ProRail

GEMEENTE MIDDEN-DELFLAND		Ontv.bev.
SECR.	INGEKOMEN OP 04 JUNI 2026	Afdoen door
KCC		Kopie naar
Doc.nummer:		
Zaaknummer:		

AANGETEKEND

Het college van Burgemeester en Wethouders
Van de gemeente Midden-Delfland
Anna van Raesfeltstraat 37
2636 HX SCHIPLUIDEN

[redacted]

Datum 4 juni 2026
Ons kenmerk LJV/MH/TRO/04062026-1
Onderwerp Zienswijze Ontwerp Dorpenvisie Midden-Delfland

Geacht College,

[redacted]

Met veel interesse heeft ProRail kennisgenomen van de Ontwerp Dorpenvisie Midden-Delfland d.d. 7 mei 2026 die uw college ter inzage heeft gelegd. De Dorpenvisie spreekt van ambitie en maakt keuzes om in de beperkte ruimte binnen uw gemeente, de grote opgaven en kansen op het terrein van bereikbaarheid, klimaat, wonen, werken en energie in samenhang te realiseren. ProRail heeft hier waardering voor.

Met aandacht is uw visie gelezen, door collega's van de regiodirectie en op landelijk niveau, en is deze brief opgesteld. Met deze brief vraagt ProRail aandacht voor haar belangen en betrokkenheid bij de uitwerking van de Dorpenvisie in concrete omgevingsplannen. In uw gemeente ligt een spoornetwerk[1]. Het spoornetwerk heeft ruimte nodig om nu en in de toekomst te functioneren en de effecten op de omgeving te beperken. Hierover is ProRail al regelmatig met u in gesprek.

www.prorail.nl

1 Bescherming van het spoornetwerk en haar omgeving

ProRail ziet bereikbaarheid van steden als een samenspel tussen ruimtelijke keuzes en het mobiliteitssysteem. Ontwikkelingen in de nabijheid van het spoornetwerk kunnen de bereikbaarheid van woningen en werklocaties versterken. Echter, soms kunnen ontwikkelingen en spoor elkaar belemmeren. Om dit te voorkomen denkt ProRail graag vroegtijdig mee bij ontwikkelingen in de nabijheid van het spoornetwerk. Lees voor een verdere toelichting op ontwikkelen en verdichten nabij het spoor ook op onze website www.prorail.nl[2].

Rondom de hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI) ligt een beperkingengebied (Omgevingsbesluit, artikel 3.5), ongeveer tot 11 meter buiten de HSWI. Doel van dit beperkingengebied is om het huidig functioneren en de veiligheid rondom het spoornetwerk zeker te stellen. Daarom is het bouwen in dit gebied vergunningsplichtig. Meer informatie over het indienen van aanvragen of het doen van meldingen onder de Omgevingswet vindt u op onze website. Daarnaast vraagt ProRail u om de instructieregel uit artikel 5.163 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bij de uitwerking van de Dorpenvisie in omgevingsplannen te

[1] Het gehele netwerk van sporen, vrije baan, stations, emplacementen en spoorgebonden bouwwerken naast of nabij de sporen. Spoorgebonden gebouwen zijn alle gebouwen en bouwwerken, niet zijnde stationsgebouwen, die nodig zijn voor het functioneren van de spoorinfrastructuur, zoals onderstations, relaishuizen, verkeersleidingsposten.

[2] Klik in de balk bovenin op "samenwerken", dan op "overheden" en dan onder de foto op de tekst op "ontwikkelen en verdichten nabij het spoor".

[redacted]

respecteren. Deze regel vraagt dat u in een omgevingsplan dat van toepassing is op de HSWI in beheer bij ProRail geen regels mogen worden gesteld die het gebruik, de instandhouding, de verbetering of de vernieuwing van die infrastructuur belemmeren.

Voor uw Dorpenvisie betekent dit dat bij het ontwikkelen van nieuwe woon- en werklocaties naast het spoor, ProRail u vraagt om toekomstige uitbreidingen van het spoornetwerk mogelijk te houden en de omgevingseffecten op de woon- en werklocaties te verminderen. Dit kan door het houden van de juiste afstand tot het spoor en door een zorgvuldig ruimtelijk ontwerp.

ProRail herkent in uw Dorpenvisie ontwikkelingen richting het spoor die een relatie hebben met het bestaande en beoogde onderhoud, gebruik en vernieuwing van het spoor. Hierbij wil ProRail u erop wijzen dat het bouwen boven of op de HSWI vergunningsplichtig is, privaatrechtelijke toestemming van ProRail vereist en een exclusief recht van ProRail is. Aan de vergunning en toestemming worden voorschriften verbonden met het oog op het voorkomen van nadelige gevolgen voor de staat en werking van de hoofdspoorwegen en uitbreiding daarvan.

Specifiek vraagt ProRail uw aandacht voor het volgende:

1. **Borg ruimtereserveringen, spoorveiligheid, geluidsruimte, trillingsruimte binnen de verdichtingsambities van de spoorzone**
   Uw Dorpenvisie richt zich met name op de ontwikkelingen binnen de dorpscontouren van Den Hoorn, Schipluiden en Maasland. Binnen deze geografische contouren hebben wij niet direct spoor liggen noch in de nabijheid. Tevens wordt in het stuk niet gesproken over een relatie met (behoefte aan) mobiliteit per spoor, er zijn geen stations of verbindingswegen of andere OV-modaliteiten die een verbinding leggen met een Station. Doch ligt er wel een belangrijke spoorverbinding binnen uw gemeentelijke contour, aan de oostzijde. Dit is het enige stuk spoor tussen Haarlem en Rotterdam dat momenteel nog 2-sporing is tussen station Delft Campus en station Schiedam. In het kader van Schaalsprong Oude Lijn wordt daar mogelijk een spoorverdubbeling beoogd, dit vraagt om een goede ruimtelijke afweging. Wij verzoeken u rekening te houden met het maken van ruimtelijke keuzes binnen uw visie en daarnaast het toepassen van onze afweegkaders[3] en ruimtelijke strategie als inhoudelijke basis om te toetsen ophaalbaarheid.

2. **Neem de mobiliteitskeuze per spoor ook op binnen het totale mobiliteitssysteem**
   Bereikbaarheid binnen uw gemeente en Dorpenvisie staat centraal en diverse mobiliteitssystemen worden benoemd, de mobiliteitskeuze per spoor noemt u echter niet in uw visie, bijvoorbeeld als onderdeel van een reisketen. ProRail vraagt graag aandacht voor een bredere bereikbaarheid vanuit en naar de uw Dorpen binnen uw Gemeente. Als voorbeeld noemen wij Den Hoorn, vanaf de dorpsrand is het minder dan 1 kilometer reizen naar het Station Delft en heeft een goede voorziening om fietsen te stallen. Mobiliteit per trein is binnen uw Dorpsvisie ook een goed en duurzaam bereikbaarheidsalternatief.

Het verzoek is om de genoemde punten te op te nemen in uw Dorpsvisie.

Daarnaast vindt ProRail het noodzakelijk om uw aandacht te vragen voor het combineren van functies dicht op het spoor, in combinatie met het aanwezige goederenvervoer. Vanwege de

[3] De afweegkaders en de ruimtelijke strategie staan op ProRail.nl en zijn bereikbaar door op de hoofdpagina bovenin de balk te klikken op "samenwerken", vervolgens op "overheden" en dan onder de foto op de tekst "ontwikkelen en verdichten nabij het spoor". Alle documenten zijn daar in PDF beschikbaar gesteld voor u.

ligging aan een basisnetroute zijn aandachtsgebieden aanwezig (zie de kaart met aandachtsgebieden onder de kaartlaag externe veiligheid in de Atlas Leefomgeving) waarmee u rekening moet houden in uw Omgevingsplan. Voor meer informatie hierover verwijzen wij naar www.iplo.nl.

Als laatste wijst ProRail uw op het feit dat het gebruik van gronden of percelen in eigendom en beheer bij ProRail, niet kan zonder schriftelijke toestemming. Dit geldt ook voor bestaande rechten van ProRail op percelen van derden.

2 Voorkomen belemmeringen voor functioneren en veiligheid spoornetwerk

Het spoornetwerk maakt gebruik van elektriciteit dat via onderstations, relaiskasten, ondergrondse infrastructuur en bovenleidingen naar de trein en stations wordt geleid. Deze voorzieningen zijn noodzakelijk voor de elektriciteitsvoorziening van de hoofdspoorweginfrastructuur en daarmee voor het rijden van treinen. In de uitwerking van uw plannen verzoekt ProRail uw college om deze onderstations en relaiskasten niet in te sluiten door bebouwing, bebouwing te realiseren op te dichte afstand en te allen tijde bereikbaar te houden voor onderhouds- en hulpdiensten. Voor deze voorzieningen dient rekening te worden gehouden met een afstand van 5 meter gemeten vanaf de gevel met een hekwerk op de 5 meter-grens. Het functioneren van deze voorzieningen mag niet worden beïnvloed door ontwikkelingen in de omgeving. Dit geldt ook voor het overbouwen, onderbouwen of overkragen van deze voorzieningen.

Uit onderzoek blijkt dat zicht op de hoofdingang de beste manier is om het station te vinden. Zichtlijnen naar het station spelen daar een belangrijke rol in en ProRail wil graag dat binnen de planontwikkelingen de zichtlijnen geborgd blijven.

3 Bescherming van de omgeving tegen effecten van het spoor

Bij het ontwikkelen in de nabijheid van het spoornetwerk, is het voor een goede leefomgeving belangrijk dat eventuele nadelige effecten van het gebruik van het spoor op een zorgvuldige wijze worden gemitigeerd. Bij de uitwerking van de Dorpenvisie naar omgevingsplannen, vraagt ProRail aandacht voor de volgende aspecten (in bijlage 1 zijn deze verder toegelicht):

- Externe veiligheid;
- Geluid;
- Trillingen;
- Overwegveiligheid;
- Waterpeil/stabiliteit;
- Windbeleving en windhinderrisico's;
- Schaduwwerking op zonnepanelen;
- Zonneparken / reflectie in relatie tot hoofdspoorweginfrastructuur.

4 Bureau Spoorbouwmeester

Bureau Spoorbouwmeester is in 2001 op initiatief van de directies van NS en ProRail opgericht als een onafhankelijk adviserend orgaan voor ontwerp en vormgevingsopgaven binnen de spoorsector. Sinds het ontstaan van het bureau wordt aan en met het Spoorbeeld gewerkt, te vinden op www.spoorbeeld.nl. Waar mogelijk kunt u hiervan gebruik maken bij de uitwerking van de Dorpenvisie.

5 Contact

ProRail wenst u veel succes met de vaststelling van de Dorpenvisie en de uitwerking daarvan in concrete plannen. Graag denkt ProRail vroegtijdig mee over plannen in de nabijheid van het spoor. U kunt hiervoor contact opnemen met [redacted]

Met vriendelijke groet,

[redacted]

BIJLAGE 1: UITWERKING OMGEVINGSEFFECTEN

Externe Veiligheid
ProRail verzoekt u voor het aspect Externe Veiligheid in relatie tot Railverkeer gebruik te maken van de meest recente gegevens (Basisnet).

Geluid
Voor het aspect Geluid in relatie tot railverkeer in akoestische onderzoeken, dient u gebruik te maken van de wettelijk verplichte brongegevens uit het geluidregister spoor. Het gebruik van deze brongegevens borgt dat de toekomstige bewoners geen hogere geluidbelasting gaan ondervinden dan op basis van de wettelijke geluidproductieplafonds verwacht mag worden.

Aspect Trillingen
Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillinghinder voor de toekomstige bewoners/gebruikers van bebouwing dicht bij het spoor, acht ProRail het gewenst dat er in de planvorming wel aandacht voor is. In het kader van de goede ruimtelijke ordening en de zorgvuldige voorbereiding van besluiten raadt ProRail u aan om het aspect trillinghinder af te wegen, zoals door Informatiepunt Leefomgeving wordt aanbevolen.

Overwegen
Het streven van het Ministerie en ProRail is om de veiligheid op overwegen te verhogen. De ambitie is hierbij om het aantal risico's op overwegen verder naar beneden te brengen. Verder wil ProRail voorkomen dat door nieuwe ontwikkelingen de veiligheid op overwegen afneemt. Overwegveiligheid is een gedeelde verantwoordelijkheid voor spoor- en wegbeheerder..

De Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020- 2025 bevat verplichtingen voor initiatiefnemers van wijzigingen van (het gebruik van) een overweg. Hierin wordt onder andere gesteld dat er bij een wijziging van het gebruik van het spoor danwel van de weg een risicoanalyse opgesteld moet worden met daarin aangegeven hoe een eventuele risicotoename wordt beheerst en gecompenseerd. Een wijziging mag niet leiden tot een afname van de overwegveiligheid, daarnaast geldt vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid een verbeteropdracht.

Waterpeil/stabiliteit
De stabiliteit van de spoorbaan met bijbehorende voorzieningen mag niet worden beïnvloed. Plannen en/of werkzaamheden mogen geen invloed hebben op de stabiliteit van de spoorbaan met bijbehorende voorzieningen, alsmede op het ongehinderd gebruik van de spoorbaan met bijbehorende voorzieningen. Denk daarbij aan de inrichting en/of exploitatie van een Warmte Koude Opslagsysteem of een WADI, maar ook aanpassingen van watergangen.

In het bijzonder merkt ProRail op dat de initiatiefnemer schriftelijk dient aan te tonen dat in het geval van het infiltreren van hemelwater in de nabijheid van de spoorlijn er geen nadelige effecten optreden op de stabiliteit van de hoofdspoorweginfrastructuur met bijbehorende voorzieningen."

Spoorwegdoeleinden
ProRail verzoekt u zorg te dragen dat gronden welke momenteel voorzien zijn van de activiteit Spoorwegdoeleinden of Railverkeer, deze activiteit ook in de toekomst zullen behouden. Ook verzoekt ProRail uw gemeente om geen dubbelactiviteiten mogelijk te maken. Indien desondanks een dubbelactiviteit archeologie wordt opgenomen over de activiteit Spoorwegdoeleinden of Railverkeer, dan zou ProRail graag zien dat deze dubbelactiviteit aantoonbaar te verwachten archeologische monumenten betreft.

Windbeleving en windhinderrisico's
Hoogbouw rond het station heeft invloed op de windbeleving van de reiziger. Gemiddeld wachten reizigers 7 tot 10 minuten op een trein en dat doen ze bij voorkeur op het perron waar de trein stopt. Wachten met veel wind draagt niet bij aan een positieve stationsbeleving. Reizigers wachten bij voorkeur warm, beschut en comfortabel. Helaas is er echter niet voldoende wachtgelegenheid voor elke reiziger. Daardoor is het van belang dat in de omgeving rekening wordt gehouden met de windbeleving op het perron. Hoogbouw rond het station heeft ook invloed op de windcirculatie/windstromen en kan risico's opleveren voor omliggende bebouwing (zoals schade aan daken/kappen) door veranderende windbelastingen.

Schaduwwerking op zonnepanelen
ProRail stelt zich als doel om in 2030 CO2 neutraal te opereren. Dat betekent dat vele daken en perronoverkappingen voorzien zijn of worden van zonnepanelen om zo voldoende stroom op te wekken voor verlichting, reisinformatie, liften en roltrappen. ProRail verzoekt u bij het maken van plannen rekening te houden met mogelijke schaduwwerking op de ProRail zonnepanelen en indien nodig met ProRail in contact te treden.

Zonneparken / reflectie in relatie tot hoofdspoorweginfrastructuur
Uit een risicoanalyse moet blijken dat zonnepanelen c.a. op bijvoorbeeld parkeerplaatsen en /of geluidschermen en/of langs spoorwegen geen negatief effect hebben op de hoofdspoorweginfrastructuur. Dat moet onder meer uit de vereiste EMC (elektromagnetische compatibiliteit) berekening blijken. En dan met name de weerstandsbeïnvloeding (geen aardingen/aansluitpunten in buurt van het spoor conform bijgevoegde RLN00398) en diverse aspecten met betrekking tot aansluiting op het hoogspanningsnet. Ook voor de weerkaatsing van licht van zonnepanelen dient aangetoond te worden dat aanwezige seinen niet "overstraald" kunnen worden door lichtweerkaatsing door de zonnepanelen.
ProRail adviseert u om deze risico's te laten berekenen en voordat gestart wordt met de realisatie van het zonnepark ProRail te voorzien van de uitkomsten.

ProRail

Port Betaald postnl

