

## 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  
Hoek van Holland

**Datum :** 26 maart 2015

**Locatie :** Gebiedskantoor Hoek van Holland  
Prins Hendrikstraat 161

**Aanwezigen:** Omgeving: mw van den Berg, dhr Braggaar, dhr van der Meide, dhr Coomans, dhr. van der Schee, mw Brabander, dhr Brabander, dhr Gardenier, dhr Heppe, dhr Kruithof, dhr van der Lugt, dhr Remmerswaal, dhr de Snayer, dhr Esseveldt, mw van de Linden en mw Vink (Ondernemers vereniging).

Project: Noortje de Geus (voorzitter), Peer Cox (RO-procedures en buitenruimte HvH) Sandra de Bont (SO-landschapsarchitect) Arjen Kamphuis (SO-verkeerskundige); Marco Bekker (omgevingsmanager).

Gebied: Ruud Langeveld (Gebiedsmedewerker Hoek van Holland).

### 1. Opening en mededelingen

In verband met het vertrek van Menno Lipsius (nieuwe baan) neemt Noortje de Geus zijn taken inzake de Hoekse Lijn (en vanavond als voorzitter van dit overleg) over. Huishoudelijk; afgesproken wordt dat vragen ter verduidelijking tijdens presentaties worden gesteld, verdiepende vragen bij voorkeur na afloop van de presentaties.

### 2. Verslag/ actiepunten 18 februari jl.

*Wat betekent precies het woord 'doelmatig' qua geluidsmaatregelen in/aan de woning.*

*Wat is bepalend, de kosten of de wettelijke norm?*  
Komen wij in een volgende bijeenkomst op terug.

*Vorige keer is gevraagd naar het plan voor alternatieven voor vervoer tijdens de ombouw, is dit plan gereed? Vaste afspraak met datum gereed is gewenst.*

Plan wordt opgesteld door de RET in opdracht van de metropoolregio Rotterdam Den Haag. Hier komen we op een later moment op terug. Bij de MRDH en RET wordt navraag gedaan naar de status van het vervoersplan. Het project kan geen harde datum noemen, aangezien dit geen onderdeel is van de projectscope.

*Is de variant met ongelijkvloerse kruising geen voorkeursvariant?*  
Dit komt terug in de presentatie.

*Telt bij geluidberekeningen alleen het geluid door treinen mee of ook geluid van overwegen. Bellen etc.? En is geluid in verband met het nieuwe hotel Torpedoloods meegenomen?*

Wij kijken naar geluidbelasting op woningen, maar we komen hier in een volgende bijeenkomst op terug.

*Is onderzoek naar geluid en trillingen al gereed?*

Ook hier komen we op terug.

*De gemeente heeft ooit gezegd dat de vier appartementen aan de Strandweg alleen gerealiseerd mochten worden onder voorwaarde dat er een zichtlijn open zou blijven van de Strandweg tot aan de duinen. Dit betekent dat er maar 1 alternatief hoeft te worden beschouwd, die met de gesloten bak. Hier heeft bewoner een brief over geschreven, wordt deze nog beantwoord?*

Marco Bekker is nog bezig met het antwoord op die brief.

Peer Cox geeft aan dat (zoals te doen gebruikelijk) in de m.e.r. verschillende varianten worden beschouwd. In het geval van de Hoekse Lijn gaat het om twee varianten, waarbij de variant met gesloten bak, de voorkeursvariant is. In de MER worden alle criteria gewogen, dus ook de hier genoemde esthetische, leefbaarheid, ecologie etc.

Noortje de Geus concludeert dat het helder is, dat hier vanavond een voorkeur is voor de variant met de gesloten bak. 5 Juni wordt de MER ter visie gelegd, deze voorkeursvariant is hierin meegenomen.

*Worden nu al bomen gekapt op het open-bak-tracé?*

Dat is niet het geval. Op dit moment vindt grondonderzoek plaats op het open gedeelte, omdat niet met apparatuur in het Natura 2000-gebied mag worden geboord. Er wordt uitgegaan van het feit dat de naastliggende grond in hoge mate vergelijkbaar is met de grondopbouw die hier worden aangetroffen.

### **3. Laatste stand van zaken**

Peer Cox licht de stand van zaken RO/MER toe. Proces tot juni; Nota van Beantwoording (zienswijzen NRD) is door college vastgesteld en naar alle indieners toegestuurd. Bij sommige zienswijzen wordt verwezen naar behandeling/opname in de MER. Deze ligt nu bij de wettelijke vooroverlegpartners.

Ook zijn in de afgelopen tijd enkele agendaposten in het college geweest. De besluiten die hierover zijn genomen, zijn geen definitieve keuzes, maar akkoorden op de voorgestelde richting(en), die zijn weerslag zullen vinden in de bestemmingsplannen die op 5 juni ter visie worden gelegd. In mei vindt daaraan voorafgaand bestuurlijke vaststelling plaats bij alle vier gemeenten. Op de bestemmingsplannen en MER kunnen gedurende een periode van 6 weken zienswijzen worden ingediend.

*Gaat de MER ook over geluid en fijnstof?*

De varianten worden inderdaad op meerdere punten vergeleken o.a. op deze punten. Op basis daarvan wordt een voorkeursalternatief gekozen dat middels bestemmingsplannen mogelijk moet worden gemaakt.

*Hoe zit het met de huidige geluidsoverlast en fijnstof en die van de nieuwe ontsluitingsweg? Worden deze opgeteld?*

Indien er sprake is van cumulatie van geluid wordt dit meegenomen.

*Aanvankelijk hadden wij een convenant met de burens aan de overzijde van de Waterweg. Hoe verhoudt zich dat tot deze normen?*

De normen zijn wettelijk bepaald. Er wordt gekeken naar de normen van dit moment (niet naar die van 7 jaar geleden).

*Is de gemeenteraad wel voldoende op de hoogte van wat er speelt in Hoek van Holland? Weten zij dat veel bewoners tegen de verlenging zijn?*

De Nota van Beantwoording (zienswijzen NRD) is via het college gegaan. Nota is naar wettelijke vooroverlegpartners gegaan en de raad is over de agendaposten geïnformeerd.

Bestuurlijke vaststelling van de MER vindt plaats in het college en wordt dan ter visie gelegd.

Na 6 weken gaat het naar de gemeenteraad, en wordt het behandeld door de subcommissie bestemmingsplannen. Daar kunnen eventueel de indieners nog hun bezwaren motiveren. Bestemmingsplannen worden uiteindelijk in de raad vastgesteld. Verder is/wordt de raad op allerlei andere manieren geïnformeerd, zoals via de gebiedscommissie, presentaties etc. De raad kan daarmee verondersteld worden goed op de hoogte te zijn van het genuanceerde beeld ten aanzien van de gevoelens die leven in Hoek van Holland met betrekking tot de Hoekse Lijn. Ten aanzien van de vergadering van de gemeenteraad; deze kan digitaal terug worden gekeken.

*Inrichting buitenruimte?*

Wordt later toegelicht door Sandra de Bont

*Oplossingen kruising Strandboulevard, Paviljoensweg?*

Voorstel: eerst het verhaal doen, dan vragen. Waarbij wordt aangegeven wat is veranderd ten opzichte van de vorige bijeenkomst.

Bij de Strandboulevard worden enkele aanpassingen gedaan, omdat het verkeer zich daar moet opstellen (vervallen enkele parkeerplekken, fiets opstelstrook). Bij de Paviljoensweg gaat de voorkeur uit naar een spoorovergang voor de Paviljoensweg; dit betekent een extra kruising, waarbij de Paviljoensweg blijft gehandhaafd. Daar wordt ook een ahob (Automatische Halve Overweg Bomen) geplaatst, dit is een wettelijke verplichting.

Ten aanzien van de kruising Strandweg; de voorkeur van het college is het gelijkvloers kruisen van de Strandweg, waarbij de Stationsweg wordt afgesloten voor autoverkeer.

Harwichknoop; vorige keer ook toegelicht. Station haven wordt verschoven in westelijke richting, aan de oostzijde komt een ontsluiting voor autoverkeer en de P+R wordt verplaatst.

Aan de zuidkant komt een ontsluitingsweg met een rotonde en een aansluiting op de Stationsweg. Zo worden de ontwerpen in beide bestemmingsplannen opgenomen.

In 2017 is hierdoor een langere periode (12 maanden) nodig om de knoop opnieuw in te richten.

De RET werkt aan een plan voor vervangend vervoer tijdens de ombouw van de Hoekse Lijn in 2017, gebaseerd op de inzet van bussen (combinatie van een snel- en stopdienst). De RET is hierover in overleg met de Metropoolregio Rotterdam Den

Haag (MRDH). Voor de zomer wordt de eerste uitwerking verwacht. De RET is hiervan de initiatiefnemer in opdracht van de MRDH.

Ook wordt gestreefd naar duidelijkheid over de H6-weg (indien mogelijk in dezelfde periode realiseren). De raad heeft hier nog geen besluit over genomen (ondanks berichtgeving in de media die iets anders suggereerde).

*Berekening van de openingstijden van de bomen levert het beeld op van een gebied dat in voorkomende gevallen (te snelle opeenvolging metro's) langere tijd voor alle verkeer gesloten is, hoe moet dat met hulpdiensten?*

De dichtlig-tijden bedragen, afhankelijk van de snelheid van de metro, tussen de 32 en 37 seconden.

*In de Nota van Beantwoording NRD staat tussen halve en hele minuut, hoe kan dat?*

32 en 37 sec is een nadere uitwerking van deze inschatting (past binnen de wat bredere bandbreedte van halve tot hele minuut).

*Gedetailleerde vragen inzake verkeerskundige knelpunten (dhr. Schee)*

Aparte presentatie toegezegd waarin de gevolgen van de overwegsluiting voor de doorstroming van het verkeer worden toegelicht.

*Waarom wordt de Stationsweg afgesloten?*

Dit is gekoppeld aan de keuze voor de gelijkvloerse kruising.

*Waarom wordt niet aan de eisen van de plancommissie tegemoet gekomen, die heeft een voorkeur voor de ongelijkvloerse kruising (idem gebiedscommissie). Is het alleen een kwestie van geld?*

De plancommissie mag uiteraard adviezen geven en die worden meegenomen en zorgvuldig afgewogen tegen alle andere belangen (gebiedsontwikkeling, toerisme, natuur). Kosten spelen uiteraard ook een rol. Vanuit verkeersoogpunt zitten voordelen aan een ongelijkvloers passage (doorstroming, veiligheid, geluid). Maar, de kruising zoals deze nu is voorzien - gelijkvloers - voldoet aan regelgeving op gebied van veiligheid.

Daar komt bij dat bij een ongelijkvloerse passage de spoorbak al vrij vroeg in het landschap moet worden ingesneden - ter hoogte van de Langeweg - omdat deze 7 meter onder het niveau van de weg moet komen te liggen. Diepte van de bak, komt op 0 meter NAP.

De bak ligt in de directe nabijheid van de waterkering, hierdoor is toestemming nodig van het HHD. Door de lengte van de tunnel die bij een ongelijkvloerse passage ontstaat, is het ook nog de vraag of hierop tunnelwetgeving van toepassing is. Al deze zaken bij elkaar hebben het college er toe gebracht de gelijkvloerse overgang te prefereren. Mochten de hier aanwezigen dit onvoldoende argumenten vinden, dan is het mogelijk hier bezwaren op kenbaar te maken vanaf 5 juni (MER). Dan start de ter visie legging.

*In het bestemmingsplan wordt maar 1 variant beschreven?*

Alleen de voorkeursvariant wordt opgenomen in het BP.

*Kunnen wij een onderbouwing ontvangen van die 15 miljoen aan meerkosten?*

Hier komen wij op terug in een volgende bijeenkomst. We zullen dan aangeven welke elementen/activiteiten in de raming vertegenwoordigd zijn.

*Indien toch gekozen wordt voor de ongelijkvloerse kruising, kan de doorgang van de Stationsweg naar de Strandweg dan wel open blijven? (verbinding naar de wijk)*

Dat ligt bij deze variant meer voor de hand, maar zal nader moeten worden bekeken. En vooralsnog gaat het project uit van aanleg van een gelijkvloerse kruising.

*Is met de heer Heijstek aan de Paviljoensweg gesproken?*

Ja, de heer Heijstek geeft de voorkeur aan het niet doorsnijden van het natuurgebied voor een ontsluiting van zijn woning.

Overlast overwegbeveiliging voor horeca als gevolg van de bellen. De alternatieve route aan de zuidkant wordt ook nog beschouwd echter de voorkeur gaat uit naar behoud van de Paviljoensweg.

*Is er nagedacht over toegang/zichtbaarheid van het dorpscentrum vanaf het station HvH Haven?*

De variant met oostelijke ontsluiting heeft de voorkeur, dit aandachtspunt wordt meegenomen.

*Komt de gesloten-bak-variant niet te dicht bij bunker?*

Nee, deze blijft in het natuurgebied liggen.

----- Pauze -----

### **Sandra de Bont, presentatie plan extra verlenging eindstation**

Kijkje in de keuken, eerste verkenningen/schetsen

#### Schets huidige situatie

De Strandpaviljoen(tjes)/winkeltjes zijn nu gelegen in een kom rondom het plein, waardoor het zicht op strand eigenlijk verdwijnt. Verder is de auto dominant aanwezig (bijna een soort verkeersrotonde). Voetgangers zouden in de nieuwe situatie meer ruimte moeten krijgen en de verblijfskwaliteit moet worden verbeterd.

#### Ideaalplaatje voor de toekomst

Zicht op zee openleggen, sfeer van duinen doortrekken op het plein. Autoverkeer op andere route krijgen, fietsroute moet Hoekse Lijn kruisen, hiervoor zijn enkele varianten bekeken. Zoals het doortrekken van de fietsroute onder de Hoekse Lijn door of afbuigen voor het station langs of kijken naar nieuwe route door de duinen (dit is ingrijpend vanwege Natura 2000).

Ontsluiting parkeerterrein mogelijk verleggen naar begin van parkeerterrein, slanke duinovergang maken. Principe van 'bollend plein met gaten', waarin helmgras, zitelementen, paviljoens qua oriëntatie aanpassen (met hergebruik huidige paviljoens). Fietsenstalling hoofdzakelijk in gebruik bij mooi weer dus hoeft niet binnen beter parkeerplaatsen opofferen en daar een nieuwe fietsenstalling realiseren? Opties worden nog verkend. Eindstation heeft twee sporen met middenperron verderop weer enkelsporig. Uitgangspunt is dat de huidige voorzieningen (qua hoeveelheid en diversiteit) terug komen.

*Houden jullie rekening met zand tussen de sporen?*

Wordt rekening mee gehouden in ontwerp van het station HvH.

*Is het eindstation ook een probleem vanuit het oogpunt van Natura 2000?*

Er is wel een tijdelijk effect (langere bouwtijd) maar er wordt voor het gebied een beperkt effect voorzien. Uiteraard bestaat wel een spanningsveld tussen HDD (veiligheid)/Natura 2000 (verstuing) en de RET (beheer etc.) als het gaat om de effecten van zand.

Toevoeging vanuit het gebied op de verkenning door dhr Heppe:  
Zoals bij alle metrostations is ook hier de wens om aan twee kanten het metro station te ontsluiten. De toepassing van de in de verkenning genoemde fietstunnel moet worden beoordeeld op sociale veiligheid.  
Uitgangspunt voor de verandering van het Zeeplein is altijd geweest dat de huidige voorzieningen allen in het nieuwe ontwerp terugkomen.

*Aandachtspunt: kijken naar wegprofiel (vrachtwagens) in verband met bevoorrading van de voorzieningen.*

Dit punt wordt meegenomen.

##### **5. Toelichting verkeersrapportage** door Arjen Kamphuis, verkeerskundige Stadsontwikkeling

Opzet; in het kader van de MER zijn de verschillende alternatieven beschouwd op de volgende zaken:

- Hoe zit het met kwaliteit van de verkeersafwikkeling?
- Wat doet die Hoekse Lijn (qua reizigers)
- Wat betekenen de oplossingsrichtingen voor verkeerveiligheid?

Gekeken naar de situatie in 2025 op:

- Werkdagen
- Stranddagen

De studie is gedaan door het bureau Goudappel Coffeng. Basis van het verkeersmodel: verplaatsingen op gewone dagen. Voor strandbezoek is ook gekeken naar aanvullende gegevens. (Hoe komen bezoekers van stad naar strand?)  
Er is weinig effect op het verkeer door de hogere frequentie van de metro. Er wordt een groei voorzien van instappende reizigers door de ombouw: (het betreft hier een groei ten opzichte van de referentiesituatie en niet ten opzichte van de huidige situatie). Dit komt met name door de aantakking op het metronet van Rotterdam en de realisatie van het nieuwe station Maassluis Steendijkpolder. De verlenging heeft wel een effect op de afwikkeling van verkeer (een van de maatregelen die hiermee gepaard gaat, is de kruising bij de Strandweg).

Verkeerveiligheid: aantal gelijkvloerse kruisingen neemt toe na ombouw van de Hoekse Lijn. De nieuwe situatie wordt verkeerveilig aangelegd en voldoet uiteraard aan de geldende voorschriften op het gebied van overveiligheid.

Voor stranddagen wordt uitgegaan van circa 2 miljoen strandbezoekers per jaar (afhankelijk van het zomerweer). 2/3 van de reizigers komt met de auto, 1/6 met de fiets en 1/6 maakt gebruik van OV. In het alternatief van de ombouw (geen verlenging) blijft de reistijd gelijk, terwijl comfort nu juist voor de recreatieve reizigers zo belangrijk is ('lust' reizigers versus 'must' reizigers). Bij verlenging neemt de reistijd af met 12 minuten (totale reis vanaf Schiedam, inclusief lopen).

Als we de lijn verlengen levert dat 100 extra strandreizigers per gemiddelde werkdag op. Conclusie; kijkend naar de verkeersafwikkeling; doet verlenging niet zoveel, uitgezonderd voor zeer specifieke lokale situaties.

*Welke oplossing wordt bedacht voor reizigers komend vanaf de Stena Line; als de trein komend vanaf het strand al vol is, als deze bij Haven aankomt?*

Dat is onderdeel van de exploitatie en dus een vraag voor de RET. Wij zullen navraag doen bij de RET of hier al iets over gezegd kan worden.

*Het verschil qua reizigers op een werkdag, met of zonder verlenging is erg klein, dan is de verlenging toch niet nodig?*

Op werkdagen zijn er niet veel instappers op HvH Strand. Als aan de ontwikkeling van dit gebied (Ruimtelijke Ordening; programma in de vorm van woningen en voorzieningen) niets verandert, dan zal het aantal reizigers op een werkdag niet veel wijzigen. Maar in de zomer ligt dat beduidend anders: het aantal recreatieve reizigers neemt toe. Verder wordt nog geen rekening gehouden met de OV-bonus, denk aan RandstadRail, de werkelijkheid valt vaak hoger uit dan vooraf is inschat (conservatieve ramingen).

## **6. Rondvraag, sluiting**

*Kan de plancommissie de presentaties krijgen?*

Ja, deze worden binnen twee dagen naar u verzonden en als het verslag gereed is, komen alle documenten ook op de website te staan.

*Wanneer is de volgende plancommissie?*

De volgende commissie zal gepland worden vlak voor de ter visielegging op 5 juni aanstaande.

*Graag aandacht voor de tijdigheid van het vervangend vervoer tijdens de ombouw*

De RET werkt in opdracht van de metropoolregio een plan uit. Zodra de eerste uitwerking gereed is, zullen wij vragen aan de MRDH/RET om hierover te communiceren.

*Verzoek om informatie over de waarden van het huidige stof en geluid ten opzichte van de doortrekking van de Hoekse Lijn en aanleg van de H6 weg.*

Slotopmerking van de aanwezige leden van de gebiedscommissie HvH: de gebiedscommissie zal eind april een brief sturen naar het college met opvattingen en aandachtspunten van de commissie ten aanzien van de Hoekse Lijn. Zij zullen hierin pleiten voor de ongelijkvloerse kruising. Mochten leden van de plancommissie zaken willen meegeven dan kan dat tot 23 april (behandeling in vergadering gebiedscommissie).

De bijeenkomst wordt afgesloten.