

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 Schiedam

Datum: 20 mei 2015

Aanwezig: Omgeving: , I. Nonhof, J. Musch. M. Haag, J. Freijee (SOBO),
E. Nieuwenhuizen en L.I. Man

Projectbureau Hoekse Lijn: Richard Bout (IGR), Theo Benjert (geluidsadviseur IGR), Noortje de Geus (Movares) en Marco Bekker (omgevingsmanager).

Gemeente Schiedam: A. Raghoenath (projectleider), F.R. van Gaalen (adviseur), B. Hovens (RO adviseur gemeente Schiedam)

Afwezig: T. de Boer (secretaris SOBO) mk, I. Kerdel (bewonersondersteuner SOBO) mk, M. Vermeulen mk, A. Verbeek mk, A. Meijer mk, M van den Berg zk, R. van Helden zk, E. Janssen zk, J. te Riele zk, E. Saarloos zk en L. Schoel zk.

1. Opening en mededelingen

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2. Verslag/actiepunten van 5 maart 2015

Pagina 1; punt 2, eerste alinea, hier staat dat er geen extra goederenspoor komt, maar wel een stukje overdrachtsspoor. *Komt er nu wel of geen extra goederenspoor?*

Er komt geen extra goederenspoor, het goederenvervoer wordt afgewikkeld over het bestaande spoor. Wel zorgt het project voor een koppeling tussen hoofdspoor en metrospoor (het zogenoemde overdrachtsspoor); dit spoor komt ten noorden van de huidige sporen te liggen. De huidige sporen worden in de toekomst dus aangesloten op het metrospoor. Hiervoor wordt het huidige (spoor)dijklichaam iets verbreed.

Voor de passage van de goederentreinen komen ter hoogte van de metrostations Schiedam Nieuwland en Vlaardingen Oost op één spoor 4 spoorstaven naast elkaar te liggen. De goederentreinen worden over deze extra spoorstaven van het perron af geleid (aangezien de goederentrein een breder profiel heeft dan een metrovoertuig).

Pagina 1 correctie: voor 10-11 en 17-18 oktober zijn weekend-buitendienststellingen aangevraagd voor kabels-en-leidingen-werkzaamheden etc. door de aannemer. In principe zijn voor het aanbrengen van voorbelastingen geen buitendienststellingen noodzakelijk, maar deze periode zou hiervoor wel gebruikt kunnen worden.

Actielijst:

1. Zie punt 3 op de agenda.

2 en 5. Het gesprek met mw. Nonhof met de gemeente Schiedam over zowel de ontwikkeling van de wijk als de Parkweg heeft plaatsgevonden (en wordt gecontinueerd). Deze punten kunnen van de actielijst af.

N.a.v. het verslag: Hoe verhoudt het overdrachtsspoor aan de noordzijde zich tot het maken van een bouwweg aan de zuidzijde?

De aannemer krijgt de mogelijkheid om een depot aan te brengen aan de zuid(-oost)zijde, maar een andere mogelijkheid is het verdiepen van het Parkweg-tunneltje, zodat vrachtwagens kunnen passeren. Het is aan de aannemer om te bepalen wat voor hem de meest efficiënte oplossing is voor zijn logistieke plan.

Aan de zuidzijde komt in een latere fase pas een werkweg en wordt een verbreding van het spoorlichaam gemaakt (de watergang aan de zuidzijde van het spoor wordt gedempt en het terrein geëgaliseerd).

Het verslag wordt met bovenstaande opmerkingen aangepast en vastgesteld.

3. Toelichting MER, geluid (Theo Benjert)

Theo Benjert start zijn toelichting met de openstaande punten (n.a.v. slotsheet plancommissie op 5 maart jl.)

Wijziging geluidsproductie-plafonds

Voor de Hoekse Lijn zijn twee wettelijke regimes op het gebied van geluid van toepassing: de Wet Geluidhinder en de Wet Milieubeheer. Voor het gebied vanaf Parkweg en verder westelijk is de Wet Milieubeheer van toepassing, voor het deel ten oosten hiervan is de Wet Geluidhinder van toepassing. Dit maakt de situatie voor de situatie in Schiedam complex.

De Wet Milieubeheer vigeert voor het bestaande deel van het spoor, hiervoor zijn in 2012 door de minister zogenoemde geluidsproductie-plafonds vastgesteld. Voor de Hoekse Lijn geldt dat op een aantal plaatsen sprake is van een verhoging van de geluidsbelasting op de gevel, en op andere plaatsen juist een verlaging.

Afgelopen maandag (18 mei 2015) heeft het Ministerie aangegeven dat naast incidentele verhogingen, ook verlagingen worden vastgesteld (en daarmee geborgd voor de toekomst). Dit betekent dat op vastgestelde locaties in de toekomst wordt getoetst aan de lagere niveaus. Dit is positief voor de omgeving.

Bestaand geluidsscherm op viaduct (3,5 meter hoog)

Wanneer metromaterieel over het viaduct gaat rijden, wordt dit scherm ook zelf een geluidsbron (door trillingen kunstwerk → als trein rijdt → beweegt scherm)?

Dit effect was al voorzien. Het scherm blijft feitelijk 3,5 m hoog, maar wordt rekenkundig slechts opgevoerd als een scherm van 2 meter. In de eerdere berekeningen was hier al rekening mee gehouden.

Bouwplan Ventura (zuidzijde Harga sportpark)

Tot nu toe was het bouwplan Ventura een 'vlek' die in het nieuwe akoestische onderzoek als bestemmingsgrens is doorgerekend. Inmiddels is meer duidelijkheid over het bouwplan en is met de gemeente Schiedam de afspraak gemaakt dat het bouwplan dat er nu ligt, in de komende weken (op geluid) wordt doorgerekend. De eventueel te treffen maatregelen vallen echter buiten de scope van het project Hoekse Lijn.

Effect verlengen viaduct

Daar waar deze vanaf station Schiedam Centrum aansluit op de aardenwal (+ bij alle woningen) is de geluidsbelasting doorgerekend en zijn de geluidsniveaus en het effect van de toekomstige wijzigingen in beeld gebracht.

Op de kaart betekent rood een toename van het geluidsniveau, groen betekent een afname of gelijkblijvend geluidsniveau. Ook de verschillende niveaus van belasting (bandbreedte dB's) zijn met kleuren inzichtelijk gemaakt. Hier is de Wet Geluidhinder van toepassing, dit is een ander toetsingskader dan bij de Wet Milieubeheer (geluidsproductie-plafonds).

De Wet Geluidhinder maakt onderscheid tussen een metronet dat er al ligt en een nieuw stuk metronet. Bij het uitlooppoor rijden al metro's. Er wordt dan gekeken naar de toename van geluid in de nieuwe situatie en hoe deze (zoveel mogelijk) kan worden teruggebracht tot het niveau van de huidige situatie. Voor enkele woningen in de flats aan de Louis Raemaekersstraat is dat niet mogelijk, daarom zijn zogenaamde 'hogere waarden aangevraagd'. Toepassing van een geluidsscherm is het meest doelmatig, maar dit effect is ook beperkt gezien de hoogte van de flats. Het is niet mogelijk de geluidstoename volledig weg te nemen, daarom is het noodzakelijk ook maatregelen aan de gevel te nemen.

Kort samengvat, door het aanbrengen van het verlengde scherm van 310 meter lang en 0,9 meter hoog van uitloopspoor t.p.v. Schiedam Centrum richting Parkweg “paarse scherm in de presentatie” veranderen de rode stippen in groene stippen, behalve bij de hoogste verdiepingen van de flats, hier moeten gevelmaatregelen getroffen worden.

Wordt het stedenbouwkundig plan zo uitgevoerd als nu wordt aangegeven?

Wordt er gekozen voor dwars of langs-bouwblokken t.o.v. het spoor?

Is niet meer relevant, alle bouwblokken worden qua geluidsbelasting, naar acceptabele waarden teruggebracht door het (paarse) geluidsscherm (dit geldt niet voor de hoogste verdiepingen).

Worden de geluidsschermen met groen bedekt? Dit is wenselijk gezien de aanblik.

Marco Bekker geeft aan dat voor een deel ‘compensatie groen’ moet worden aangebracht, mogelijk ook ter hoogte van de geluidsschermen.

Afgesproken wordt dat de gemeente Schiedam en PBHL bij de uitwerking van het ontwerp overleggen over het aanzicht van het spoor en de geluidsschermen, maar geven aan dat naast esthetische overwegingen ook aspecten als beheer en onderhoud (gemeente/RET) moeten worden meegenomen en gewogen. **Actie:** Het voorlopig principe-ontwerp van het scherm wordt aan de Plancommissie verzonden. Voor de duidelijkheid; aan de aannemer wordt een uitgewerkt ontwerp meegegeven.

Anand Raghoenath geeft aan dat in het belendende ‘Plan over het water’ groen wordt opgenomen en dat dit er mogelijk al voor kan zorgen dat het scherm aan het zicht onttrokken wordt.

Wanneer worden de geluidsschermen geplaatst?

Nog niet bekend; uiteraard voordat de metro’s gaan rijden.

Klopt het dat ProRail eigenlijk eerder ook geluidwerende maatregelen had moeten treffen voor het huidige spoor?

Ja, en nee, ProRail moe(s)t uiterlijk 2020 maatregelen treffen aan woningen van voor 1987, waarbij de geluidsbelasting bij het bestaande spoor te hoog is.

Bij de Johan Brakensiekstraat en de Louis Raemaekersstraat zijn adressen waar nog niet aan de voorkeurswaarden wordt voldaan en naar gevelmaatregelen wordt gekeken. Theo Benjert licht de geluidsonderzoeken bij de woningen langs de lijn in Schiedam toe. Voor het grootste gedeelte zijn groene puntjes aangegeven (afname of gelijkblijvend), een paar rode puntjes resteren (zie presentatie die is bijgevoegd). Hier wordt gekeken welke maatregelen het meest doelmatig zijn.

Ter plaatse van de Van Maanenstraat wordt een scherm toegepast met een lengte van 100 meter en een hoogte van 2,5 meter, hierdoor wordt de hogere belasting weggenomen. Dit wijkt af van het eerdere ontwerp dat uitging van een langer, lager scherm.

Ter plaatse van de Parkweg ontbreekt – ook met het verlengen van het oostelijk scherm – nog steeds een deel geluidsscherm. Dit blijft dus de vraag aan de gemeente hoe dit op te lossen? De situatie voldoet, op basis van de berekeningen is het niet noodzakelijk dat hier een scherm wordt geplaatst. De gemeente Schiedam volgt hierin de wet. en sluit zich aan bij de conclusie van het PBHL. De bewoners zijn het hier niet mee eens. Overleg hierover tussen bewoners en de gemeente Schiedam loopt.

Ter plaatse van de Johan de Wittsingel zijn de toenames weg te nemen door een geluidsscherm te plaatsen van 140 meter lang en 0,9 meter hoog.

Bij de Van der Duyn van Maasdamstraat gaat het om 1 woning, het is niet doelmatig om hier een scherm te plaatsen. De geluidsbelasting is hier 59 dB, 4 dB hoger dan de 55 dB voorkeursbelasting die is toegestaan, daarom is onderzoek naar gevelmaatregelen gedaan.

Hier is sprake van een toename van geluid (slechter dan vastgesteld). De woning gaat er op achteruit, daarom zijn andere waarden van toepassing en maatregelen noodzakelijk.

Bij de Laan van Spieringshoek is sprake van een toename van het geluid in het kader van een bouwplan. Daarom wordt hier een scherm van 200 meter lang en een hoogte van 0,9 meter geplaatst en aansluitend nog een scherm van 230 meter lang en 2 meter hoog. Dit bouwplan is overigens nog niet gerealiseerd. Dit scherm wordt dus geplaatst, omdat het een mogelijke bouwlocatie betreft. De plannen spreken over een pand van 22 lagen hoog alleen voor de 3 bovenste bouwlagen is sprake van een geluidstoename, Bij een eventuele realisatie zijn tijdens de bouw gevelmaatregelen noodzakelijk. Het is niet duidelijk of dit plan daadwerkelijk wordt gerealiseerd.

Ventura

Toename 3 dB, waarvoor maatregelen moeten worden bedacht, De projectorganisatie gaat met de gemeente Schiedam hiernaar kijken. Eventuele maatregelen vallen buiten de scope van het project Hoekse Lijn en komen voor rekening van de gemeente Schiedam.

Schiedamsedijk 2a, ook hier is een toename berekend, een geluidsscherm is niet doelmatig voor 1 woning. Daarom wordt voor deze locatie gekeken naar gevelmaatregelen om de binnenwaarden te garanderen

Waarom wordt er niet in de tuin gemeten?

Conform de wettelijke vereisten wordt de belasting bepaald aan de buitenkant van de gevel.

Goederentreinen rijden over het metrospoor, die rijden toch ook 's nachts? Is hier wel rekening mee gehouden?

Theo Benjert: Er rijden nu ook goederentreinen. Per dag gaat het om circa 2-3 goederentreinen; in de nacht kan maximaal 1 trein rijden.

Noot van de redactie: Goederentreinen rijden niet 's nachts, maar overdag buiten de spits, net zoals dat nu het geval is (ook al zou een geluidsbelasting berekening hier ruimte voor bieden). Verder vervalt in de toekomstige situatie het goederenvervoer bij Conline in Maassluis.

Wat is de kans dat geluidsniveaus hoger uitvallen dan waarvan nu wordt uitgegaan?

De referentiepunten langs het spoor die door het Ministerie zijn vastgesteld, worden jaarlijks gemonitord. Voor de Hoekse Lijn, die eind 2017 gaat rijden, betekent dit dat in het toekomstige rapport - dat na 2018 wordt opgesteld (na een vol jaar rijden) = zal blijken of er bijstellingen moeten plaatsvinden.

4. Toelichting Voorbelasting (update) (Richard Bout)

Om de aansluiting van de metrosporen en de bestaande koppeling met het hoofdspoor te realiseren, dient het huidige (spoor)dijklichaam te worden verbreed. Om deze verbreding te realiseren, is lokaal een voorbelasting nodig in de vorm van een berg zand.

Op dit moment loopt via ProRail de aanbestedingsprocedure voor het contracteren van een aannemer, die deze voorbelasting (samen met de voorbelasting op Vlaarding Oost en West) in opdracht van ProRail gaat aanbrengen.

De verwachting is dat begin juli een aannemer is gecontracteerd. Op z'n vroegst kan in augustus worden gestart met voorbereidende werkzaamheden, zoals het rooien van bomen, dempen van de spoorloot, inrichten bouwterreinen etc. Het werkterrein zal voor een periode van sep/okt 2015 tot eind 2017 worden ingericht.

Bewoners geven aan dat al jaren weinig rekening wordt gehouden met hun belangen (voortdurende bouwwerkzaamheden voor hun huis).

Anand Raghoenath geeft aan dat het hem raadzaam lijkt dat deze bewoners met de gemeente Schiedam in gesprek te blijven betreffende deze (bouw)materie.

Richard Bout geeft aan dat de activiteiten voor de ombouw van de Hoekse Lijn mogelijk wel mee zullen vallen in dit gebied. De definitieve inrichting van het bouwterrein hangt af van hoe

de aannemer dit gaat gebruiken; daar voorziet het bestek niet in. Wel staat in het bestek dat de aannemers de overlast voor de omgeving zoveel mogelijk moet beperken.

Het spoor komt niet dichterbij?

Vanwege de (technische) wensen voor rechtstand wordt de ligging van het spoor iets gecorrigeerd, ongeveer een halve meter. Hierdoor wordt bij het rijden ook minder geluid geproduceerd.

Bouwroutes: met de gemeente Schiedam hebben we afgesproken dat het vrachtverkeer vanaf de snelweg via de 's-Gravelandseweg, de Burgemeester van Haarenlaan en Parkweg richting de bouwlocatie rijdt. *Loopt de Parkweg niet vol met al die vrachtwagens met zand?*

Met de aannemer wordt de afspraak gemaakt dat hij bij het aanrijden van zand ervoor zorgt dat de Parkweg zoveel mogelijk vrij blijft. Hij mag 1 vrachtwagen bufferen en de Parkweg niet blokkeren. De bouwroute wordt bewegevrijd door de gemeente Schiedam.

Houdt de aannemer rekening met de vertrek- en aankomsttijden van de bewoners?

Er wordt gewerkt tussen 07.00 -19.00 uur, maar er zal geen 'vrachtwagenfile' ontstaan vanwege de eerder genoemde bufferafpraak, mochten er onverhoopt toch knelpunten ontstaan, wordt hier uiteraard actie op ondernomen (via omgevingscommunicatie). Een van de mogelijkheden kan zijn het inzetten van verkeersregelaars.

Gaat het project Hoekse Lijn last krijgen van overige bouwactiviteiten in de omgeving?

Dit wordt afgestemd. Maar zoals het er naar uitziet, gaat dat geen problemen opleveren omdat de voorbelasting is aangebracht voordat andere werkzaamheden starten.

Actie Wordt naar gekeken.

Gaat de metro met bovenleiding rijden?

Tot en met station Schiedam Nieuwland wordt straks gereden op een derde rail. Vanaf daar tot het nieuwe station Hoek van Holland Strand wordt overgeschakeld op bovenleiding.

5. Toelichting lopende procedures (RO) (Bas Hovens)

Bij Schiedam is ervoor gekozen om voor het gehele traject 's-Gravelandseweg tot aan de gemeentegrens een nieuw bestemmingsplan op te stellen.

In samenspraak met de gemeenten Vlaardingen, Maasluis en Rotterdam (HvH) worden alle bestemmingsplannen gelijktijdig in procedure gebracht. Doel is om op 2 juni de vier betrokken colleges te laten besluiten. Voor Schiedam gaat het om:

- wijziging Bestemmingsplan,
- aanvragen hogere waarden, Johan Brakensiekstraat en Louis Raemaekersstraat,
- het uitvoeren van een ontwerp MER (voor alle gemeenten)
- aanvragen geluidproductie plafonds.

Op 5 juni wordt alles in procedure gebracht. Dat is het formele moment voor mensen om hun bezwaren/zienswijzen kenbaar te maken. De bezwaartermijn is 6 weken.

Komt er nog een hoorzitting?

In principe niet, dit is alleen als er zienswijze zijn ingediend, dan houdt de raad een hoorzitting vooraf, waarbij de zienswijze door de indiener kan worden toegelicht.

De 'aanzichtproblematiek' (esthetisch) valt wel buiten de reikwijdte van deze procedure (deze procedure betreft het mogelijk maken van een metrolijn. Het is wel mogelijk om bezwaar te maken tegen de aanpassing van de geluidproductie-plafonds, maar dat bezwaar is in dit geval 'bijzonder', omdat het in dit geval een bezwaar zou zijn tegen een verbetering!

Wel raadt Bas Hovens mevrouw Nonhof en mevrouw Musch aan om samen met de burens en met de gemeente verder te praten over de eerdere toezeggingen en de effecten daarvan (aardenwal) die zouden zijn gedaan door gemeente of ontwikkelaar ten tijde van de aanschaf van de woning.

Waar kunnen we deze plannen vinden?

De bestemmingsplannen, inclusief de bijlagen en onderliggende deelstudies worden gepubliceerd op de website www.ruimtelijkeplannen.nl, de site van de gemeente Schiedam en ook op de website van het project Hoekse Lijn. Voor Schiedam is eigenlijk alleen 'het geluid' relevant. Natuurwaarden zijn hier niet zo aan de orde. Deze zaken spelen meer in Hoek van Holland (Nauwe Korflak).

Er is een knip gemaakt tussen de ombouw en de verlenging naar Hoek van Holland Strand. Dus mochten de procedures rondom de verlenging in tijd uitlopen, dan kan de ombouw in 2017 wel gewoon plaatsvinden.

De vergunning voor het aanbrengen van voorbelasting in Schiedam is verleend. Voor andere activiteiten moeten in 2016 en 2017 nog vergunningen worden verleend. Het gaat dan om vergunningen voor gelijkrichterstations, transformatorruimten en aanpassingen aan stations.

6. Toelichting ontwikkeling buitenruimte

Vorige keer zijn de plannen langs de lijn toegelicht. Aanvullend; er vindt een haalbaarheidstudie plaats naar de Poldervaart-onderdoorgang. Dit ligt nu in concept gereed. Ook bestaat het voornemen om de tunnel onder de A20 richting het toekomstige 'Park Bijdorp' (lippad) te verbreden. Voor het park wordt een groenplan ontwikkeld met veel water. Hier worden binnenkort in samenwerking met de honkbalvereniging workshops gehouden. En de 'Visie Parkweg' ligt grotendeels in concept klaar.

7. Rondvraag/Sluiting

Bij de trein komen metaaldeeltjes vrij door mogelijk de bovenleiding of slijpsel van het spoor. Dit heeft roestvorming op kozijnen tot gevolg. Wordt dat meegenomen in de MER? En wordt dit probleem verergerd door de hogere frequentere van de metro? Verzoek aan de bewoners is om dit formeel op papier te zetten richting de gemeente.

Actie PBHL controleert bij de RET of hier iets over bekend is.

Waarom zit ProRail niet bij de plancommissies? Wordt met deze partij wel overlegd?
Uiteraard, op veel vlakken en niveaus zit ProRail aan tafel voor overleg over het project.

Er loopt gelijktijdig nog een programma hoogfrequentie spoorvervoer (PHS) spoortraject Den Haag Centraal – Rotterdam Centraal, wordt met de bijbehorende organisatie afgestemd?
In fysieke zin speelt het PHS niet voor Schiedam, ten aanzien van de geluidsproblematiek van de samenkomende sporen ter hoogte van de Louis Raemaekersstraat wordt overlegd (geluidscumulatie). Voor PHS wordt ook een m.e.r. uitgevoerd.
Kortgezegd; er komen meer treinen op de oude lijn, alleen sanering van de bestaande (oude) situatie dient nog plaats te vinden (autonome sanering). Eerste contacten voor gezamenlijk overleg zijn gelegd.

Dit was de laatste plancommissie Schiedam. Na de zomerperiode zal de plancommissie Schiedam worden omgevormd naar een begeleidingscommissie. Het overleg is dan gericht op de uitvoering.

Actielijst

Nr.	Actie	Wie	Gereed
01	Sheets update geluid verspreiden + ontwerp scherm	Marco	
02	Schiedam en projectbureau HL kijken samen naar het aanzicht van het spoor en de geluidsschermen	PBHL/Gemeente Schiedam	
03	Afstemming andere bouwwerkzaamheden in relatie tot aanbrengen voorbelasting.	IGR	
04	Controleren bij de RET of er iets te zeggen is over deze metaaldeeltjes	PBHL checkt bij de RET	