

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 Vlaardingen

Datum: 3 juni 2015

Aanwezig: Omgeving: H.E.M. Nübling, J. Bakker, A. Brijs, J. Dost, Q. Planken, A. Stolk, T.A. Wassink

Projectbureau Hoekse Lijn: Noortje de Geus (adviseur Movares), Marco Bekker (omgevingsmanager), Richard Bout (constructeur IGR)

Gemeente Vlaardingen: Karin Nootenboom (adviseur RO)

1. Opening en mededelingen

Noortje de Geus opent de vergadering. Er zijn geen mededelingen.

2. Verslag/actiepunten van 11 juni 2014 en Plancommissie 19 februari 2015

Pag. 1: Juiste schrijfwijze moet zijn: Karin Nootenboom

Pag. 4: Het klopt niet dat er voor Rivierzone Oost geen bestemmingsplan is, dat is er wel. 'Planologische oplossing' moet worden: 'planologische afwijking'.

Het verslag wordt met bovenstaande opmerkingen vastgesteld.

Actielijst vorig verslag

Sheets presentatie toesturen.	Is gebeurd.
Status overweg Recreatiepad	Overweg blijft bestaan.
Ambitie ongelijkvloerse fietskruisingen	Onderdeel van de compensatiemaatregelen Blankenburg tracé. Overleg loopt.
Marathonweg kruising fietsvoorziening	Bij dit viaduct is een fietsvoorziening geïntegreerd.

Met betrekking tot dit laatste punt op de actielijst: Het wordt civieltechnisch niet onmogelijk gemaakt om ter plaatse van station Vlaardingen West in de toekomst een fietstunnel aan te leggen. Op de tekening staat met een stippellijn aangegeven waar in de toekomst een onderdoorgang mogelijk is.

3. Toelichting lopende RO procedures ontwikkeling buitenruimte

Karin Nootenboom geeft een toelichting op de RO procedures en de ontwikkeling van de buitenruimte. Voor de ombouw van de Hoekse Lijn is niet voor alles een planologische afwijkingsprocedure nodig, omdat veel zaken kunnen worden gerealiseerd binnen de kaders van de huidige bestemmingsplannen.

Vlaardingen Oost

Om toekomstige verzakkingen te minimaliseren, moet de spoordijk worden voorbelast op de plekken waar het spoor wordt aangepast en uitgebreid. Hiervoor zijn de vergunningen reeds verleend.

Vanwege de ombouw van trein naar metro, zijn er gelijkrichterstations en spoor beveiligingsstations nodig. Hiervoor moet een procedure afwijken van het bestemmingsplan worden gevoerd.

Tussen station Oost en station Centrum komen geluidsschermen over een lengte van 950 meter met een hoogte van 90 centimeter. Dit scherm wordt tussen het spoor en het huidige scherm geplaatst. Ook worden de sporen voor een deel circa een halve meter meer naar het noorden verschoven. Als maatregel aan de bron worden tevens de houten dwarsliggers vervangen door betonnen dwarsliggers. Deze maatregelen passen ook binnen het huidige bestemmingsplan.

Overigens worden binnenkort metingen verricht van het huidige achtergrondgeluid. Deze zogenaamde referentiemeting wordt uitgevoerd om vast te stellen of de schermen in deze vorm moeten worden aangebracht. Dat is vanuit het oogpunt van de milieuvergunning nodig en staat los van de ruimtelijke procedure.

Aanpassing goederenspoor Vulcaanhaven – zie ook vorig verslag -

Tussen station Vlaardingen Oost en de brug bij Vlaardingen Centrum worden tegen de waterkering 2 sporen aangelegd. (zuidkant) Er ligt nu al een spoor, waar 1 spoor aan wordt toegevoegd. Achter station Vlaardingen Oost wordt aan de zuidkant uitgetakt. Zo kan de trein stapvoets dit gebied in, buiten de hoofdbaan, waarbij de metro ongestoord kan doorrijden.

Vanuit de gemeente bestaat de wens om het fietspad langs de Schiedamsedijk te verlengen langs de Vulcaanweg en aan te leggen tot op de Oosthavenkade. Dit zit niet in de scope van het project Hoekse Lijn, maar er wordt binnen het project wel rekening mee gehouden.

Waarom zijn er 2 sporen nodig?

Er zijn twee sporen aan de zuidzijde van de dijk nodig om de locomotief zijn rangeerbeweging te laten maken.

Centrum

Vanuit RO gebeurt hier niets. De karakteristieke overkapping blijft behouden en er komt een geluidsscherm aan de Parallelweg met een hoogte van 90 cm. Dat is conform de huidige bestemmingsplannen. Wel zijn er aandachtspunten tijdens de uitvoeringsfase, maar dat komt tzt. in de omgevingsvergunning aan de orde.

De geluidsschermen zijn nog in ontwikkeling. Ze zijn 90 cm hoog en worden geplaatst op 1,70 meter uit het hart van het spoor, aan de noordkant van het spoor.

De gemeente is op deze locatie bezig met de ontwikkeling van het stationsgebied, waarvoor zij in gesprek is met een ontwikkelaar en met NS Stations. De gemeente zal hierover apart met de omgeving en met de stad communiceren.

Vlaardingen West

De visualisatie die getoond wordt is inmiddels alweer enigszins aangepast. De trappenpartijen bij de toegang van de stations zijn gewijzigd en komen nu uit op maaiveld niveau. De uiterlijke contouren van het station blijven hetzelfde.

Doordat het station in de nieuwe situatie is voorzien van 3 sporen zal ook hier voorbelast moeten worden. Hiervoor moet aan de zuidzijde van het station een deel van de waterpartij gedempt worden. Ook moeten er bomen worden gekapt om het keerspoor (3^e spoor) aan te kunnen leggen. De vergunning hiervoor is inmiddels door de Gemeente Vlaardingen verleend. Aan de noordkant van het station moeten de bestaande waterpartijen deels worden verbreed ter compensatie van het water dat aan de zuidzijde komt te vervallen.

Wat afwijkt van het bestemmingsplan, zijn de gelijkrichterstations en de spoorbeveiligingsstations aan de noordzijde en de watercompensatiebestemming.

Recreatiepad

Bij het Recreatiepad komt een gelijkrichterstation, waarvoor het bestemmingsplan moet worden gewijzigd. Nabij deze locatie wordt ook de Blankenburgtunnel gerealiseerd.

De tunnel maakt geen onderdeel uit van het project Hoekse Lijn, maar er wordt wel afstemming gezocht over de (gelijktijdige) werkzaamheden bij beide projecten.. Bij de overweg komen overwegbomen met een gesloten onderzijde (hekje), conform hetgeen gebruikelijk is bij het Rotterdamse metronetwerk (RET).

Voor de planologische afwijkingen zijn ruimtelijke onderbouwingen opgesteld, die samen met de MER vanaf vrijdag 5 juni gedurende zes weken ter visie worden gelegd.

Na de zomer wordt deze plancommissie omgezet naar een begeleidingscommissie om de uitvoering te begeleiden. Marco Bekker komt tegen die tijd met een voorstel voor een eerste datum en de vergaderfrequentie. **Actie.**

Wat gebeurt er met de fietsenstallingen bij Vlaardingen Oost? Er is op dit moment al te weinig capaciteit.

De gemeente heeft nu met NS zogeheten 'voorplein contracten'. Met de nieuwe beheerder en exploitant moeten nieuwe afspraken worden gemaakt, waarin dit wordt meegenomen. Hetzelfde geldt voor de voorzieningen als fietskluizen en fietsverhuur bij de andere stations.

Wat gebeurt er met de kroningslantaarn?

De lantaarn is een rijksmonument, deze blijft uiteraard behouden. Hetzelfde geldt voor het bronzen schildje in het stationsgebouw dat is geplaatst ter nagedachtenis aan het in WOII omgekomen NS personeelslid Gerrit van der Meijden.

4. Toelichting voorbelasting en logistiek

Richard Bout geeft een toelichting op de werkzaamheden die na de zomer worden uitgevoerd t.b.v. de voorbelasting.

Vooruitlopend op de aanpassingen die moeten gebeuren voor de ombouw van de Hoekse Lijn, moet voorbelasting d.m.v. een zandpakket worden aangebracht. Het zand dat wordt aangebracht zorgt ervoor dat de grond voldoende inklinkt waarmee voorkomen wordt dat er later verzakkingen optreden. Dat gebeurt op locaties waar de nieuwe sporen buiten de bestaande spoorbaan komen te liggen.

Dat gebeurt op 3 locaties:

1. Aansluiting bij Schiedam, waar de metro aansluit op de bestaande sporen en een extra spoor wordt aangelegd waarop het goederenvervoer kan voorsorteren om op de Hoekse Lijn in te takken. En vice versa bij terugkomst weer kan voorsorteren voor terugkomst op het spoornet..
2. Vlaardingen Oost: hier komt een nieuwe sporen lay-out met een extra wissel voor het goederenvervoer. Hierdoor schuift het noordelijk spoor richting het noorden.
3. Vlaardingen West: hier komt een extra spoor aan de zuidzijde naast de twee huidige sporen.

Vlaardingen Oost

Op het benodigde werkterrein moeten de bomen worden gekapt. Er komt een aparte bouwweg met een tijdelijke brug waarover de zandauto's het terrein kunnen bereiken. De aanvoer van zand neemt ongeveer 2 weken in beslag en het zand moet ongeveer een jaar blijven liggen. Om zandverstuiving te beperken wordt het zandpakket afgedekt met teelaarde. Het zettingsproces wordt in de gaten gehouden, en waar nodig bijgestuurd. De bouwweg en het werkterrein blijven behouden tot na de ombouw van de lijn voor de afvoer van het zand en de aanvoer van materialen voor de ombouw zelf.

Komen er nieuwe bomen terug i.v.m. het tegenhouden van geluid?

Er is een herplantplicht die voorschrijft dat de bomen die in de omgeving van de lijn zijn gekapt, moeten terugkomen. De bomen houden volgens de deskundigen overigens geen tot weinig geluid tegen.

Bouwverkeer rijdt via de Meester L.A. Kesperweg en de Van Hogendorpstraat de parkeerplaats op. Hierdoor wordt niet door de wijk gereden.

Vlaardingen West

Hier worden bomen gekapt en er worden nieuwe leidingen voor water en gas aangelegd. Daarna wordt het bouwterrein afgezet met hekken en wordt de voorbelasting aangebracht. Op het deel waar geen voorbelasting kan worden aangebracht, wordt dit later opgelost met licht ophoogmateriaal. Ook wordt er een nieuwe rioolleiding geperst.

Plancommissie inleiden wanneer de werkzaamheden mbt de persing starten. **Actie**

De aanbesteding gebeurt door ProRail en het is de verwachting dat er rond 6 juli een aannemer wordt gekozen. Omstreeks oktober 2015 zijn de werkzaamheden voor de voorbelasting gereed.

Voorafgaand aan de werkzaamheden wordt een brief gestuurd naar de omgeving en daarnaast wordt ook een informatieavond georganiseerd.

Bij station Vlaardingen West komt zowel een technische ruimte als een ruimte voor personeel. De sporen worden recht gelegd zodat er een gelijkvloerse instap tussen het perron en de voertuigen kan worden gemaakt.

Bouwverkeer rijdt via de Marathonweg en de Arij Koplaan of via de Maratonweg, de Maassluisdijk en de George Stephensonweg.

5. Rondvraag

Hoe zit het met de plannen voor de verlenging van de lijn naar het strand en het station daar?

Het voorkeursalternatief is een gelijkvloerse kruising met de Strandweg en een gesloten bak in het duin, achter de 3 flats. Dat is het duin dat tot Natura2000-gebied behoort. Marco toont de impressies van het nieuwe station Strand. Ter hoogte van de Paviljoensweg komt de metro weer bovengronds en rijdt door het duin parallel aan de Badweg naar het strand.

Daarnaast komt er een tijdelijk station Haven (stukje ten oosten van het huidige station) dat per 1 september 2017 in gebruik wordt genomen en dat gedurende circa een jaar het eindpunt van de lijn zal zijn. Het huidige station Hoek van Holland Strand komt dan te vervallen.

Daarna, in de definitieve situatie, kan de verlenging met de nieuwe halte Hoek van Holland Haven en het nieuwe eindstation Strand in gebruik worden genomen en vervalt de tijdelijke halte Haven.

Wat gebeurt er wanneer de komende bestemmingsplanprocedure voor vertragingen gaat zorgen?

De ombouw gaat onverminderd door. Op 1 september 2017 rijdt de RET dan tot het tijdelijke station Hoek van Holland Haven.

Wat zijn de reizigersaantallen op de stations?

De reizigersaantallen zijn geprognosticeerd door het bureau Goudappel Coffeng en zijn terug te vinden in het deelrapport Verkeer van het MER die bij RO-procedures ter inzage liggen. Uitgangspunt voor de RET is dat de lijn rendabel is.

Hoe zit de kruising van het spoor bij Schiedam in elkaar?

Richard Bout licht aan de hand van een tekening toe hoe het extra spoor en het keerspoor bij Schiedam zit. Ter hoogte van het huidige uitloopspoor Schiedam Centrum wordt – op het viaduct - een derde spoor aangelegd. Dit is het keerspoor Schiedam Centrum. De overige twee sporen worden doorgetrokken en aan de bestaande Hoekse Lijn verbonden. Van het huidige goederen spoor wordt een spoor doorgetrokken tussen de bestaande sporen en de geluidsschermen van de rijksweg. Ter hoogte van de Parkweg wordt naast het huidige viaduct een nieuw viaduct aangelegd voor het goederenspoor. Een paar honderd meter na de Parkweg takt het goederenspoor in op het metrospoor. Goederentreinen moeten op dit nieuwe stukje spoor wachten tot zij toestemming krijgen van de verkeersleiding van ProRail of RET om van het ene systeem naar het andere systeem over te rijden. Op het metrosysteem aangekomen wordt de goederentrein zo snel mogelijk naar het meest zuidelijke spoor geleid.

Blijft de verkeerssituatie bij aanleg van het viaduct Marathonweg toegankelijk?

De gemeente Vlaardingen wil dit project samen laten lopen met de ombouw van de Hoekse Lijn om de overlast voor de weggebruikers en omgeving zoveel mogelijk te beperken. Veel van de werkzaamheden zullen daarom in 2017 plaatsvinden. Het maken van het viaduct moet in de drie maanden ombouw plaatsvinden. Daarna begint de testfase voor de metro op de lijn. De afbouw en inrichten van de buitenruimte vindt daarna plaats. De bestaande overweg blijft in gebruik tot deze werkzaamheden gereed zijn.

De Gemeente Vlaardingen organiseert tegen die tijd hierover een of meerdere informatie avonden.

Hoe zit het met reistijden en de frequentie in de toekomstige situatie tussen Schiedam Centrum en Rotterdam Centraal?

De reistijden zijn terug te vinden in het deelrapport. Wanneer je naar Rotterdam Centraal wilt reizen, dan moet je overstappen op Schiedam of op Beurs. Naar Utrecht kun je blijven zitten tot station Rotterdam Alexander.

Komt er nog een informatieavond?

Ja, voor de werkzaamheden voor de voorbelasting wordt er in Vlaardingen en in Schiedam een informatieavond georganiseerd. Het wordt aangekondigd op de site, via een brief aan de bewoners en bedrijven in de directe omgeving en in het krantje.

Ik krijg veel vragen van mensen uit mijn omgeving over wat er staat te gebeuren.

Mensen die vragen hebben, kunnen het beste terecht op projecthoekselijn.nl waar veel informatie op staat. Mochten zij vragen hebben die daar niet worden beantwoord, dan kunnen zij contact opnemen met het projectbureau via bijvoorbeeld het contactformulier op de site of bellen met het project telefoonnummer 010 4894334.

Komt er bovenleiding of derde rail?

Overall op het traject Hoekse Lijn blijft bovenleiding, bij station Schiedam Nieuwland wisselt de metro op het noordelijke spoor van derde rail naar bovenleiding. Het aanzetten van de Pantograaf moet in stilstand gebeuren. Het zuidelijk spoor gaat pas nabij Schiedam Centrum over op de derde rail, dit gaat rijdend.

Hoe wordt de kruising met de Strandweg en de Strandboulevard?

Het uitgangspunt is dat er op deze locatie een gelijkvloerse kruising komt.

Actielijst dit verslag

Voorstel voor een eerste datum en de vergaderfrequentie Begeleidingscommissies.	Marco
Plancommissie inseinen wanneer de werkzaamheden mbt de persing starten.	Marco