

Bespreking : Plancommissie Hoekse Lijn Maassluis

Datum : 27 maart 2014

Aanwezig: Leden van de plancommissie.

Projectbureau Hoekse Lijn: Lex Helwig (projectmanager), Brian Bul (ontwerpleider) en Bianca Magdalena (omgevingsmanager).

Gemeente Maassluis: Bas Wilmink (projectleider) en Patrick Emmett (stedenbouwkundig beleidsadviseur)

1. Opening en mededelingen

Voortaan wordt er geen verslag meer gemaakt van de plancommissie, maar een overzicht met daarin de gemaakte afspraken, actie- en aandachtspunten.

Marco Bekker gaat vanaf heden Bianca Magdalena, omgevingsmanager Hoekse Lijn, vervangen. Gegevens Marco Bekker: 010-489 43 34 (telefoonnummer blijft hetzelfde), ahm.bekker@rotterdam.nl.

De ingekomen stukken van de heer Thomassen worden bij agendapunt 6 (wat verder ter tafel komt) behandeld.

Agendapunt 3, laatste stand van zaken (algemeen), wordt naar achteren verschoven. Na de toelichtingen van de stations en buitenruimte.

Agendapunt 4, laatste stand van zaken (stations) wordt toegelicht door Brian Bul in plaats van Frank Boerma.

2. Verslag/actiepunten van 12 december 2013

Pag. 2:

Wat is de status van het Definitief Ontwerp?

Dit wordt straks verder toegelicht.

Enkele leden van de plancommissie geeft aan dat zij niet de organigram hebben ontvangen. Dit wordt nogmaals gemaaild naar iedereen. **Actie 01**

Hoe staat het met de vraag dat de metro (wettelijk) niet te dicht tegen het appartementencomplex komt i.v.m. onder andere brandgevaar?

Er is geen wettelijke verplichting inzake de afstand bij deze open lucht "aansluiting" van station op parkeergarage. Het projectbureau heeft een analyse uitgevoerd van mogelijke risico van een mogelijke brandoverslag. Hierbij is gebruik gemaakt van de uitgebreide kennis die is ontwikkeld in het kader van RandstadRail. Het scenario brandoverslag vereist dat een metro na vertrek van Maassluis West en voor vertrek van Maassluis Steendijkpolder in brand raakt. De rijtijd vanaf het vorige station is ca. 1 minuut en de halteertijd is ca. 30 seconden. Gegeven de goede brandveiligheid van het voertuig en gegeven alle historische informatie is de kans op een brandend voertuig aan het noordelijk perron gering.

Uitleg waarom er voor drie-sporigheid gekozen is bij station Steendijkpolder?

Op station Maassluis Steendijkpolder vindt een uitdunning van de dienstregeling plaats. Dit houdt in dat de helft van de uit Rotterdam komende metro's doorrijdt naar Hoek van Holland en de andere helft, volgens dienstregeling en na een bepaalde wachttijd, terugrijdt naar Rotterdam. Om het wisselen van rijrichting van de metro mogelijk te maken wordt een 3^e spoor aangelegd. Dit 3^e spoor zorgt ervoor dat de metro's op de doorgaande sporen naar Hoek van Holland en naar Rotterdam niet belemmerd worden gedurende de wachttijd van de kerende metro.

Wanneer er slechts 2 sporen aanwezig zouden zijn, zijn er situaties, zoals o.a. vertraging en buffercapaciteit, in de dienstregeling waarbij de doorgaande metro naar Rotterdam niet door kan rijden ten gevolge van de kerende metro die op het zuidelijke spoor halteert en wacht.

De eisen van de RET liggen hoger dan bij de NS.

Pag. 3:

Hoeveel mensen kunnen er in een metrostel? Dit o.a. in verband met de drukte in de zomermaanden. Aandachtspunt: extra onderzoek naar het aantal reizigers in de zomermaanden.

Het exacte aantal op dit moment niet paraat; dit wordt uitgezocht en teruggekoppeld. **Actie 02**

Actiepunt "exacte frequentie worden nog gecheckt", is nog niet gedaan, blijft als actiepunt staan. **Actie 03**

Er wordt nogmaals de zorg uitgesproken over de relatie spoorwegovergangen en de hoge frequentie van de metro's. Het projectbureau geeft aan dat de spoorbomen straks wel vaker, maar korter dicht gaan. Dit komt omdat metro's sneller kunnen afremmen/optrekken en de aanmeldtijd van een metro korter is.

Pag. 4:

De zorg wordt uitgesproken over het aantal parkeerplaatsen bij het station. De voorzitter geeft aan dat hiervoor gebruik gemaakt is van een berekeningsmodel.

Een van de leden geeft aan dat er vandaag een boom verwijderd is, waarom? Dit is bij de voorzitter niet bekend en is niet vanuit het project Hoekse Lijn gedaan. Dit wordt nagevraagd. **Actie 04**

Pag. 5:

Hoe zit het met de verkeersveiligheid bij de onoverzichtelijke oversteek bij de aansluiting van de Nobeldreef op de Merellaan? Dit punt komt later aan de order bij agendapunt 5. Buitenruimte.

Algemene opmerking:

Procedure plaatsbepaling station Maassluis Steendijkpolder. Waarom zijn er geen meerdere alternatieven gepresenteerd voor de locatie van het nieuwe station? Deze vraag kan niet gelijk beantwoord worden. Het projectbureau komt hierop terug. **Actie 05**

Hierbij wordt het verslag goedgekeurd.

3. Laatste stand van zaken, algemeen

Lex Helwig licht dit punt toe. Het definitief ontwerp (DO) moet eind deze week afgerond worden (kosten, etc.). Dan gaat het DO het besluitvormingstraject in met o.a. de gemeentes en de stuurgroep. Zoals het er nu naar uit ziet, wordt het DO rond 9 juli vastgesteld.

Op een klein gedeelte van metrostation Alexander komt een proefopstelling (mock-up) van de multiwand van de Hoekse Lijn. Op die manier kan men ook zien hoe het ongeveer eruit komt te zien en voor het projectbureau is het ook een middel om te bekijken hoe zo'n achterwand werkt (functionaliteit, uitstraling, etc.) Naar verwachting wordt de proefopstelling in april geplaatst.

In de aanloop naar de uitvoering van het werk wordt de plancommissie omgevormd naar een begeleidingscommissie. In die commissie worden de praktische zaken besproken zoals, voorbereidende werkzaamheden, vervangend vervoer, bereikbaarheid, (geluid) overlast, etc. Het doel van de begeleidingscommissie is om gezamenlijk te bespreken hoe we tijdens de uitvoering van de werkzaamheden de (geluids)overlast zoveel mogelijk kunnen beperken.

4. Laatste stand van zaken (stations)

Brian Bul licht aan de hand van tekeningen de laatste stand van zaken toe van de stations in Maassluis. In principe zijn er geen wijzigingen ten opzichte van vorige bijeenkomsten.

Station Maassluis West

Geen actie- aandachtspunten.

Station Maassluis Centrum

Voor de zuidelijke toegang is er vooralsnog geen mogelijkheid in verband met de beveiligingsregeling en de ligging van de twee goederensporen.

Station Maassluis Steendijkpolder

Aandachtspunt: de zorg wordt geuit met betrekking tot de voorbelasting voor het derde spoor middels zand in relatie tot het verstuiwen van de zand in de omgeving (geparkeerde auto's en flats). Het projectbureau neemt dit punt mee en bekijkt de mogelijkheden om dit te bestrijden.

Actie 06

5. Buitenruimte

Patrick Emmett licht dit punt toe aan de hand van tekeningen.

Station Maassluis Centrum

Er komen ongeveer 100 parkeerplaatsen.

De heer Thomassen licht zijn ideeën toe voor een ontsluiting bij de zuidelijke toegang en schets dit ter verduidelijking in op het ontwerp. Het projectbureau geeft aan dat het wordt meegenomen en onderzocht. Het een en ander valt of staat wel met het feit of Conline op deze locatie wel of niet blijft. **Actie 07**

Station West

Als aandachtspunt wordt aangekaart dat de keet van de buschauffeur nu niet op het ontwerp staat. Dit punt wordt meegenomen. **Actie 08**

Station Steendijkpolder

De navolgende suggesties zijn o.a. aan de orde gekomen:

- i.p.v. een "groene" afscheiding, hekwerk;
- oplaadpunten voor auto's;
- aangezicht van de overkappingen van de fietsplaatsen;
- wie gaat het groen onderhouden.

Ook komt de windhinder ter sprake en de vraag of het geluid met betrekking tot het gieren van de wind rondom het portaal onderzocht is. Brian Bul licht dit toe. Er zijn geen berekeningsmodellen om de geluidshinder zoals het gieren van de wind te bepalen.

De vraag is of bij de onoverzichtelijke oversteek bij de aansluiting van de Nobeldreef op de Merellaan bekeken kan worden of er een rotonde gerealiseerd kan worden. Patrick Emmett geeft aan dat dit waarschijnlijk in verband met de beschikbare ruimte niet mogelijk is. Dit punt wordt meegenomen en verder onderzocht. **Actie 09**

6. Wat verder ter tafel komt

Ingekomen stukken (de heer Thomassen).

De heer Thomassen spreekt zijn zorg uit voor de ondernemer de heer El Boustati, die een fietsenstalling heeft aan de Stationsweg. Hoe gaat het straks tijdens de ombouwperiode en als de inkomsten van meneer mogelijk minder worden. Zijn vraag is of de RET in gesprek kan gaan met de heer Boustati om hier verder over te praten. Het projectbureau neemt dit punt mee en geeft het als aandachtspunt door aan de RET. **Actie 09**

De heer Thomassen geeft aan dat voor senioren er straks wel het een en ander gaat veranderen met betrekking tot de reiskosten. Hij wilt een overzicht van de RET met hun reiskostenregelingen/mogelijkheden. Dit punt wordt meegenomen. **Actie 10**

7. Planning Plancommissie

Het voorstel is om voor de zomervakantie de volgende plancommissie in te plannen en na de zomervakantie de algemene informatiebijeenkomst. Daarna gezamenlijk de frequentie van de plancommissie bespreken en de overgang van de plancommissie naar een begeleidingscommissie.

8. Rondvraag/sluiting

Hoe lang wordt de paal waarop het logo/embleem van de metro staat? De paal is 10 meter en staat twee richtingen op.

Zijn de buitenruimtekosten al bekend? De kosten worden momenteel in kaart gebracht. Mocht het niet in de begroting passen dan moeten er (politieke) keuzes gemaakt worden.

Actielijst

Nr.	Actie	Wie	Gereed
01	Het organigram nogmaals versturen naar de leden van de plancommissie	Projectbureau HL	
02	Het aantal personen dat in een metrostel kan	Projectbureau HL	
03	Exacte frequenties checken	Projectbureau HL	
04	De reden dat de boom verwijderd is	Projectbureau HL	
05	Procedure plaatsbepaling station Steendijkpolder	Projectbureau HL	
06	Maatregelen om verstuiving van zand te voorkomen bij de voorbelasting 3 ^e spoor bij station Steendijkpolder	Projectbureau HL	
07	Onderzoek mogelijkheden zuidelijke toegang station Maassluis Centrum	Projectbureau HL	
08	Locatie keet buschauffeur station Maassluis West	Projectbureau HL	
09	Gesprek RET met de heer Boustati over hoe om te gaan tijdens de ombouwperiode	Projectbureau HL	
10	Overzicht van reiskostenregelingen senioren	Projectbureau HL	