- Extra geld, want goed en voldoende deelfervoer is belangrijk om meer mensen met de trein te laten reizen
- Extra geld, want er is nu te weinig deelfervoer
- Geen extra geld, verbeter liever het reguliere ov, dan is deelfervoer niet of minder nodig
- Geen extra geld, want deelmobiliteit kost te veel geld
- Geen extra geld, want deelfervoer neemt te veel ruimte in



## Illustratieve quotes van deelnemers

"Zodat er minder auto's in de grotere regio nodig zijn"

"is hier vraag naar?"

"Niet altijd een goede oplossing, want deel-systemen nemen ruimte in beslag op herkomst en bestemming, en veroorzaken veel overlast (bv foutparkeren op blindengeleide-lijnen, of midden op trottoirs etc)"

"Goed voor de duurzaamheid en minder co2. Dit is de toekomst"

"Kost onnodig geld"

"Verhoogt de bereikbaarheid, zonder per persoon extra parkeerruimte te moeten creëren"

"Er is op dit moment ruimte genoeg"

"Die optie aanbieden, vooral (elektrische)deelfietsen vind ik goed passen bij het openbaar vervoer. Dit maakt dat mensen overal in het land kunnen komen, zonder auto. Hier wat extra op investeren vind ik top."

"Ik geloof niet zo in deze concepten"

"Deelmobiliteit is geen goed alternatief en leidt tot vervuiling van het straatbeeld."

"Handig voor het laatste deel van je reis"

"om de mensen in het OV te krijgen"

"Geeft extra overlast, niet doen dus."



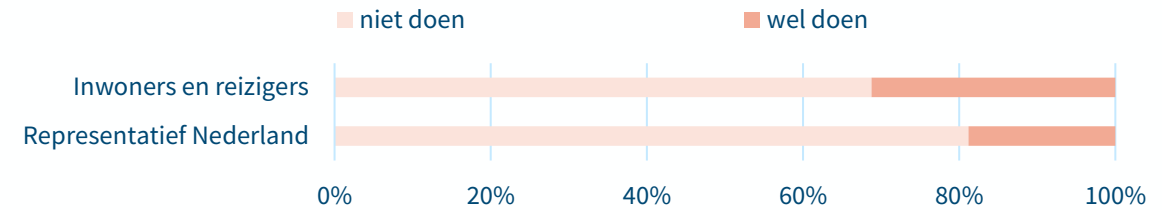
# Uitwerking: 2 nieuwe stations bouwen: Schiedam Kethel en Rotterdam van Nelle

Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij 'Niet doen'	Frequentie	Argument bij 'Wel doen'	Frequentie
Er is weinig behoefte aan dit station	★★★★★	Dan kunnen mensen die in dat gebied wonen makkelijker met het ov reizen	★★★
Dat kost te veel geld	★★★	Dat stimuleert gebruik van het ov	★★
Er zijn genoeg opties in deze buurt om met het ov te gaan	★★	Er is veel behoefte aan deze stations	★

## Verder genoemd

- Wel doen, want dan kunnen er veel extra woningen worden gebouwd
- Wel doen, want dat is een eenvoudige en effectieve maatregel
- Wel doen, want dan worden de omliggende stations ontlast qua drukte
- Wel doen, want het is goed om meer stations te hebben (ongeacht de plek)
- Voorwaarde: bouw alleen dit station als dat noodzakelijk is
- Niet doen, ik heb zelf geen behoefte aan dit station
- Niet doen, want dan komt er een extra tussenstop en wordt de reistijd voor passanten langer
- Niet doen, er is al zo veel ov in dat gebied
- Niet doen, verbeter liever de bestaande stations



## Illustratieve quotes van deelnemers

*"Meer mensen en woningen."*

*"De wijk Kethel ligt afgelegen en onhandig qua aansluiting met bus en tram. Er rijdt steeds minder en iedereen moet verder via station schiedam centrum. Ik denk dat met name station kethel een meerwaarde heeft."*

*"Schiedam én Rotterdam Centraal liggen vlakbij."*

*"Hoe meer tussenstations, hoe meer mensen uit de auto gehaald worden."*

*"Ik kan niet inschatten welke van de vier genoemde stations het belangrijkste zijn om te bouwen. Ik zou inzetten op zoveel mogelijk stations, maar met name op plekken waar veel nieuwe woningen komen en bij gebieden zoals grote bedrijventerreinen."*

*"Niet nodig, verspilling van overheidsgeld"*

*"Nieuw station is niet nodig. Misschien betere verbinding met bestaande stations"*

*"Ik zie de meerwaarde van beide stations niet, van beide kanten in Schiedam Centrum goed te bereiken. De locaties zien niet sociaal veilig, stil en donker"*



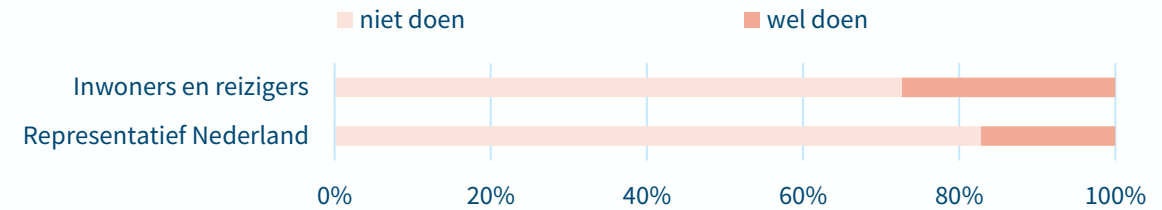
# Uitwerking: Nieuw station bouwen: Rijswijk Buiten

Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij 'Niet doen'	Frequentie	Argument bij 'Wel doen'	Frequentie
Er is weinig behoefte aan dit station	★★★★★	Dan kunnen mensen die in dat gebied wonen makkelijker met het ov reizen	★★★
Dat kost te veel geld	★★★	Dat stimuleert gebruik van het ov	★★
Er zijn genoeg opties in deze buurt om met het ov te gaan	★★	Eenvoudig en effectieve maatregel	★

## Verder genoemd

- Wel doen, want dit station is niet zo duur
- Wel doen, want het is goed om meer stations te hebben (ongeacht de plek)
- Wel doen, want dan worden de omliggende stations ontlast qua drukte
- Voorwaarde: bouw alleen dit station als dat noodzakelijk is
- Niet doen, ik heb zelf geen behoefte aan dit station
- Niet doen, want dan komt er een extra tussenstop en wordt de reistijd voor passanten langer



## Illustratieve quotes van deelnemers

- "Nieuwe wijk met weinig ov."
- "Stations dichtbij zijn essentieel om mensen voor het ov te laten kiezen in plaats van de auto."
- "Er zijn genoeg ov opties in rijswijk"
- "Veel effect, weinig kosten."
- "Het zou handig kunnen zijn maar ik koos de ander opties"
- "Niet nodig, eerder bussen."
- "Rijswijk heeft betere ontsluiting nodig met het ov. Is nu echt onvoldoende en zorgt voor te veel auto afhankelijkheid"
- "Lijkt niet zinvol"
- "Nieuw station vind ik overbodig, kost vooral geld"
- "Zijn genoeg stations daar in de buurt"
- "Goeie locatie"
- "Absoluut niet nodig, enorm veel mensen aldaar bezitten al 1-2 auto.s wel fietspaden (snel) evt verbeteren naar delft\Rijswijk station, of evt bus lijn verbeteren"



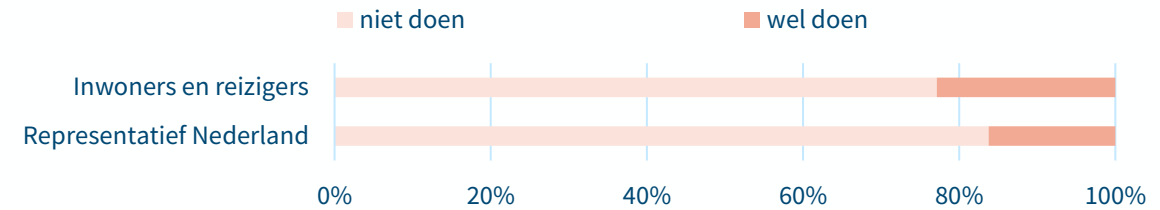
# Uitwerking: Nieuw station bouwen: Dordrecht Leerpark

Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij 'Niet doen'	Frequentie	Argument bij 'Wel doen'	Frequentie
Er is weinig behoefte aan dit station	★★★★★	Dan kunnen mensen die in dat gebied wonen of studeren makkelijker met het ov reizen	★★
Er zijn genoeg opties in deze buurt om met het ov te gaan	★★	Dat stimuleert gebruik van het ov	★★
Dat kost te veel geld	★★	Het is goed om meer stations te hebben (ongeacht de plek)	★

## Verder genoemd

- Wel doen, want dan worden de omliggende stations ontlast qua drukte
- Wel doen, want dit station is niet zo duur
- Wel doen, want dan kunnen er extra woningen worden gebouwd
- Wel doen, want er is veel behoefte aan dit station
- Wel doen, want dit is een eenvoudig en effectieve maatregel
- Voorwaarde: bouw alleen dit station als dat noodzakelijk is
- Niet doen, verbeter liever de bestaande stations
- Niet doen, zet liever meer andere ov-opties in dit gebied
- Niet doen, want dan komt er een extra tussenstop en wordt de reistijd voor passanten langer



## Illustratieve quotes van deelnemers

*"Is voor mij geen meerwaarde"*

*"Meer mogelijkheden voor mensen om trein te gebruiken"*

*"Dordrecht heeft al genoeg stations"*

*"Een extra station betekent dat mensen gemakkelijker gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer en dat is goed om het aantal files/opstoppingen in het verkeer te verminderen en veel beter voor het milieu."*

*"Veels te duur"*

*"Beperkte afstand tot Centraal Station en station Zuid maakt dit station overbodig en zal te weinig reizigers trekken."*

*"Investeer in bestaande stations. "*

*"Alle stations bouwen. Voor mij is een station in de buurt een voorwaarde om ergens te gaan wonen."*

*"Niet nodig is mogelijk met bus"*

*"Dordt is groot dus een extra station is denk ik wel fijn"*

*"Er gaan bussen"*

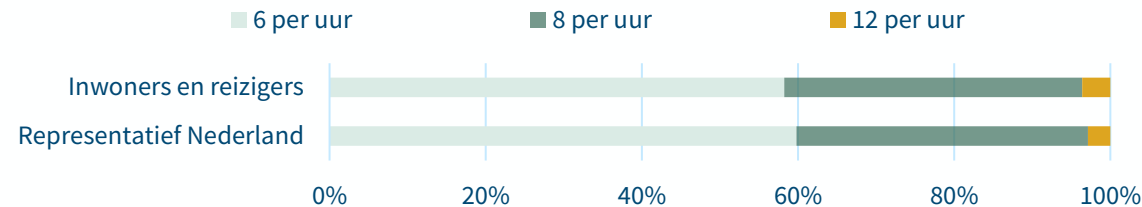
*"Wat is er mis met het huidige station"*

*"andere zaken zijn belangrijker"*





# Uitwerking: Meer sprinters per uur



## Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij '6x per uur (zo is het nu)'	Frequentie	Argument bij '8x of 12x per uur'	Frequentie
6 sprinters per uur is (ruim) voldoende	★★★★★	Dat verlaagt de reis- of wachttijd	★★★
Maak de treinen langer, dan zijn 6 sprinters per uur voldoende	★★	Dan wordt de trein aantrekkelijker	★★★
Meer sprinters per uur kost te veel geld	★	Dan wordt de trein minder druk, dat is met name in de spits nodig	★★★

### Verder genoemd

- Meer sprinters per uur, want dan nemen meer mensen de trein in plaats van de auto
- Meer sprinters per uur, want als er meer reizigers bij komen zijn er ook meer sprinters nodig
- Meer sprinters per uur, want dan sluiten treinen beter aan op ander ov
- Meer sprinters per uur, dan kan je 'spoorboekloos' reizen en wordt je flexibeler
- Meer sprinters per uur, want er rijden nu te weinig treinen
- Meer sprinters per uur, maar 12x per uur is te duur
- Zo laten, zorg liever dat de treinen minder uitvallen en vaker op tijd rijden
- Zo laten, want het spoornet is vol
- Idee: zet meer sprinters in tijdens de spits, niet op andere tijdstippen

### Illustratieve quotes van deelnemers

"Veel treinen zorgen voor een goede doorstroom van reizigers, aansluiting op ander OV wordt beter."

"OOK DIT VALT ONDER BETERE VERBINDINGEN. HET LANGE WACHTEN OP VERBINDINGEN IS WAT MIJ BIJV AFSCHRIKT OM OPENBAAR VERVOER TE NEMEN"

"10 minuten wachten is geen probleem. Betrouwbaarheid van de NS wel."

"Meer treinen is fijn, nu te vaak als haringen in ton. Zelfs eerste klas"

"Ik zou eerder kiezen voor langere sprinters dan meer. Elke tien minuten is prima."

"6 sprinters per uur is al meer dan op veel andere trajecten. Meer treinen laten rijden kost naar mij idee te veel geld voor wat het oplevert."

"In de spits zijn de treinen op dit moment vaak overvol. Meer sprinters rond die tijden zouden reizen prettiger maken."

"Meer reizigers, meer treinen."

"Liever langere sprinters dan meer sprinters. Meer sprinters zorgt voor meer overlast van geluid en vaker sluitende overwegen, langere sprinters verhogen de capaciteit zonder dat de omgeving meer hinder ondervind."

"Elke 10 minuten een trein is meer dan voldoende"



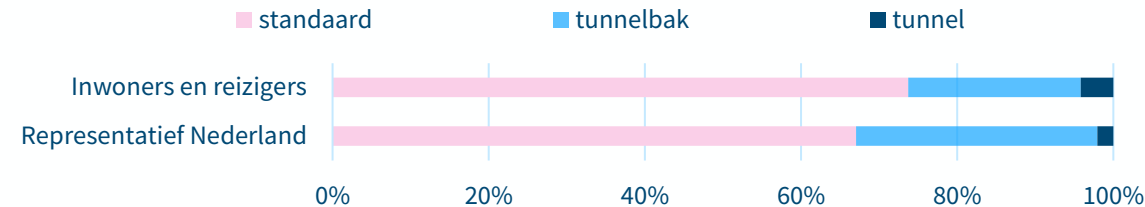
# Uitwerking: De nieuwe sporen tussen Delft en Schiedam minder zichtbaar maken in het landschap

Waarom geven deelnemers meer of minder ruimte aan deze optie? (Meest genoemde argumenten. Hoe meer sterretjes hoe vaker genoemd)

Argument bij 'Standaard bouwen'	Frequentie	Argument bij 'Bouwen met tunnel of tunnelbak'	Frequentie
Inpassing is niet nodig	★★★★★	Door inpassing zie je de sporen niet, dat is mooier	★★★
Inpassing kost veel geld	★★★	Dan wordt de natuur minder beschadigd	★★
Ik zie juist graag treinen rijden door het landschap	★	Natuur is belangrijk	★

## Verder genoemd

- Bouwen met tunnel of tunnelbak, want dan blijft de omgeving leefbaar
- Bouwen met tunnel of tunnelbak, want dan is er meer ruimte voor andere dingen
- Standaard bouwen, want het is juist fijn voor reizigers om naar buiten te kunnen kijken
- Standaard bouwen, maak liever autowegen minder zichtbaar
- Standaard bouwen, want met een tunnel verpest je juist de natuur en het landschap



## Illustratieve quotes van deelnemers

*"vind ik niet storend, dus mag gewoon zo blijven"*

*"Het stuk tussen Delft en Schiedam is een van de weinige stukken groen in de randstad. Belangrijk voor zowel het zicht als voor de andere dieren in de natuur dat het waar mogelijk zoveel mogelijk ondergronds gaat."*

*"Opzich leuk maar nee, te duur voor wat het oplevert. Daarnaast, nu ligt er toch ook al spoor..."*

*"Nee hoor: OV mag gezien worden. Bovendien kost het veel en levert het niets op."*

*"Meer ruimte voor groene leefomgeving"*

*"Of er nu 2 of 4 sporen boven de grond liggen, dat verschil zie je toch niet."*

*"Technologie mag natuur niet bederven"*

*"Bouwen in een tunnelbak is beter voor uitzicht"*

*"Denkend aan Holland, zie ik lange treinen... schoon door oneindig... laagland gaan... de treinen hoeven niet verstopt te worden. Net als de windmolens, zijn de handtekening op het land van een volk op zoek naar een duurzame toekomst."*



# 5. Resultaten Deel 3:

**Als er nieuwe stations komen, welke keuzes moet de overheid daar dan maken?**

[Terug naar Inhoudsopgave](#)



# Vier keuzes om over mee te denken voor de mogelijk nieuwe stations



## Wat zou jij liever hebben bij station Rijswijk Buiten?

Als dit station er komt, dan kan de overheid verschillende dingen doen om het beter bereikbaar te maken. Zo kan de overheid bijvoorbeeld vooral aandacht besteden aan goede fietsroutes naar het station. En aan goede fietsstallingen bij het station. De overheid kan ook vooral aandacht besteden aan goede routes met het openbaar vervoer naar het station. En aan haltes voor het openbaar vervoer bij het station.

Waar moet de overheid meer aandacht aan besteden? (1/1)

Optie A: Goede fietsroutes naar en stallingen bij het nieuwe station

Optie B: Goede routes met openbaar vervoer naar en haltes bij het nieuwe station

Volgende →



## Wat zou jij liever hebben bij station Rijswijk Buiten?

Als dit station er komt, dan bouwt de overheid een fietsstalling met 1000 tot 2000 plekken. Zo kan iedereen er zijn fiets neerzetten. Maar als het druk is, zul je soms wat langer moeten zoeken naar een plek.

Rondom de fietsstalling is nog ruimte over en we willen graag weten hoe die ruimte volgens jou moet worden gebruikt. Er zijn drie mogelijkheden:

A. De overheid maakt de fietsstalling ruimer. Dan is er altijd genoeg plek. En mensen hoeven niet lang te zoeken naar een plek.

B. De overheid zorgt voor extra bomen, struiken en gras.

C. De overheid zorgt voor parkeerplaatsen voor auto's (een Park&Ride). Daar kunnen mensen die met de trein gaan goedkoop hun auto parkeren. Zo kunnen mensen makkelijker met de auto naar het station komen.

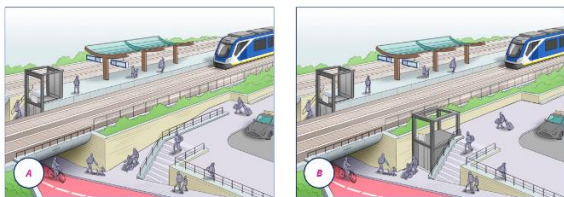


Let op: deze plaatjes zijn bedoeld om de vraag duidelijker te maken. Ze geven geen goed beeld van hoe het station en de omgeving er straks uit komen te zien.



## Wat zou jij liever hebben bij station Rijswijk Buiten?

Als dit station er komt, dan komt er een brug of een tunnel om bij de sporen te komen. Vanaf de brug of de tunnel is het perron te bereiken met vaste trappen en een lift. Vanaf de straat kun je met vaste trappen naar de tunnel of de brug. Daarnaast kunnen we kiezen voor een hellingbaan (plaatje A) of voor een lift (plaatje B). Een lift is sneller dan een hellingbaan, maar een lift heeft wel een risico op storingen.



Let op: deze plaatjes zijn bedoeld om de vraag duidelijker te maken. Ze geven geen goed beeld van hoe het station en de omgeving er straks uit komen te zien.

Wat vind jij dat de overheid moet bouwen? (1/1)

Optie A: Een hellingbaan

Optie B: Een lift

Volgende →

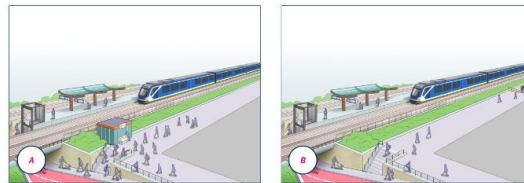


## Wat zou jij liever hebben bij station Rijswijk Buiten?

Als dit station er komt, dan kan de overheid kiezen voor één ingang of meerdere ingangen.

Het voordeel van één ingang (plaatje A) is dat er meer reizigers bij elkaar lopen. Hoe meer mensen ergens lopen hoe veiliger het aanvoelt. Als alle reizigers dezelfde weg lopen is de kans ook groter dat er een kiosk komt, want dit zijn potentiële klanten.

Het voordeel van meerdere ingangen (plaatje B) is dat je het perron sneller kan bereiken vanuit allerlei richtingen. Je hoeft minder lang te lopen.



Let op: deze plaatjes zijn bedoeld om de vraag duidelijker te maken. Ze geven geen goed beeld van hoe het station en de omgeving er straks uit komen te zien.

Wat vind jij dat de overheid moet bouwen? (1/1)

Optie A: Eén ingang

Optie B: Meerdere ingangen

Volgende →

## Toelichting

- Deelnemers kregen vier meerkeuzevragen over een mogelijk nieuw station. De keuze ging tussen:
  - Busroutes of fietsroutes?
  - Hellingbaan of lift?
  - Ruime fietsstalling, extra groen of parkeerplaatsen voor auto's?
  - Eén ingang of meerdere ingangen?
- **Busroutes of fietsroutes?** Keuzes hierover zijn bij alle stations verdeeld.
- **Hellingbaan of lift?** Voor alle nieuwe stations geldt dat een meerderheid een voorkeur heeft voor een hellingbaan in plaats van lift.
- **Ruime fietsstalling, extra groen of parkeerplaatsen voor auto's?** Voor alle stations geldt dat parkeerplaatsen voor auto's de minste voorkeur heeft en dat de voorkeur voor fietsstallingen en groen verdeeld is.
- **Eén ingang of meerdere ingangen?** Voor alle stations geldt dat een meerderheid een voorkeur heeft voor meerdere ingangen.



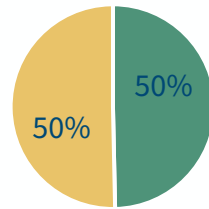
# Rijswijk Buiten

## Toelichting

- **Busroutes of fietsroutes?** Over busroutes of fietsroutes zijn de meningen verdeeld. Fietsroutes iets vaker de voorkeur bij inwoners en reizigers.
- **Hellingbaan of lift?** Een meerderheid kiest voor een hellingbaan in plaats van een lift.
- **Ruimte stallingen?** ‘Ruime fietsenstalling’ en ‘Bomen, struiken en gras’ wordt ongeveer even vaak gekozen. Parkeerplaatsen krijgen minder vaak de voorkeur.
- **Hoeveel ingangen?** Hierover zijn de meningen verdeeld. Vaker een voorkeur voor meerdere ingangen. Ingezoomd op enkel de inwoners van Rijswijk zien we een sterkere voorkeur voor één ingang. 66% van de deelnemers die in Rijswijk wonen kiest hiervoor.

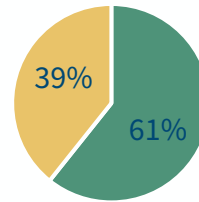
## Representatief Nederland

### Busroutes of fietsroutes?



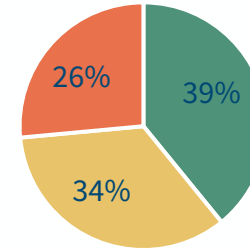
- Optie A: Goede fietsroutes naar en stallingen bij het nieuwe station
- Optie B: Goede routes met openbaar vervoer naar en haltes bij het nieuwe station

### Hellingbaan of lift?



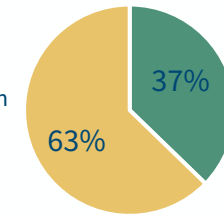
- Optie A: Een hellingbaan
- Optie B: Een lift

### Ruimte stallingen?



- Optie A: Een ruime fietsenstalling
- Optie B: Extra bomen, struiken en gras
- Optie C: Parkeerplaatsen voor mensen die met de trein gaan

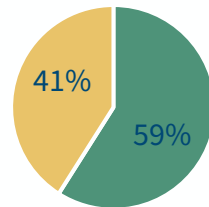
### Hoeveel ingangen?



- Optie A: Eén ingang
- Optie B: Meerdere ingangen

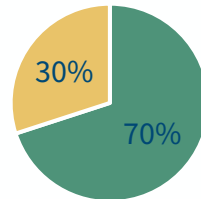
## Inwoners Rijswijk en reizigers Oude Lijn

### Busroutes of fietsroutes?



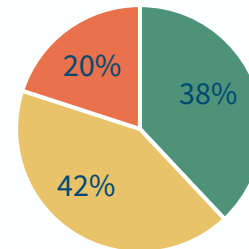
- Optie A: Goede fietsroutes naar en stallingen bij het nieuwe station
- Optie B: Goede routes met openbaar vervoer naar en haltes bij het nieuwe station

### Hellingbaan of lift?



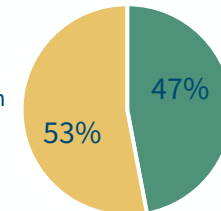
- Optie A: Een hellingbaan
- Optie B: Een lift

### Ruimte stallingen?



- Optie A: Een ruime fietsenstalling
- Optie B: Extra bomen, struiken en gras
- Optie C: Parkeerplaatsen voor mensen die met de trein gaan

### Hoeveel ingangen?



- Optie A: Eén ingang
- Optie B: Meerdere ingangen



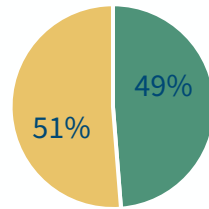
# Schiedam Kethel

## Toelichting

- **Busroutes of fietsroutes?** Over busroutes of fietsroutes zijn de meningen verdeeld. OV iets vaker de voorkeur.
- **Hellingbaan of lift?** Een meerderheid kiest voor een hellingbaan in plaats van een lift.
- **Ruimte stallingen?** Ruime fietsenstalling wordt het meest gekozen. Bomen, struiken en gras wordt door inwoners en reizigers iets vaker gekozen vergeleken met de gemiddelde Nederlander. Parkeerplaatsen krijgen minder vaak de voorkeur.
- **Hoeveel ingangen?** Hierover zijn de meningen verdeeld. Vaker een voorkeur voor meerdere ingangen in de groepen hiernaast gepresenteerd. Ingezoomd op inwoners Schiedam zien we een lichte voorkeur voor één ingang. 53% kiest hiervoor.

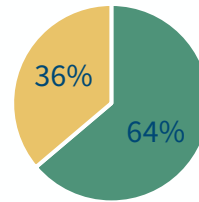
## Representatief Nederland

### Busroutes of fietsroutes?



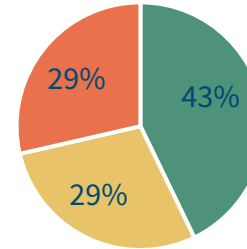
- Optie A: Goede fietsroutes naar en stallingen bij het nieuwe station
- Optie B: Goede routes met openbaar vervoer naar en haltes bij het nieuwe station

### Hellingbaan of lift?



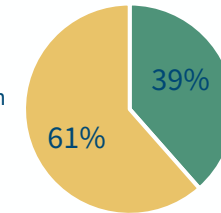
- Optie A: Een hellingbaan
- Optie B: Een lift

### Ruimte stallingen?



- Optie A: Een ruime fietsenstalling
- Optie B: Extra bomen, struiken en gras
- Optie C: Parkeerplaatsen voor mensen die met de trein gaan

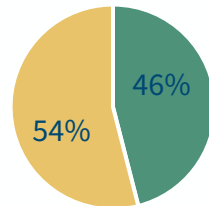
### Hoeveel ingangen?



- Optie A: Eén ingang
- Optie B: Meerdere ingangen

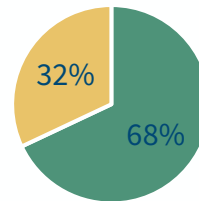
## Inwoners Schiedam en reizigers Oude Lijn

### Busroutes of fietsroutes?



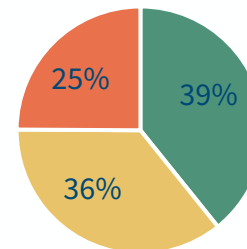
- Optie A: Goede fietsroutes naar en stallingen bij het nieuwe station
- Optie B: Goede routes met openbaar vervoer naar en haltes bij het nieuwe station

### Hellingbaan of lift?



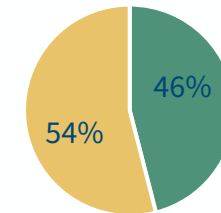
- Optie A: Een hellingbaan
- Optie B: Een lift

### Ruimte stallingen?



- Optie A: Een ruime fietsenstalling
- Optie B: Extra bomen, struiken en gras
- Optie C: Parkeerplaatsen voor mensen die met de trein gaan

### Hoeveel ingangen?



- Optie A: Eén ingang
- Optie B: Meerdere ingangen



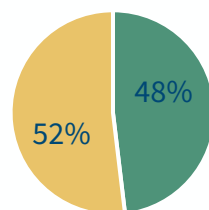
# Rotterdam Van Nelle

## Toelichting

- **Busroutes of fietsroutes?** Over busroutes of fietsroutes zijn de meningen verdeeld.
- **Hellingbaan of lift?** Een meerderheid kiest voor een hellingbaan in plaats van een lift.
- **Ruimte stallingen?** ‘Ruime fietsenstalling’ en ‘Bomen, struiken en gras’ wordt ongeveer even vaak gekozen bij de inwoners en reizigers. Parkeerplaatsen krijgen minder vaak de voorkeur.
- **Hoeveel ingangen?** Meerderheid heeft een voorkeur voor meerdere ingangen.

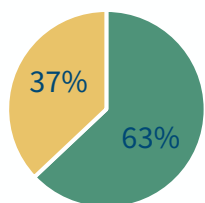
## Representatief Nederland

### Busroutes of fietsroutes?



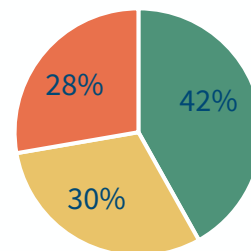
- Optie A: Goede fietsroutes naar en stallingen bij het nieuwe station
- Optie B: Goede routes met openbaar vervoer naar en haltes bij het nieuwe station

### Hellingbaan of lift?



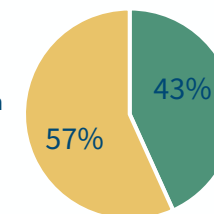
- Optie A: Een hellingbaan
- Optie B: Een lift

### Ruimte stallingen?



- Optie A: Een ruime fietsenstalling
- Optie B: Extra bomen, struiken en gras
- Optie C: Parkeerplaatsen voor mensen die met de trein gaan

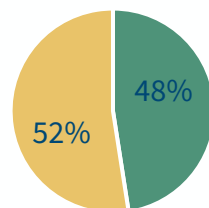
### Hoeveel ingangen?



- Optie A: Eén ingang
- Optie B: Meerdere ingangen

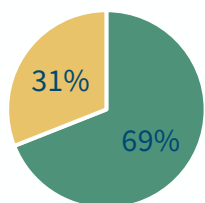
## Inwoners Rotterdam en reizigers Oude Lijn

### Busroutes of fietsroutes?



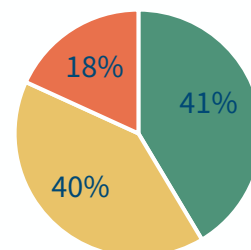
- Optie A: Goede fietsroutes naar en stallingen bij het nieuwe station
- Optie B: Goede routes met openbaar vervoer naar en haltes bij het nieuwe station

### Hellingbaan of lift?



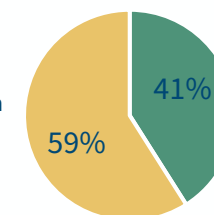
- Optie A: Een hellingbaan
- Optie B: Een lift

### Ruimte stallingen?



- Optie A: Een ruime fietsenstalling
- Optie B: Extra bomen, struiken en gras
- Optie C: Parkeerplaatsen voor mensen die met de trein gaan

### Hoeveel ingangen?



- Optie A: Eén ingang
- Optie B: Meerdere ingangen



# Dordrecht Leerpark

## Toelichting

### • Busroutes of fietsroutes?

Over busroutes of fietsroutes zijn de meningen verdeeld. Fietsroutes iets vaker de voorkeur.

### • Hellingbaan of lift?

Een meerderheid kiest voor een hellingbaan in plaats van een lift.

### • Ruimte stallingen?

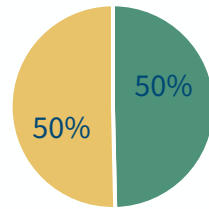
'Ruime fietsenstalling' en 'Bomen, struiken en gras' wordt ongeveer even vaak gekozen. Parkeerplaatsen krijgen minder vaak de voorkeur.

### • Hoeveel ingangen?

Meerderheid heeft een voorkeur voor meerdere ingangen.

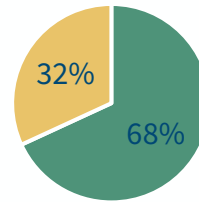
## Representatief Nederland

### Busroutes of fietsroutes?



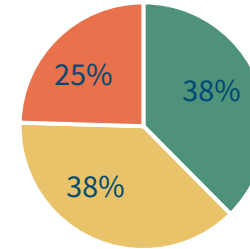
- Optie A: Goede fietsroutes naar en stallingen bij het nieuwe station
- Optie B: Goede routes met openbaar vervoer naar en haltes bij het nieuwe station

### Hellingbaan of lift?



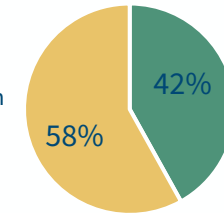
- Optie A: Een hellingbaan
- Optie B: Een lift

### Ruimte stallingen?



- Optie A: Een ruime fietsenstalling
- Optie B: Extra bomen, struiken en gras
- Optie C: Parkeerplaatsen voor mensen die met de trein gaan

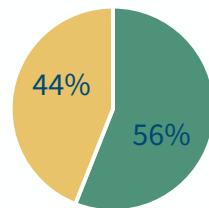
### Hoeveel ingangen?



- Optie A: Eén ingang
- Optie B: Meerdere ingangen

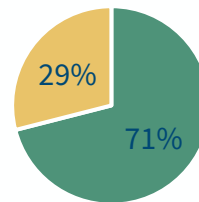
## Inwoners Dordrecht en reizigers Oude Lijn

### Busroutes of fietsroutes?



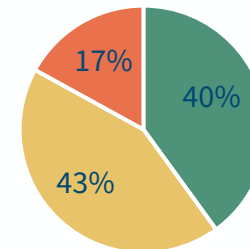
- Optie A: Goede fietsroutes naar en stallingen bij het nieuwe station
- Optie B: Goede routes met openbaar vervoer naar en haltes bij het nieuwe station

### Hellingbaan of lift?



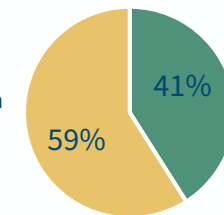
- Optie A: Een hellingbaan
- Optie B: Een lift

### Ruimte stallingen?



- Optie A: Een ruime fietsenstalling
- Optie B: Extra bomen, struiken en gras
- Optie C: Parkeerplaatsen voor mensen die met de trein gaan

### Hoeveel ingangen?



- Optie A: Eén ingang
- Optie B: Meerdere ingangen





# 6. Deelnemerservaring

Aan het einde van de raadpleging kregen deelnemers een aantal stellingen en vragen over het onderzoek om na te gaan wat zij van de methode vinden en hoe het onderzoek is ervaren. In dit hoofdstuk worden de antwoorden op deze vragen gepresenteerd, telkens voor de groep deelnemers aan de open raadpleging en voor de representatieve steekproef.

[Terug naar Inhoudsopgave](#)



# Gemiddeld cijfer

## Toelichting

### Representatief

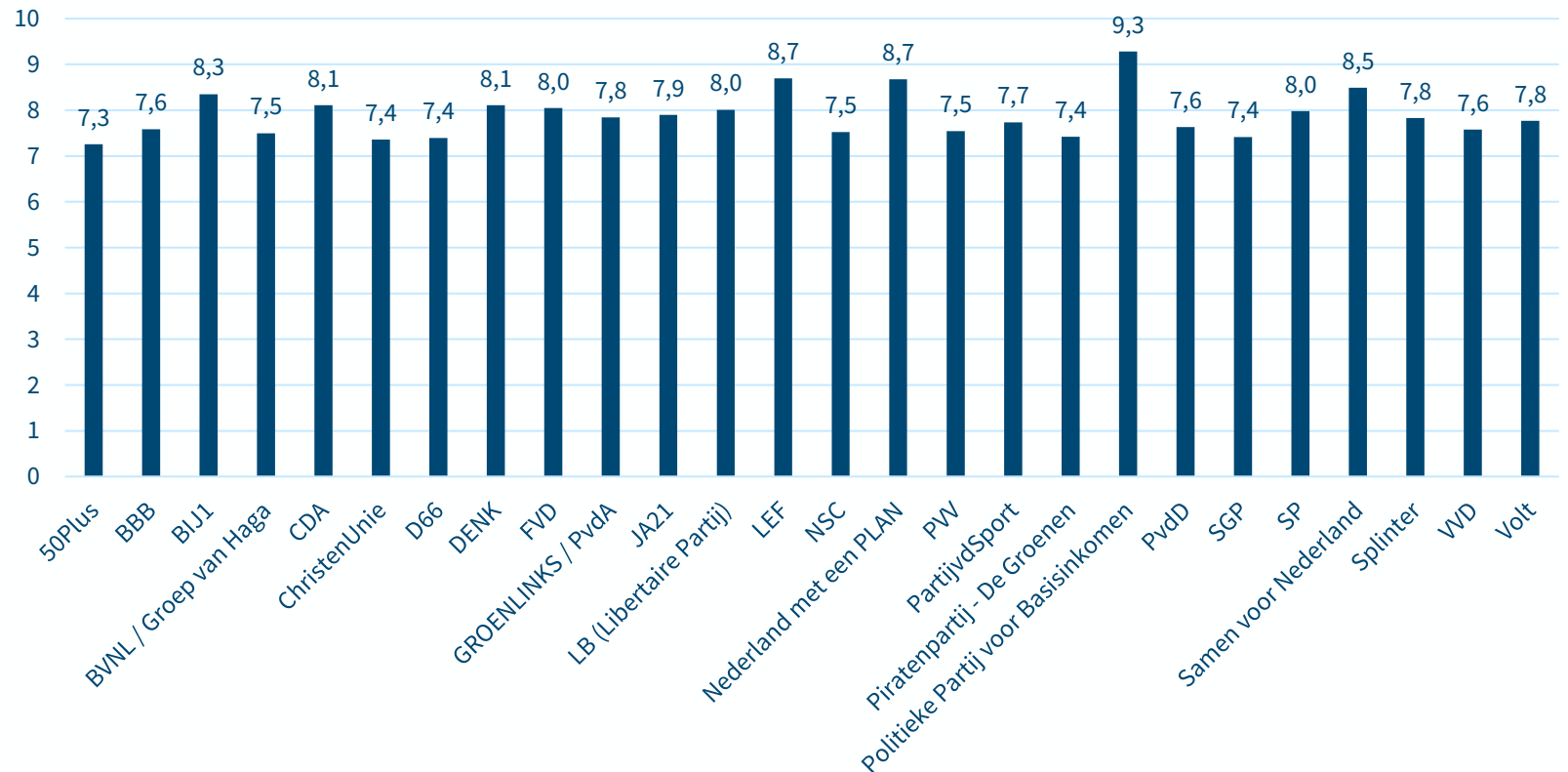
- 95% van de deelnemers aan de panelraadpleging geeft een voldoende aan de raadpleging. Gemiddelde rapportcijfer is een 7,7.
- Aan de paneldeelnemers is ook gevraagd op welke politieke partij zij hebben gestemd tijdens de laatste verkiezingen. In de grafiek hiernaast is te zien dat deelnemers ongeacht politieke gezindte een ruime voldoende geven aan de raadpleging. Deelnemers die op 50Plus stemmen hebben de raadpleging gemiddeld het laagste cijfer gegeven, een 7,3.

### Open raadpleging

- 97% van de deelnemers aan de open raadpleging geeft een voldoende aan de raadpleging. Gemiddelde rapportcijfer is een 7,6.

## Representatief Nederland

Gemiddelde cijfer per politieke partij



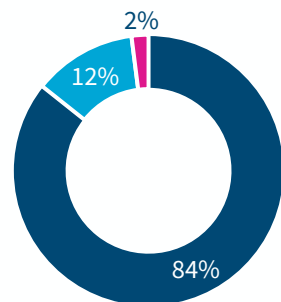
# Vragen over de raadpleging – representatief Nederland

Representatief  
Nederland

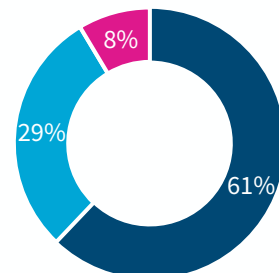
## Toelichting

- Verschil panel en open:
  - 69% van de deelnemers zegt dat ze meer vertrouwen krijgen in besluiten van de overheid als ze vaker op deze manier kunnen meedenken. Dit is hoger dan in de meeste andere raadplegingen.
  - 65% zegt dat ze door deze raadplegingen politieke besluiten eerder kunnen accepteren.

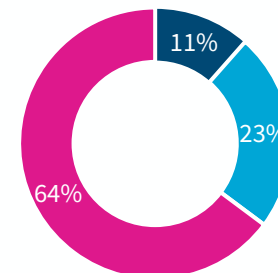
Ik vertrouw erop dat dit een eerlijk onderzoek is



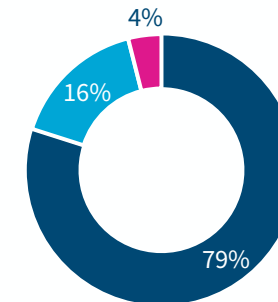
Ik vond het een belangrijk onderwerp om mijn mening over te geven



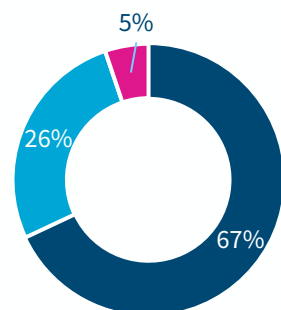
Ik vond de raadpleging moeilijk te begrijpen



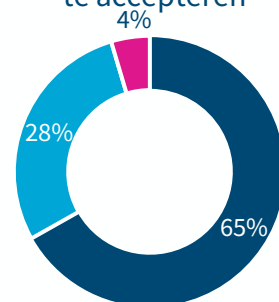
Deze methode moet vaker worden ingezet om inwoners te betrekken bij overheidsbeleid



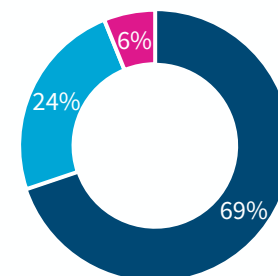
Doordat ik meedoe aan deze raadpleging heb ik geleerd over de keuzes die de overheid moet maken over dit thema



Als veel mensen meedoen aan deze raadpleging, dan zijn de uiteindelijke besluiten over dit onderwerp voor mij beter te accepteren



Als de overheid vaker op deze manier inwoners laat meedenken over dit soort keuzes, dan krijg ik meer vertrouwen in de besluiten van de overheid



(Helemaal) eens  
Neutraal  
(Helemaal) oneens



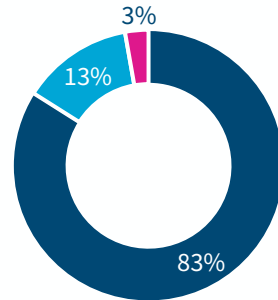
# Vragen over de raadpleging – open raadpleging

Open  
raadpleging

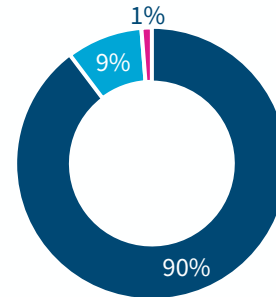
## Toelichting

- Verschil panel en open:
  - In open raadpleging vinden meer mensen het een belangrijk onderwerp (90% in open, 61% in panel).
  - 86% zegt dat de overheid deze methode vaker moet inzetten. Dit is het hoogste percentage dat ooit is gemeten in een PWE raadpleging.

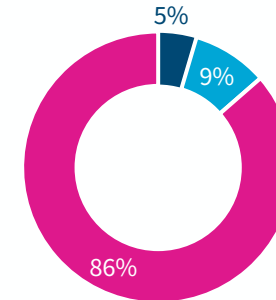
Ik vertrouw erop dat dit een eerlijk onderzoek is



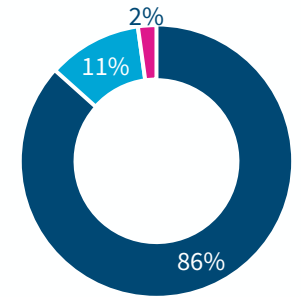
Ik vond het een belangrijk onderwerp om mijn mening over te geven



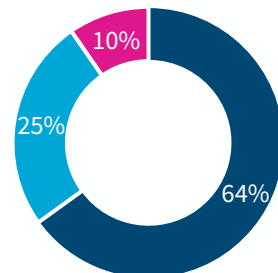
Ik vond de raadpleging moeilijk te begrijpen



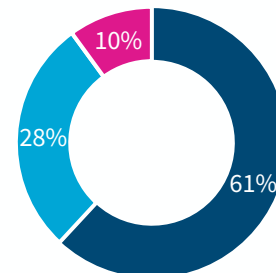
Deze methode moet vaker worden ingezet om inwoners te betrekken bij overheidsbeleid



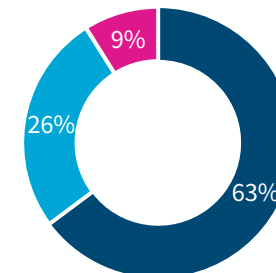
Doordat ik meedoe aan deze raadpleging heb ik geleerd over de keuzes die de overheid moet maken over dit thema



Als veel mensen meedoen aan deze raadpleging, dan zijn de uiteindelijke besluiten over dit onderwerp voor mij beter te accepteren



Als de overheid vaker op deze manier inwoners laat meedenken over dit soort keuzes, dan krijg ik meer vertrouwen in de besluiten van de overheid



(Helemaal) eens  
Neutraal  
(Helemaal) oneens



# Welke mening moet zwaarder wegen?

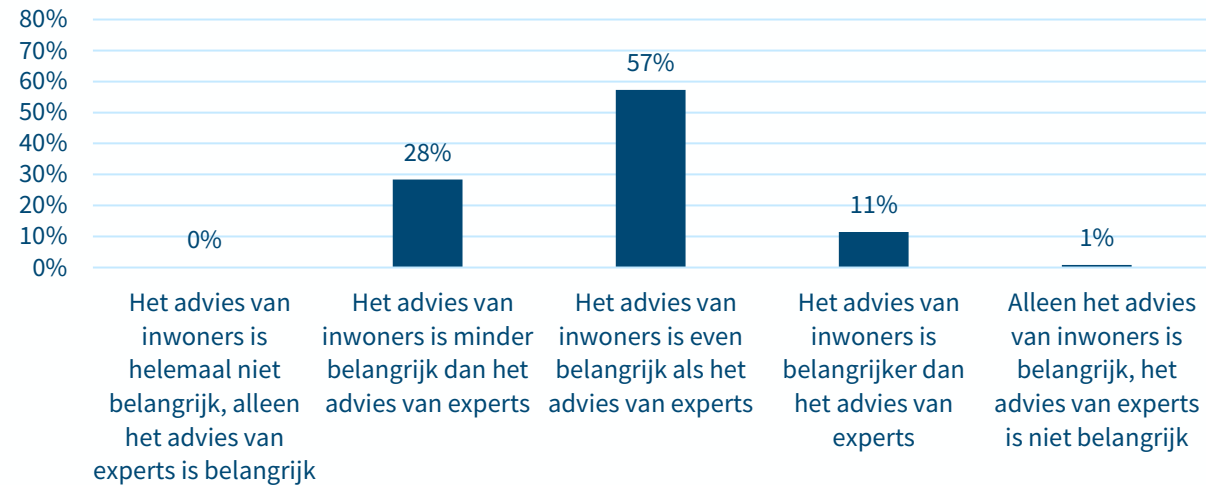
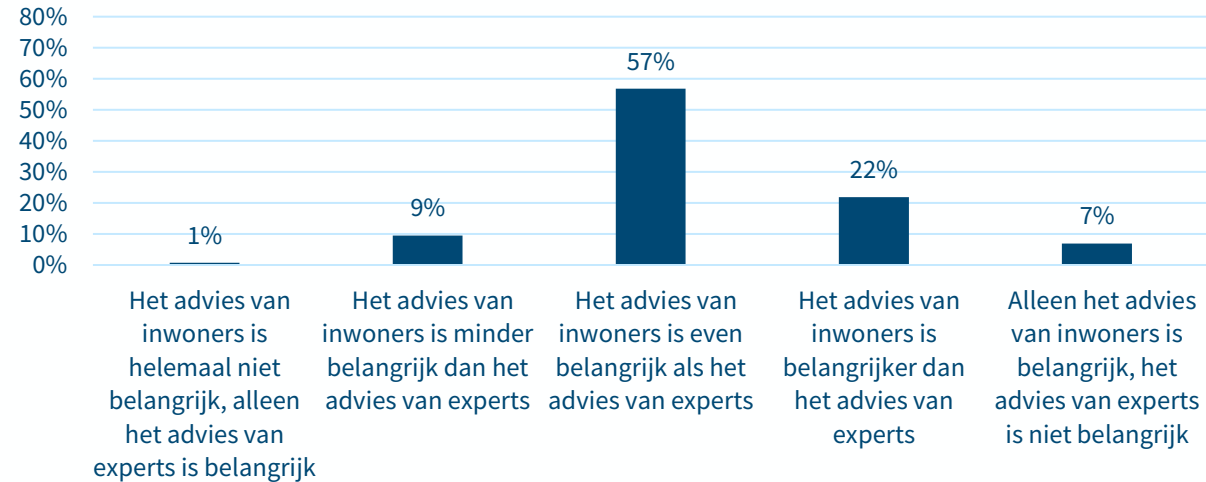
## Toelichting

- Het merendeel (57%) van de deelnemers uit de representatieve en de open raadpleging vindt dat het advies van inwoners en experts even belangrijk is.
- In de open raadpleging geven deelnemers vaker dan in de representatieve raadpleging aan dat het advies van inwoners minder belangrijk is dan het advies van experts. Terwijl in de representatieve panel raadpleging deelnemers vaker aangeven dat het advies van inwoners belangrijker is dan het advies van experts vergeleken met de open raadpleging.

Representatief  
Nederland

Open  
raadpleging

## Welke advies moet zwaarder wegen?



# Open vraag: wat vond je goed?

## Toelichting

- Deelnemers konden in een open vraag aangeven wat ze goed vonden aan de raadpleging. We zien dat een aantal argumenten vaak worden genoemd, die we ook vaak bij andere raadpleging terugzien:
- **Betrokkenheid:** Deelnemers geven aan het positief te vinden dat ze betrokken worden en dat hun mening gevraagd wordt.
- **Duidelijkheid en toegankelijkheid:** De vragen, manier waarop de vragen worden voorgelegd en de uitleg worden over het algemeen als duidelijk en begrijpelijk ervaren.
- **Belangrijk onderwerp:** Deelnemers geven aan dat ze het onderwerp relevant vinden. “Het gevoel dat je meedenkt over iets belangrijks, en dat je misschien ook een beetje invloed kan uitoefenen”
- **Bewustwording en leerzaam:** Deelnemers vinden het fijn om te weten waar de overheid mee bezig is en ze ervaren het als positief dat ze iets leren van de raadpleging.
- **Opvolging:** Er zijn ook deelnemers die aangeven te hopen dat de resultaten gebruikt worden. Dit benadrukt het belang van een goede communicatie over de uitkomsten en de opvolging.

*“Fijn dat de mening van inwoners gerespecteerd wordt.”*

*“Dat zo de inwoners meer zeggenschap hebben en advies kunnen geven. Ik twijfel er niet aan dat experts weten waar ze het over hebben, maar het is bij lange na niet alles en vallen vaak niet onder het volk wat juist gebruik maakt van het openbaar vervoer (zij rijden auto en nemen niet de trein of bus)”*

*“Duidelijke vragen en je kunt zelf een afweging maken.”*

*“Ik vind het goed dat je ook duidelijk ziet wat de effecten van bepaalde keuzes zijn. Daarbij is het goed om te weten welke beperkingen er zijn en wat dus wel of niet realistisch is.”*

*“Alles is helder uitgelegd en er is genoeg ruimte om eea toe te lichten.”*

*“Mooi om tot nieuwe inzichten te komen en eventueel een steentje bij te dragen.”*

*“Fijn dat het aan de bewoners gevraagd wordt hopelijk doen ze hier ook wel echt iets mee.”*



# Open vraag: wat vond je minder goed?

## Toelichting

- Deelnemers konden in een open vraag aangeven wat ze minder goed vonden aan de raadpleging. We zien dat een aantal argumenten vaak worden genoemd, die we ook vaak bij andere raadpleging terugzien:
- **Te veel informatie of te weinig informatie:** We zien dat sommige deelnemers de raadpleging te lang vinden of te veel informatie, terwijl door sommige andere deelnemers de keuzes en voorgelegde informatie soms te simpel wordt ervaren.
- **Schaalniveau:** We zien dat mensen de raadpleging soms lastig vonden, omdat ze niet zelf met de trein reizen of niet in de buurt wonen van de Oude Lijn.
- **Belang van opvolging:** De waardering voor de raadpleging hangt voor sommigen sterk af van wat er met de uitkomsten wordt gedaan.

*“Te weinig achtergrondinformatie om mijn mening op te baseren.”*

*“Ik kan mij voorstellen dat het voor sommige mensen wat moeilijker is om deze raadpleging in te vullen.”*

*“Over de nieuwe stations hebben alleen direct betrokkenen een mening en belang. Als “buitenstaander” kan ik niet zo veel van vinden.”*

*“Niet elke deelnemer kan op elke vraag antwoord geven, zo zeggen de nieuw te bouwen stations bij helemaal niets.”*

*“Het is mij niet helemaal duidelijk in welke mate de adviezen uit de enquête meewegen met de uiteindelijke besluitvorming.”*

*“eerst de uitkomsten afwachten en wat daarmee wordt gedaan”*



# 7. Methodologie en verantwoording

In dit hoofdstuk geven we extra informatie over de ontwerpkeuzes die zijn gemaakt om tot de raadpleging te komen. De keuzes die we beschrijven in deze sectie hebben geleid tot de raadpleging die vindbaar is op de website <https://oudelijn.raadpleging.net/>. Alle originele teksten zijn hier na te lezen. De raadpleging is ook nog in te vullen, maar antwoorden worden niet meer geregistreerd.

Terug naar Inhoudsopgave





# De Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) methodiek

- Inwoners zijn betrokken bij het maken van keuzes over de Oude Lijn en de knopen door middel van een inwonersraadpleging op basis van de PWE methodiek. De essentie van een inwonersraadpleging op basis van deze methodiek is dat een keuzesituatie van de beleidsmaker toegankelijk wordt nagebootst waardoor inwoners het dilemma kunnen doorleven. Op een laagdrempelige manier zien inwoners het vraagstuk. Ze krijgen inzicht in de gevolgen van de beleidsopties en de beperkingen die er zijn. In een PWE geven inwoners een advies en zij kunnen hun advies onderbouwen. Dit levert een scherp beeld op van hun voorkeuren, van gemeenschappelijke waarden en hoe deze waarden volgens burgers moeten worden vertaald in beleid. Daarnaast geeft het inzicht in welke zorgen er achter weerstand zitten.
- De PWE methode is ontwikkeld door wetenschappers van de TU Delft en andere universiteiten. De laatste jaren gebruikt de Nederlandse overheid deze methode onder meer voor het betrekken van Nederlanders bij transportbeleid, coronabeleid, klimaatbeleid en milieubeleid. [Bekijk een introductie van de methode via deze video](#). En zie voor een reeks voorbeelden via [www.populytics.nl](http://www.populytics.nl).



# Ontwerp van de raadpleging

## Vijf keuzetaken

Keuzetaak  
Oude Lijn

Keuzetaak  
NOI

Keuzetaak  
Dordrecht

Keuzetaak  
Schiedam

Keuzetaak  
Leiden

- De raadpleging is ontwikkeld in samenwerking met beleidsmakers van Leiden, Den Haag, Schiedam en Dordrecht, MRDH, IenW en Prorail. Tijdens inhoudelijke sessies en diverse feedbackrondes zijn een vijftal 'keuzetaken' vormgegeven. De keuzes die in elke stap van het ontwerpproces zijn gemaakt zijn vastgelegd in een methodologie document dat op aanvraag beschikbaar is.
- Voor elke keuzetaak zijn verdiepende teksten opgesteld die achter de informatieknoppen zijn geplaatst. Aan beleidsmakers is gevraagd om aan te geven wat de consequenties zouden kunnen zijn als er meer of minder ruimte voor een optie wordt gemaakt.
- De kosten en effecten van de opties in de keuzetaken zijn aan de hand van advies van experts verwerkt in de online omgeving.

Vragen over  
nieuwe  
stations

Over vier potentieel nieuwe stations konden deelnemers adviseren over vier keuzes.

Overige  
vragen

Naast de keuzetaken en vragen over extra stations zijn diverse extra vragen toegevoegd. Dit waren onder andere demografische vragen, vragen over reisgedrag en vragen over de raadpleging.



# Keuzes motiveren

## Toelichting

- Na elke keuzetaak konden deelnemers hun keuzes uitleggen.

## Impressie van de online omgeving waarin deelnemers hun keuzes motiveren

The screenshot shows a web-based survey interface for 'wevaluate'. The main question is 'Wil je uitleg geven bij je antwoorden?' (Do you want to explain your answers?). Below this, it says 'Bedankt! We vinden het interessant om te weten waarom je dit advies hebt gegeven.' (Thank you! We find it interesting to know why you gave this advice.) and 'Kan je uitleggen waarom je deze keuzes hebt gemaakt?' (Can you explain why you made these choices?).

There are three choice items, each with a slider and a text box for explanation:

- Item 1:** 'Ruimte vrijmaken door het busstation te verplaatsen of aan te passen' (Free up space by moving or adjusting the bus station). The slider is set to the left, with a 'Zo laten' (Leave as is) label. The icon shows a downward arrow and five circles, with the last one filled.
- Item 2:** 'Ruimte voor pleinen, bankjes en terrassen' (Space for squares, benches, and terraces). The slider is set to the right, with a 'Zo laten' label. The icon shows an upward arrow, one filled circle, and two empty circles.
- Item 3:** 'Ruimte voor meer kantoren, appartementen en winkels' (Space for more offices, apartments, and shops). The slider is set to the left, with a 'Zo laten' label. The icon shows an upward arrow and four filled circles.

The interface includes a back arrow, a progress bar at the top, and a 'Feedback' button on the right side.



# Wat staat er onder de i-knop

## Toelichting

- Deelnemers hebben op meerdere manieren informatie aangeboden gekregen: een introductievideo, instructievideo's bij de keuzetaken, afbeeldingen en uitgebreide informatieteksten achter roze i-knoppen bij elke optie uit de keuzetaak.
- Alle teksten zijn door een extern bureau herschreven op B1-taalniveau, zodat deze toegankelijk zijn voor de meeste mensen.
- Alle video's en teksten zijn in oorspronkelijke vorm na te lezen via de URL.

## Impressie van een tekst onder een roze i-knop

**Ruimte vrijmaken door het busstation te verplaatsen of aan te passen**

**Wat is jouw advies?**

Laat je het schuifje links staan? Dan adviseer je om het busstation te laten zoals die nu is. Het busstation heeft nu geen overkapping. En het ligt aan de centrumkant van het station. Het busstation kun je dus goed bereiken. Maar het busstation en de bussen hebben veel ruimte nodig. Die ruimte kunnen we nu niet gebruiken voor andere dingen.

Zet je het schuifje een beetje naar rechts? Dan adviseer je om het busstation te verplaatsen naar een andere plek. Dan is er meer ruimte over op de plek waar het busstation nu staat.

Zet je het schuifje helemaal naar rechts? Dan adviseer je om het busstation te overbouwen. Dat betekent dat we een overkapping maken boven het busstation. Daarboven kunnen dan weer andere dingen gebouwd worden. Bijvoorbeeld kantoren en winkels. Dit kost wel veel geld.

**Eigenschappen van deze optie**

Afname	Beschikbare ruimte	↓ ● ● ● ●
Toename	Kosten overheid	↑ € € € € €

