

Vragen D66 over RIB 26 015 Volgende Fase MIRT- verkenning oude lijn

Naar aanleiding van de RIB 26 015 Volgende Fase MIRT- verkenning oude lijn, hebben wij de volgende vragen die we graag willen stellen tijdens het vragenuur tijdens het Forum van 14 april 2026.

De vragen hebben betrekking op de volgende alinea uit de RIB:

“ProRail heeft twee locaties in beeld gebracht voor de realisatie van het nieuwe station RijswijkBuiten, te weten Parkloper en locatie Laan van ‘t Haantje. Op basis van onderzoeken adviseert ProRail om te kiezen voor locatie Parkloper”

1. Kan het college aangeven waarom er vanuit ProRail voor de Parkloper gekozen wordt?

2. Wat zijn de gevolgen van het kiezen voor de Parkloper voor de ecologische structuren van Pasgeld en de ecologische onderdoorgang bij het spoor.

3. Hoe volgt de besluitvorming in de keuze voor de locatie van het station in Rijswijk Buiten, en hoe nemen we het advies van ProRail daarin mee?

Wij zien de beantwoording met belangstelling tegemoet.

1. Kan het college aangeven waarom er vanuit ProRail voor de Parkloper gekozen wordt?

ProRail heeft onderzoek gedaan naar de locaties Parkloper en Laan van 't Haantje voor het station RijswijkBuiten. Naar aanleiding daarvan adviseert ProRail voor de locatie Parkloper te kiezen, omdat deze locatie beter inpasbaar is. Het station en de geplande interwijkverbinding versterken elkaar.

De locatie Laan van 't Haantje scoort slechter op inpasbaarheid en sociale veiligheid.

2. Wat zijn de gevolgen van het kiezen voor de Parkloper voor de ecologische structuren van Pasgeld en de ecologische onderdoorgang bij het spoor.

Haskoning heeft in opdracht van ProRail het rapport MER-onderzoek Ecologie CS/NS opgeleverd op 1 april 2026. Hieruit blijkt het volgende:

Beschrijving ligging

Locatie Parkloper: Het station wordt aangesloten op de nieuwe verbinding Parkloper, die het gebied in oost-west richting voor fietsers en voetgangers ontsluit. De perrons liggen ongeveer voor de helft in de stedelijke omgeving en Pasgeld, en voor de helft in de groene omgeving van het park en de volkstuinen.

Effectbeoordeling gebruiksfase

Locatie Parkloper voor het nieuwe station ligt op ruim 1,5 kilometer van het meest nabije NNN-gebied (Natuurnetwerk Nederland) en Groene buffer. In de gebruiksfase zijn er geen effecten op de NNN-gebieden omdat er geen relatieve veranderingen optreden in het treinverkeer. Het aantal treinen blijft immers gelijk. Het groter aantal stops op het nieuwe station geeft geen enkel effect op de relatief ver weggelegen NNN-gebieden.

NB: Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een onderling verbonden stelsel van beschermde natuurgebieden met als doel het verbinden van natuurgebieden, vergroten van biodiversiteit en het tegengaan van uitwerving van dier- en plantensoorten.

Effectbeoordeling aanlegfase

In de aanlegfase van het station zullen bouwwerkzaamheden zorgen voor de emissies van geluid en licht. Ter plekke van de bouwwerkzaamheden zal grondverzet plaatsvinden, worden sloten gedempt en gegraven en verandert daardoor het grondgebruik.

Het tussentiggende grondgebruik met huizen, andere gebouwen, wegen en snelweg voorkomt dat geluid en licht in zowel de aanleg als de gebruiksfase tot in deze beschermde gebieden effecten kan veroorzaken. Mogelijke effecten tijdens de aanleg van Station RijswijkBuiten op de NNN en overige provinciaal beschermde gebieden zijn uitgesloten.

3. Hoe volgt de besluitvorming in de keuze voor de locatie van het station in Rijswijk Buiten, en hoe nemen we het advies van ProRail daarin mee?

De besluitvorming in de keuze voor de locatie van het station in RijswijkBuiten vindt plaats via de voorkeursbeslissing. Eind dit jaar vindt het BO MIRT plaats waarin zal besloten worden of station RijswijkBuiten gerealiseerd kan worden. Het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat neemt daarbij het advies van ProRail in acht, echter kan daar bestuurlijk van afgeweken worden.