



Van: Lex Helwig

Kamer: Europoint V, kamer 2.08

Doorkiesnummer: 0651994804..

E-mail: acj.helwig@rotterdam.nl

Bespreking : Begeleidingscommissie Hoekse Lijn Maassluis

Datum : 29 juni 2016

Aanwezig : Omgeving: H. Hendriks, C. Kalkman, N. Maarschalkerwaard, F. Sieverts, M. Thomassen, H. Zentjens, M. Van Bakel, W.A. de Leege

Projectbureau Hoekse Lijn: Marco Bekker (omgevingsmanager), Martin Snijders, Lex Helwig (voorzitter)

Gemeente Maassluis: Bas Wilmink (projectleider)

1. Opening en mededelingen

Dhr. Helwig opent de vergadering en heet iedereen welkom.

Dit is de eerste Begeleidingscommissie (BC), nadat in maart 2016 de laatste Plancommissie (PC) geweest is. De Plancommissie had als doel informatie uitwisseling over het planproces en de ruimtelijke procedures. De BC is er voor het uitwisselen van informatie over de komende (en afgelopen) werkzaamheden. De leden van de PC zijn automatisch lid van de BC. Maar mochten zich mensen willen aanmelden voor de BC dan kan dat. Op de website, hoekselijn.mrdh.nl, staat hoe men zich kan opgeven voor de BC.

2. Verslag/actiepunten van 16 maart 2016

Blz 1 Verslag: In het verslag staat dat er in Maassluis geen windturbines komen. Dit is op zich juist, maar ze komen wel net over de grens met Hoek van Holland te staan. Het zijn echter niet de mensen van Hoek van Holland (Rotterdam) die er last van kunnen hebben maar de mensen van Maassluis.

Blz 3 tweede alinea: De aannemer waar hier over gesproken wordt, is de aannemer van de verbouwing van de flats.

Blz 6 Vervangend Vervoer: In het verslag staat dat inwoners van de gemeente Rotterdam, die ouder zijn dan 65 jaar gratis met de RET kunnen reizen. De vraag wordt gesteld waarom dit niet geregeld kan worden voor de inwoners van Maassluis.

De vorige vergadering is door de heer Taal van de RET uitgelegd dat dit aangevraagd kan worden door de betreffende gemeente en dat deze gemeente voor een dergelijke regeling een bedrag aan de RET moet betalen. Bas Wilmink geeft aan dat de gemeente Maassluis geen beleid heeft om het vervoer van ouderen te financieren. Dhr. Thomassen geeft aan dit nogmaals binnen de gemeente aan te kaarten.

Bij de NS bestaat het 40% korting tarief. Waarom kan deze kaartsoort niet overgenomen worden?

De heer Taal heeft de vorige keer aangegeven, dat de RET zijn eigen tariefsysteem heeft binnen deze regio en deze wijkt af van het tariefsysteem van de NS. De RET kent b.v. andere voordelige tarieven, die de NS niet heeft. Marco Bekker meldt dat de RET in gesprek is met de NS of te zien of hier een oplossing voor te vinden is. De RET is al begonnen met het geven van informatie op de RET site. De NS gaat pas aan het einde van het jaar actief informatie, over de gevolgen van de overdracht van de lijn naar de RET, verstrekken.

Verslag wordt met de gemaakte opmerkingen vastgesteld.



Actielijst

Actie 01: *Uitzoeken of bomen op het station Maassluis naar het gemeentelijk bomen depôt kunnen.*

Martin Sniijders geeft aan dat er 16 bomen staan op het huidige perron. Afspraak binnen het bestek is dat deze 16 bomen verwijderd moeten worden. Dit is nodig omdat de sporen een andere ligging krijgen om rechtstand te creëren voor het toekomstige perron. Er staat wel een herplant plicht in de vergunning. Deze herplant plicht wordt in samenspraak met de gemeente Maassluis ingevuld. Aanvullend daarop kan er gekeken worden op het technisch mogelijk is om deze bomen te verplaatsen. Hiertoe moet een onderzoek gedaan worden naar de staat van de bomen. Dit onderzoek moet dan op korte termijn plaatsvinden. Daarna zal een afweging gemaakt worden of het technisch mogelijk is gezien de staat van de bomen en of de kosten van het verplaatsen opwegen tegen de restlevensduur van de bomen. Het is een lastige operatie omdat de bomen dicht bij de bovenleiding staan en het verplaatsen uiterst zorgvuldig moet gebeuren. Het moet najaar 2016 plaatsvinden wanneer de bovenleiding nog functioneert. ProRail die daar toestemming voor moet geven staat daar zeer kritisch tegenover. In verband met het broedseizoen kunnen de bomen niet in april 2017 verplaatst worden. De grote kraan die vanaf april 2017 aanwezig is kan hiervoor dan ook niet gebruikt worden. Allereerst wordt samen met de boomdeskundige de staat van de bomen bekeken. Najaar 2016 worden de bomen verwijderd. In dit proces moet bezien worden of verplaatsen een optie is. Het PBHL zal dit samen met de gemeente Maassluis bezien.

Noot redactie: Gemeente Maassluis meldt dat er in 2015 hier een bomeninventarisatie uitgevoerd door een deskundige. Daaruit blijkt dat de 16 bomen (*Acer pseudoplatanus*) in het perron niet verplantbaar zijn.

3. Voortgang werkzaamheden

Martin Sniijders licht toe aan de hand van een diapresentatie.

Algemeen

In Vlaardingen en Schiedam is een voorbelasting aangebracht.

In Schiedam wordt gewerkt aan het verbreden en verlengen van het bestaande metroviaduct. Dit is nodig om de fysieke koppeling te maken van het metronetwerk op de sporen van de HL. Ten behoeve van het leggen van doorgaande kabels en leidingen worden op diverse plaatsen langs de lijn houten hekwerken geplaatst tussen de spoorbaan en het bestaande hekwerk, om het mogelijk te maken veilig naast het spoor te kunnen werken.

De werkzaamheden zijn erop gericht om de infrastructuur voor de metro 1 september 2017 op te leveren. Dat geldt niet voor de verlenging naar het strand in Hoek van Holland. Deze werkzaamheden lopen door tot in 2018.

Voor het grootste contract van baan en stations is Mobilis Volker Rail gecontracteerd. Deze aannemer heeft ook de coördinatie verplichting naar de andere aannemers toe.

Het contract spoorbeveiliging ligt bij Bombardier en het contract energievoorziening ligt bij Ommexon.

De ondertunneling Marathonweg is een project van de gemeente Vlaardingen. Het PBHL maakt het mogelijk dat er een periode van 8 dagen is opgenomen in de planning om een tunneldek in te schuiven tijdens de grote ombouw van de HL.

Bij station Schiedam Nieuwland komen lift partijen ten behoeve van een goede bereikbaarheid van het ziekenhuis.

Werktijden en planning

De standaard werktijden zijn ma – vr tussen 07.00 en 19.00 uur. Sterk geluidproducerende werkzaamheden mogen pas vanaf 08.00 uur plaatsvinden. Tijdens buitendienststellingen in 2016 en eerste kwartaal 2017 zal ook in het weekend gewerkt worden aan of zeer dicht bij het spoor. Deze werkzaamheden vooraf zijn nodig om het project op tijd gereed te krijgen.



Monitoren

Tijdens bepaalde werkzaamheden worden door een onafhankelijk schade expertise bureau bij bepaalde woningen metingen verricht om te zien hoe de staat van het pand is voor de start van de werkzaamheden.

De metingen worden buiten het project om bewaart. Mocht daar aanleiding toe zijn dan kunnen deze gegevens later opgehaald worden om te zien of er inderdaad sprake is van schade. De betreffende panden krijgen een brief waarin medewerking wordt gevraagd.

Tijdens de bouw worden meetpunten geïnstalleerd

Bij 80% van het bereiken van de maximaal toelaatbare norm gaat een alarmsignaal af. Bij 90 % van het bereiken van deze norm worden de werkzaamheden direct gestopt.

Heiwerkzaamheden

Deze zijn nodig voor de perrons en de TR.

Technische ruimten

TR Prinses Julianalaan op het emplacement: oktober tot december 2016 zullen hier werkzaamheden plaatsvinden. Lokaal worden hiervoor een aantal sporen verwijderd waarna de TR geplaatst kan worden. Hier worden geen betonpalen maar schroefpalen gebruikt.

TR bij station Maassluis Centrum: de fietsenrekken op de plaats van de toekomstige TR zijn al verplaatst. De overige bouwwerkzaamheden, zoals het slaan van de betonpalen voor de fundering en het storten van een ringbalk, staan voor augustus en september 2016 gepland. De fundering wordt ter plaatse gemaakt en daarop wordt de prefab unit geplaatst die elders geproduceerd is. Daarna sluiten monteurs de installatie aan op de bekabeling.

TR net voorbij de brug: de werkzaamheden staan gepland in de maanden september en oktober 2016.

TR bij station Maassluis West: de werkzaamheden worden in de maanden augustus en september 2016 uitgevoerd. Hier worden prefab betonpalen gebruikt.

TR Steendijkpolder naast de parkeergarage: Hier worden schroefpalen gebruikt om overlast te beperken. De werkzaamheden starten in augustus 2016. En lopen door in september 2016.

TR Albert Schweitzerdreef: Hier komen twee TR. Het groen is al verwijderd. De werkzaamheden worden in augustus en september 2016 uitgevoerd. Het type paal is nog niet bekend omdat deze TR bij een andere aannemer zit en deze de vrijheid heeft om zelf een inschatting te maken welk type paal hier het meest geschikt is. De komende weken zal dit bekend zijn.

De lantarenpalen, die in de weg stonden voor het plaatsen van de TR zijn verwijderd. Deze zullen in de nieuwe inrichting teruggeplaatst. Het huidig voetpad is afgesloten.

De bewoners van het woon complex Albert Schweitzerdreef 5-191 dringen aan op het z.s.m. terug plaatsen van verlichting. Drie weken geleden is dit al aangekaart bij de gemeente. Het PBHL neemt contact op met de gemeente Maassluis om te zien wat er met de inrichting van de buitenruimte gebeurt na het plaatsen van de TR.

Buitenruimte

Bij station Maassluis Centrum worden geen grote fysieke ingrepen gepleegd in 2016. In 2017 wordt de stationstoegang vernieuwd.

Bij station Maassluis West vinden geen bijzondere ingrepen plaats. Er wordt nu nagedacht hoe het er straks uit moet zien. De gemeente Maassluis informeert de bewoners over het ontwerp. De gemeente stuurt aan op het gereed zijn van parkeerplaatsen en inrichting op 1 september 2017. Een deel van de toekomstige inrichting wordt eerst bouwterrein. Nadat het bouwterrein is opgeheven kan de herinrichting pas aanvangen.

Bij Steendijkpolder vinden wel grotere ingrepen plaats. De inrichting van de buitenruimte is nog volop in beweging. Met name de veiligheid op de kruising Merellaan / Nobeldreef wordt met zorg bekeken. Er wordt nu gedacht aan een wat langer plateau.



Dhr. Thomassen heeft vernomen dat bij Steendijkpolder metro's 's avonds geparkeerd gaan worden vanwege corrosie bij Hoek van Holland haven?

Er worden opstelsporen gemaakt bij HvH Haven. PBHL zoekt uit of er sprake is van het 's nachts opstellen van metrovoertuigen elders op de lijn.

Noot redactie: In de exploitatiefase worden 's nachts normaal gesproken geen metro's opgesteld op Steendijkpolder. Incidenteel kan het wel aan de orde zijn. Bijvoorbeeld in geval van werkzaamheden, storingen aan bruggen ect. Ook in de periode van test en proefbedrijf worden er mogelijk metro's opgesteld op Steendijkpolder. Voor dit laatste zijn nog geen definitieve plannen gemaakt.

Dhr. Thomassen vraagt of de namen van de stations aangepast gaan worden.

Bas Wilmink geeft aan dat het college de voorkeur heeft uitgesproken om de namen aan te passen. Station Maassluis in station Maassluis Centrum. Station Maassluis West zou station Maassluis Koningshoek moeten gaan heten en het nieuwe station Maassluis Steendijkpolder.

Het buitenruimte plan wordt door de gemeente Maassluis verder uitgewerkt.

4. Steendijkpolder

Het gaat bij Steendijkpolder om het bouwen van het noordelijk perron en de technische ruimte naast de parkeergarage.

Het bouwen van het noordelijk perron

Het noordelijk perron wordt gebouwd van september tot december 2016. De bedoeling is dat de aannemer op deze plaats het bouwpakket zoals dat bedacht is - voor een snelle bouw van de perrons - ook goed werkt. Dit is de enige plaats waar dat uitgetoet kan worden zonder het trein verkeer te verstoren. Als er verbeteringen aangebracht kunnen worden zullen die bij de bouw van de andere stations worden toegepast.

De palen direct naast de parkeergarage worden geschroefd. De overige palen worden geheid. Voor deze palen worden de gaten tot een diepte van circa 5 meter voorgeboord. Hierdoor is de kans op paalbreuk kleiner en dient het tevens als een maatregel om trillingsreductie te bereiken. De trilling wordt vooral veroorzaakt door de stevige bovenlaag. Tijdens het heien van de palen worden metingen aan de parkeergarage verricht, om te zien of de maatregel voldoende is of dat er nog breder of dieper voorgeboord moet worden.

Na het heien van de fundatiepalen volgt het aanbrengen van de onderslagbalk en de montage van de perronelementen. Voor de plaats waar de kraan moet komen (op de plaats van het toekomstige voorplein) is reeds een kapvergunning verleent om het groen te verwijderen. Standaard bij dit soort werken is dat al de verwijderde bomen ook weer terug moeten komen. Voor de TR bij het station (naast de parkeergarage) worden schroefpalen gebruikt. Deze werkzaamheden zullen in week 30 / 32 uitgevoerd worden.

Voor het aarden van fundatie machines zullen in week 28, tijdens een buitendienststelling werkzaamheden worden verricht. Het bestaande hekwerk langs het spoor blijft tijdens de werkzaamheden staan. De bouwplaats van het noordelijk perron wordt met een eigen hekwerk afgezet.

Het plaatsen van de perrondelen vindt in november december 2016 plaats. Tijdens het hijsen van de elementen wordt rekening gehouden met de parkeergarage en het huidige spoor. De pilot gaat uit van de bouw van het perron. De aannemer heeft aangegeven ook de toegangspoort te willen bouwen om zijn werkwijze te kunnen testen.

De paal met de gele M erbovenop komt aan het begin van de hellingbaan bij de entree van het station.

De achterwand van het perron bestaat uit een stalen roosterwerk en heeft nagenoeg dezelfde hoogte als de parkeergarage.

Bestaat de kans dat metaaldeeltjes door het rooster de parkeergarage inwaaien?

Deze vraag zal worden meegenomen.

Noot redactie: We treffen hier geen aanvullende voorzieningen voor. Niet duidelijk is dat dit mogelijk een issue is. Mochten maatregelen nodig zijn dan wordt hiervoor naar een oplossing gezocht. Te denken valt bijvoorbeeld aan rubberen flappen onder het perron. eea afhankelijk



van het windgedrag.

Komt er WIFI op de stations?

Daar gaat de RET over. In de huidige scope wordt dit niet voorzien. Wel heeft de RET wifi in de voertuigen.

Noot van de redactie: Er zijn op dit moment geen concrete plannen om metrostation Steendijkpolder van WIFI te voorzien.

Technische ruimte naast de parkeergarage

Welstand heeft aangegeven, dat de betonnen units van de TR van een buitenschil voorzien moeten worden, waardoor ze minder opvallen in de omgeving. Gedacht wordt aan een groene schil. Daarom heen kan groen beplanting komen. Dit laatste in samenspraak met de gemeente.

Deze unit zal augustus / september 2016 worden gerealiseerd. Eerst de fundering en daarna worden de prefab units geplaatst, die door de firma Voscon uit Vlaardingen worden gefabriceerd. 80% – 90 % van de apparatuur zit er dan al in en is deels getest. De bouwkundige schil wordt ter plaatse gemaakt.

Er zijn op deze plaats bomen gekapt. Komen er bomen terug?

Bij de kapvergunning hort een herplant plicht. Het invullen waar de vervangende bomen of groen in de omgeving komt, gaat in samenspraak met de gemeente. Dat overleg moet nog plaatsvinden.

Er wordt wel aandacht gevraagd voor de wens van de bewoners om het zicht op de Waterweg zo weinig mogelijk te blokkeren met hoge bomen.

Het tegengeluid wordt ook gehoord van mensen die graag bomen willen. Er zal een compromis gezocht moeten worden.

Bouwterreinen

Op de plaats van het toekomstige voorplein wordt een bouwterrein ingericht voor de aannemer. Een deel van dit terrein wordt eerder teruggeven om de gemeente de gelegenheid te bieden om de parkeerplaatsen en fietsvoorzieningen voor 1 september 2017 te realiseren.

Fietsvoorzieningen

Is bekend dat een private partij fietsenstallingen commercieel wil exploiteren bij Maassluis Steendijkpolder en bij Maassluis Centrum?

Dit is niet bekend. Wel is bekend dat de RET bezig is te bezien of zij de fietskluisen kunnen gaan exploiteren.

Het AD heeft enkele maanden geleden een ontwerpwedstrijd uitgeschreven voor fietsenstallingen. Een van de ontwerpen gaat uit van een fietspiramide, waarbij gesteld werd dat dit goed toepasbaar zou zijn langs de HL. Het gaat om een toren van 8 verdiepingen hoog. Dit zit niet in de scope van het project. Binnen de huidige scope kan dit dan ook niet gerealiseerd worden. Ook de gemeente Maassluis geeft aan dat dit niet in de huidige plannen past. Het is een vraag geweest naar innovatieve ideeën zonder concrete realisatie.

Uitbreiding pilot.

De pilot gaat uit van het realiseren van het noordelijk perron. De wens is op dit moment om ook de westelijke sporen net achter het perron, buiten het ProRail terrein, alvast aan te leggen. Het gaat om 100 a 150 meter spoor met een wisselpartij. Het scheelt heel veel als dit gereed is voor de grote ombouw omdat dan al genoeg werkzaamheden gedaan moeten worden. Je haalt dan de werkzaamheden die anders in april/mei 2017 moeten plaatsvinden, in de planning naar voren.

De leden van de BC vinden dit een goed idee. Er wordt meegegeven dit ook bij de VvE's van de torens neer te leggen.

Fiets/voetgangerstunnel

Omdat de sporen naar het noordelijk perron al eerder moeten uitbuigen moeten er bij de fietstunnel een aantal overgangsplaten bijgelegd worden. De tunnel zelf hoeft niet aangepast te worden.



De presentatie wordt zo spoedig mogelijk na de informatieavond van as maandag verzonden.

5. Rondvraag

Hoe komen de bomen eruit te zien bij de overweg Schenkeldijk?

In de Schenkeldijk wordt een midden geleider aangebracht, zodat het via de andere zijde passeren van de halve slagbomen lastiger wordt. De bomen worden voorzien van een hekwerk, zodat het onder de bomen doorgaan niet meer mogelijk is. Het moet echter mogelijk blijven om bij calamiteiten weg te kunnen. Hele bomen kunnen daarom in deze situatie niet. *Is meer bekend over het geluidniveau van de omroepinstallatie op het perron en van de bel bij de overweg?*

De bellen die bij de overweg komen worden zo uitgericht dat ze weinig mogelijk hinder geven naar de omgeving. Daarnaast past het belvolume zich automatisch aan, aan het omgevingsgeluid. Het geluid moet wel hoorbaar blijven voor degenen die willen oversteken. Noot van de redactie: Het niveau van het belsignaal is lokaal instelbaar en derhalve aan te passen. Het dient dan wel van voldoende niveau te zijn om het beoogde wegverkeer (met gemiddeld achtergrond lawaai) te waarschuwen. Uiteindelijk betreft dit ook een additionele waarschuwingsinstallatie.

Hoe zit dit met de omroepinstallatie?

Voor zover bekend worden alleen bijzondere berichten omgeroepen. Dit kan voor het hele net zijn maar kan ook stations gebonden zijn. De normale mededelingen staan vermeld op het informatiepaneel. Het PBHL zal nagaan bij de RET wat hiervoor het beleid is.

Noot van de redactie: Maatgevend voor de geluidsterkte van de omroepinstallatie zijn de afspraken die daarover zijn gemaakt in het (verplichte) ontruimingsplan, dat op last van de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond voor ieder station moet worden opgesteld. Per station wordt deze geluidsterkte mede aan de hand van het omgevingslawaai bepaald. Overigens is de geluidsterkte lokaal instelbaar, maar zoals gezegd de veiligheidsnormen zijn daarbij maatgevend.

Wordt de Delflandsedijk, ten zuiden van het spoor, ook gebruikt als bouwweg?

Deze weg zal alleen gebruikt worden voor een aantal detail werkzaamheden binnen het contract van de RET. De RET heeft hiervoor ontheffing van het waterschap. De aannemer voor de bouw van het station mag hier geen gebruik van maken.

Sluiting

De heer Helwig sluit de vergadering en bedankt een ieder voor hun aanwezigheid.

Volgende BC vindt ergens de zomer 2016 plaats.

Net na de zomer zal een informatiekrant verschijnen.

aansluitend wordt een algemene informatie avond in alle gemeenten georganiseerd. Tijdens deze avond wordt u geïnformeerd over de gehele lijn.

De deze avond gegeven presentatie is te vinden op de website van de HL, hoekselijn.mrdh.nl

Actielijst

Nr.	Actie	Wie	Gereed
01	Nagaan wat de staat is van de 16 bomen op station Maassluis	Martin	
02	Mogelijkheden bezien voor terugplaatsen van verlichting bij Steendijkpolder	Martin/Bas	
03	Nagaan of er sprake is van het 's nachts stallen van metrovoertuigen bij Steendijkpolder	PBHL/RET	
04	Navraag doen naar mogelijke verwaaien van metaaldeeltjes naar de parkeergarage Steendijkpolder	PBHL	
05	Uitbreiding pilot voorleggen aan de VvE's	PBHL	
06	Navraag bij RET wat het beleid is tav omroepberichten op de perrons	PBHL	



Hoekse Lijn

METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG