

Besprekingsverslag

Van: Marco Bekker

Locatie: Marconistraat 1-11

Kamer: 2.08

Doorkiesnummer: 06 5381 9844

E-mail: ahm.bekker@rotterdam.nl

Bespreking : Plancommissie Hoekse Lijn Maassluis

Datum : 4 maart 2015

Aanwezig : Omgeving: W. Boers, K. Bouwsema, H. Hendriks, C. Kalkman, A. Krabbenbos, I. Krijgsman, C.B. Kruk, N. Maarschalkerwaard, F. Sieverts, J. Strang, M. Thomassen, H.F. Volker en H. Zentjens.

Projectbureau Hoekse Lijn: Frank Boerma (projectleider IGR), Theo Benjert (geluidsadviseur IGR), Lien de Voogd en Anna Visser (DCMR) en Marco Bekker (omgevingsmanager).

Gemeente Maassluis: Angela Hewitt (adviseur) en Bas Wilmink (projectleider)

Afwezig : E. Alberti, J.W. de Koning, S. Neuman en W. Vink.

1. Opening en mededelingen

Presentielijst gaat rond

Deze avond wordt opgenomen ten behoeve van de verslaglegging, hierop worden geen bezwaren kenbaar gemaakt. Er zijn twee agenda's rondgegaan. Op de eerste versie kwam intern commentaar, daarom is een nieuwe versie opgesteld.

Vraag punt 5

Waarom staat buitenruimte niet op de agenda?

Er wordt door de gemeente Maassluis wel gewerkt aan ontwerp buitenruimte maar het is nog niet voldragen genoeg; daarom staat buitenruimte voor deze vergadering niet op de agenda.

Gelijkrichterstations vallen die niet onder buitenruimte?

Toevoeging agenda: Punt 4 a , technische ruimtes.

Met deze opmerking wordt de agenda vastgesteld.

2. Verslag/actiepunten plancommissie 10 juni 2014 en XL 10 december 2014

Twee verslagen: Plancommissie XL, 10 december 2014 in Hoek van Holland
Geen commentaar.

Plancommissie Maassluis 10 juni 2014

Geen commentaar, vastgesteld

3. Laatste stand van zaken; toelichting Frank Boerma

Toelichting op stand van zaken stations en technische ruimtes (tekening wordt centraal getoond aan tafel). Eind vorig jaar (3 december 2014) is het opdrachtgeverschap van het project formeel overdragen aan de gemeente Rotterdam. De stadsregio Rotterdam is overgegaan in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MDRH) en is de subsidieverlener van het project.

De projectorganisatie is nu bezig om de scope van het gehele project in contracten te vatten, en dan aan te besteden, het gaat om circa 20 contracten.

Contact spoorbeveiliging loopt al, voor de zomer vindt naar verwachting het aanbieden van het stationscontract aan marktpartijen plaats. M.e.r. en RO trajecten lopen door, tijdens dit proces, normaal rond een projectorganisatie eerst deze trajecten af; in geval van de Hoekse Lijn is dit niet mogelijk.

Goederenvervoer, metro, dual station

Goederenvervoer wordt nu nog alleen tot Vlaardingen Vulcaanhaven gefaciliteerd. Het bedrijf Conline heeft aangegeven af te zien van het gebruik van haar goederen spoor aansluiting na 2016 in Maassluis.

Dit jaar al starten we met uitvoering in Schiedam en Vlaardingen. Op drie locaties wordt ter plaatse van toekomstig spoor, voorbelasting aangebracht. Deze voorbelasting – het aanbrengen van zand – heeft tot doel voldoende zetting in de ondergrond te realiseren om verzakking in de toekomst te voorkomen.

Eerst leek een voorbelasting bij Maassluis Steendijkpolder nodig, maar na geotechnisch onderzoek blijkt dit niet noodzakelijk. Een derde spoor, in verband met het uitdunnen van de exploitatie wordt hier wel gerealiseerd.

Station Steendijkpolder

Station Maassluis Steendijkpolder krijgt naast een middenperron ook een zijperron aan de noordzijde (dichtst bij de parkeergarage). Er wordt onderzocht of dit zijperron eerder gebouwd kan worden. Dit biedt voor ons en de aannemer de mogelijkheid om - voorafgaand aan de ombouw in 2017 - voldoende inzicht te krijgen in het logistiekproces zodat dit voor de ombouw kan worden geoptimaliseerd. Bij een eerdere bouw van het perron, wordt het doorgaande spoor niet gehinderd. Volgens de huidige inzichten kan dit werk de tweede helft van 2016 starten.

Station Maassluis

Bij navraag is gebleken dat zich onder het huidige stationsgebouw Maassluis kelders bevinden van een oud stationsgebouw. Op het huidige perron zijn daarom proefsleuven gegraven. Hierdoor zijn de fundering en de gewelven zichtbaar geworden. Het funderingsontwerp van het nieuwe station is hierop aangepast. De perronplaten van het nieuwe station komen op de huidige fundering te liggen.

Station Maassluis West

Hiervan geen updates. Er is niets veranderd aan het ontwerp ten opzichte van de voorgaande plancommissies.

Vragen, opmerkingen aanwezig

Aanleg perron Steendijkpolder tegen de parkeergarage aan, wordt hier geheid?

Frank Boerma geeft aan dat de fundering niet zwaar wordt uitgevoerd. Indien nodig zal worden voorgeboord om de hei-intensiteit te beperken.

De projectorganisatie werkt aan een monitoringsplan, waarbij wordt gekeken naar gevoelige objecten in de directe omgeving van de werkzaamheden. Op deze locaties zal sprake zijn van een nulmeting. Dit geeft een goede referentie voor aanvang van de bouw. Gedurende de uitvoering worden deze objecten met regelmaat gemeten. Naast parkeergarage nabij de toekomstige locatie van het zijperron bevindt zich ook een leiding van Hoogheemraadschap van Delfland. Ook deze wordt gemeten.

Het komt toch niet vaak voor dat RO-/MER-procedures nog lopen en er toch al werkzaamheden worden uitgevoerd?

M.e.r. en RO trajecten lopen door, tijdens dit proces, normaal rond een projectorganisatie eerst deze trajecten af; in geval van de Hoekse Lijn is vanwege de strakke planning een andere keuze gemaakt.

Waar komen stationsgebonden technische ruimtes?

Voor de technische ruimtes voor energievoorziening en spoorbeveiliging (ter plaatse van de Dr. Albert Schweitzerdreef) is de projectorganisatie in overleg met de gemeente Maassluis bezig met een optimalisatie van de locatie, mede naar aanleiding van reacties van bewoners in de directe omgeving).

Het tweede alternatieve voorstel/ontwerp ligt ter beoordeling bij de gemeente Maassluis.

Bij een Design & Construct-contact dat wordt afgesloten, ligt de locatie van een technische ruimte toch vast? Is dat hier het geval? Want dan is deze discussie niet zinvol meer.

Bas Wilmink; D&C-contract hoeft dit niet te belemmeren, het uitgangspunt op moment van contractering kan wijzigingen en dan is een 'wijziging op contract' mogelijk.

Wij hebben de indruk dat niet de gemeente Maassluis aan zet is, maar dat de gemeente Rotterdam, RET en ProRail alles bepalen?

Bas Wilmink geeft hierop de volgende reactie. We denken daar als gemeente zeker wel in mee, maar zijn gebonden aan de technische mogelijkheden. Het is namelijk zo dat de locaties voor technische ruimtes door RET worden berekend. Gelijkmatische verdeling langs de lijn (stroomvoorzieningverdeling) is daarbij belangrijk. De marge die op de locatie zit, is ongeveer 100 meter.

Verbinding naar Rotterdam, dat geeft een extra overstap!

Hier zijn wij eerder uitgebreid op ingegaan. Het betreft een klein percentage van de reizigers. (Lien de Voogd merkt op dat de cijfers over het vervallen van de directe verbinding met Rotterdam Centraal vermeld staan in de MER)

4. Toelichting door Angela Hewitt op:

Lopende procedures

Bestemmingsplan

Voorontwerp, ontwerp en vaststelling

Nu voorontwerpfase.

Op 3 maart 2014 is het voorontwerpbestemmingsplan door het college vastgesteld. Op 5 maart 2015 vindt wettelijk vooroverleg plaats bij Provincie ZH en Rijkswaterstaat. Dit loopt tot 1 april 2015. In dit overleg gaat met name over het vastleggen van de bestaande situatie en als toevoeging, de hoekse lijn, station Steendijkpolder en de technische ruimtes.

Zie voor verdere informatie bijlage: presentatie door *Angela Hewitt, senior beleidsmedewerker Ruimtelijke Ordening d.d. 4 maart 2015 Planning en proces.*

5. Toelichting door Lien de Voogd (DCMR) op RO-/MER-procedures.

Zie bijlage. Presentatie door Lien de Voogd & Anna Visser, Nota van Beantwoording Hoekse Lijn d.d. 4 maart 2015

NRD Hoofdlijnen op reacties

- Alternatief station Maassluis Steendijkpolder
- Onvoldoende parkeerplaatsen
- Toename parkeerdruk
- Toename geluid
- Belemmering uitzicht door geluidsscherm
- Effect van trillingen op constructie flatgebouw

Alternatief Steendijkpolder. Station Maassluis Steendijkpolder horizontaal spiegelen. Dit is al eerder geopperd tijdens het ontwerpproces en onderzocht. Hierop is aangegeven dat dit niet haalbaar is in verband met de noodzakelijke rechtstand sporen/perron.

Toename parkeerdruk. Parkeerdruk in de wijk; volgens onderzoek zijn ongeveer 30 parkeerplaatsen noodzakelijk, maar er worden 60 plaatsen aangelegd. De bijbehorende argumentatie is dat er dubbel naar behoefte wordt aangelegd. Een toename aan parkeerdruk in de wijk is niet aannemelijk.

Toename geluid (zorg). Theo Benjert vertelt hier straks meer over. Ook in MER, nadere onderbouwing: geluidsscherm (dicht bij flats Steendijkpolder, belemmering uitzicht lagere woonlagen; wordt nader meegenomen in MER (speciaal deelrapport is gewijd aan landschap, uitzicht beleving etc.) Tot slot **Trillingen**, aantasting flatgebouw, wordt in MER nader onderbouwd.

In Maasluis 37 woningen aanvullende geluidsschermen, klopt dat?
Theo Benjert komt er in zijn presentatie op terug.

6. MER (Milieu Effect Rapportage)

Toelichting door Theo Benjert

Zie bijlage. Presentatie door Theo Benjert, Geluidsmaatregelen Hoekse Lijn d.d. 4 maart 2015

Op basis van plaatjes van de MER- contouren geeft Theo Benjert een toelichting. O.a. het aantal geluidsgehinderden wordt in beeld gebracht. Alles boven de 55 dB telt mee. 40 dB is een rustige woonstraat, 50 dB een rustig gesprek. Situatie nu en de situatie na ombouw wordt bekeken. Uit de berekeningen volgt dat het aantal gehinderden na ombouw afneemt; dit komt doordat de geluidsschermen hierbij zijn meegenomen.

Bij mijn weten; in de wet staat dat je geluid meet over het gehele traject en dan daarvan het gemiddelde neemt, klopt dat? Cijfers zijn dus betrekkelijk? Het optrekken en remmen geeft meeste geluid, is daar aandacht aan besteed?

Ja en nee; in rekenmodellen wordt daar rekening mee gehouden. Optrekken geeft bij een trein namelijk geen extra geluid, het afremmen wel. Bij de metro geeft zowel het optrekken als afremmen geen extra geluid. Bij stations gaan we uit van een rijsnelheid van 40 km per uur.

Gesprekken bij 60 dB op derde etage kan ik dat volgen? Krijgen we geen last van praters op het perron? Is dat meegenomen in het geluidsonderzoek?

Nee, het gaat bij het onderzoek uitsluitend om het geluid van het materieel.

Voor de geluidsberekeningen is de situatie voor en na de ombouw bekeken, rode puntjes op de presentatie, is toename geluid. Reden van toename ligt in snelheidsprofiel en aanpassingen van perrons (kortere perrons, minder afscherming biedend) Vervolgens zijn we gaan kijken of er woningen staan, of scholen? Op woningniveau is dus ingezoomd, zodat bepaald kan worden welke maatregelen getroffen moeten worden.

Er zijn geen geluidsmaatregelen te bedenken bij de spoorbrug ter hoogte van de woning aan de Julianalaan 16. Boven de 58 dB, gemeten op de gevel dan moet onderzoek – binnen in de woning - plaatsvinden om eventuele maatregelen te kunnen bepalen.

Rond het Havenplein, (appartementencomplex) zelfde overweg en spoorbrug; fysiek kan het geluid ook hier niet worden weggenomen. Met schermen is een deel van geluid weg te halen maar niet volledig. Ook hier zal een gevelmaatregelen-onderzoek van de woningen waarvoor dit noodzakelijk is worden uitgevoerd.

De voorlopige adressen zijn:

Havenplein 1 en 2: 58 dB, Industrieweg 2: 58 dB, Stationsstraat 2 en 4: 57/56 dB, 28 appartementen Maasweg: 57 dB, Haven 49: 58 dB, Fenacolijslaan 51 en 66: 57/58 dB.

Geluidverwachtingen variëren van de 56-58 dB. Naar verwachting zijn gevelmaatregelen bij de Maasweg niet nodig. De schermen die worden voorzien zijn 0,9 meter hoog en 120 meter lang. En worden direct naast het spoor geplaatst waardoor deze heeft veel effect hebben.

Komt er bij het centrum aan de kant van bebouwing (woningen Beatrixlaan), ook een scherm van een meter? Langs West en Centrum zouden ook van die lage schermen van een meter komen. Mensen wonen nog geen 15 meter van de spoorlijn, er is ons toegezegd dat daar een scherm van een meter zou komen te staan?

Theo Benjert licht toe dat uit de berekeningen volgt dat maatregelen niet noodzakelijk zijn.

Bij Julianalaan 16 komen wel schermen, terwijl de bebouwing 40 meter van het spoor ligt. Hoe kan dat? Theo Benjert licht toe dat de afstand niet relevant is; we kijken naar de veranderingen in geluidsbelasting. De groene punten op tekening geven aan dat hier geen overschrijding plaatsvindt, waardoor dus geen extra maatregelen nodig zijn.

Industrieweg Chopinstraat

De geluidsbelasting op de woningen is hier onderzocht. Met een scherm van 0,9 meter hoog en respectievelijk 150 en 330 meter lang kunnen we volstaan.

Houten Blaak

Een woningblok aan de Houten Blaak was buiten het administratiesysteem van de gemeente Maassluis gevallen en wordt alsnog meegenomen. De situatie lijkt vergelijkbaar met overige blokken.

Merellaan

Maatregel: een scherm van 0,9 meter hoog en 250 meter lang is voldoende (noordzijde, twee woningblokken).

Vragen?

Zijn geluiden als omroep en bellen ook meegenomen in het onderzoek?

Nee alleen voor materieel en exploitatievoorzieningen is in de wet beschreven hoe dit in beeld moet worden gebracht.

En andere geluiden?

Bij omgevingsvergunningen of iets dergelijks?

Theo Benjert laat weten dat dit geen noodzaak is.

Bellen; er zouden stillere bellen komen?

Antwoord: hier zijn geen wettelijke normen voor

Bij de overweg Schenkeldijk hebben we nu halve bomen, blijft dat zo?

Collega's van RET ontwerpen de overwegen, Frank Boerma geeft aan dat de projectorganisatie bij de overwegen kijkt of bestaande kasten hergebruikt kunnen worden. Verder denken we aan een 'hekwerk' aan onderkant bij slagbomen, zodat deze 'gesloten' zijn.

Bij keren/rangeren, staat dan steeds die overgang te bellen? Moet de metro dan straks van het ene naar het andere spoor?

Neen.

Waarom dan een derde spoor?

Voor het uitdunnen van de exploitatie. Dat betekent dit: het voertuig parkeren, de bestuurder loopt naar de andere zijde en rijdt dan weer terug richting Schiedam. De metro hoeft niet te rangeren en dit betekent voor de exploitatie geen extra bewegingen op de overweg en dus ook geen bel.

Trillingen

De projectorganisatie kijkt vanuit twee invalshoeken naar de trillingen:

- Trillingen tijdens de bouwactiviteiten en,
- Trillingen tijdens de metro-exploitatie.

Alleen in Hoek van Holland is sprake van overschrijding voor de rest van de lijn valt het binnen de norm. Dit is ook uitgewerkt in de MER.

7. Rondvraag

Hoekse Lijn moet in 2017 gereed zijn. We hebben begrepen dat de organisatie van het project Hoekse Lijn en van het project Blankenburgtunnel om tafel zitten? Kunt u daar iets over zeggen?

Frank Boerma geeft aan dat de projecten 'elkaar kruisen'; de Blankenburgtunnel heeft een water- en landkruisingsdeel. Het projectbureau Hoekse Lijn overlegt met Rijkswaterstaat over samenwerking. Dit houdt in, het maken van een voorziening tijdens de ombouw van de metro, zodat dat het werk aan de tunnel daar in een latere fase op aan kan sluiten.

In Vlaardingen werkt het projectbureau Hoekse Lijn ook samen met de gemeente Vlaardingen voor de ondertunneling van de Marathonweg tijdens de ombouwperiode.

Veiligheid en controle op de Hoekse Lijn, eerder is gezegd dat er een 'vliegende brigade' zou komen? Veiligheidsbeleid bij RET verandert....wat is de actuele stand van zaken?
Dit leggen we voor aan de RET.

Betreft de uitrit van het parkeerterrein bij station Maassluis Steendijkpolder. Kan er een rotonde worden aangelegd? Of verkeerslichten?

Bas Wilmink geeft aan dat gezien het ruimtebeslag een rotonde niet mogelijk is. Een 'verkeersplateau' - de remmende maatregel - wordt door de gemeente onderzocht. We kunnen hier verder geen toezeggingen over doen, aangezien hier eerst geld voor vrij moet worden gemaakt.

Sluiting

Bas Wilmink sluit de vergadering en bedankt eenieder voor hun aanwezigheid.

Actielijst (moet aangepast worden)

Nr.	Actie	Wie	Gereed
01	Onderzoek mogelijkheden zuidelijke toegang station Maassluis Centrum	Projectbureau HL	
02	Gesprek RET met de heer Boustati over hoe om te gaan tijdens de ombouwperiode	Projectbureau HL	
03	Overzicht van reiskostenregelingen senioren	Projectbureau HL	
14	Veiligheidsbeleid op de lijn	Projectbureau HL	