

Besprekingsverslag

Van: Lex Helwig

Locatie: Marconistraat 1-11

Kamer: 2.08

Doorkiesnummer: 06 51994804

E-mail: acj.helwig@rotterdam.nl

Bespreking: Informatieavond Hoekse Lijn Hoek van Holland

Datum: 25 mei 2016

Aanwezig:

Bewoners: dhr. de Snayer, mw. van den Berg, dhr. Braggaar, dhr. van der Meide, dhr. Jochman, dhr. Remmerswaal, dhr. Brabander, dhr. Dijkshoorn, dhr. Gardenier, dhr. vd Sluis, mw. vd Weijden

Project: Lex Helwig, Marco Bekker, Peer Cox, Theo Benjert, Johan Dolman, Hans Baggerman, Hilde de Vries

Gebiedscommissie: dhr. van der Lugt.

Gebied: dhr. Langeveld

Afwezig:

Dhr. Van de Schee, dhr. van der Ende, dhr. Coomans, dhr. Heppe, dhr. Dallau, dhr. Holsteijn, mw. De Bruin, dhr. Schalkeroort, dhr. Kruithof, dhr. Beumer, dhr. Moerman, dhr. Daniels, dhr. Groothuizen, dhr. Kruining en dhr. Bolier.

1. Opening en mededelingen

Lex Helwig heet alle aanwezigen welkom bij deze ingelaste informatieavond in Hoek van Holland.

Bij de vorige plancommissie is de behoefte geuit aan een nadere toelichting op de verschillende varianten van de kruising bij de Strandweg zoals deze zijn onderzocht door PBHL.

Dit is het hoofdonderwerp van vanavond. Hiernaast zal specifiek aandacht worden besteed aan de verkeerskundige aspecten (Hans Baggerman) en is Theo Benjert aanwezig om voorkomende vragen op het gebied van geluid te beantwoorden.

Bij de eerste presentatie die zal worden gegeven door Peer Cox, zal op twee schermen worden getoond:

- Een tekening / situatieschets van de onderzochte variant, aangeduid met de namen **A, B1, B2** en **C** om ze goed van elkaar te kunnen onderscheiden;
- de voor en nadelen van de betreffende variant.

Zoals ook de vorige keer aangegeven: in de scope van het project (opdracht tot uitwerking) is de gelijkvloerse variant **A** opgenomen. Dit is de variant die is meegenomen in de RO/MER procedures, en daarna (mede ingegeven door de input van bewoners) een optimalisatieslag heeft ondergaan (veiligheid, geluid).

Deze variant is onderdeel van de projectuitwerking en is als zodanig ook meegenomen in de financiële raming van het project, waarvoor door de MRDH subsidie is afgegeven.

Het is uiteindelijk aan de politiek om een keuze te bepalen, waarbij de keuze voor de door bewoners gewenste ongelijkvloerse kruising, meerkosten van tussen de €14-16 mln. met zich meebrengt. Kosten die niet zijn voorzien in de kostenraming op basis waarvan de subsidieverstrekking door de MRDH is gebaseerd.

2. Verslag/actiepunten van 23 maart 2016

Verslag

Omdat het vandaag een ingelaste 'thema bijeenkomst' betreft zullen de notulen van de vorige plancommissie bij de volgende reguliere bijeenkomst uitgebreid worden behandeld.

Er zijn nog wel de volgende opmerkingen:

- Mevrouw Van den Berg ziet graag dat de notulen eerder worden toegestuurd; dit wordt toegezegd.
- De andere vragen hebben betrekking op de afweging van de varianten die heeft plaatsgevonden; deze vragen komen uitgebreid aan bod tijdens de presentatie.

3. Afweging varianten Strandweg kruising

Peer Cox licht het vervolg van de avond kort toe.

Hij zal starten met een korte terugkoppeling op het proces, daarna komen de volgende onderwerpen aan bod:

- De uitgangspunten voor de kruising
- De onderzochte oplossingen
- Verkeersafwikkeling (Hans Baggerman)
- Vragen
- Vooruitblik op verdere proces.

Terugblik proces/stand van zaken

In het Ontwerp bestemmingsplan spoorverlenging zijn drie varianten met elkaar vergeleken, twee gelijkvloerse varianten (de open bak en gesloten bak) en de verdiepte kruising. Het Ontwerp bestemmingsplan is gelijktijdig met de andere bestemmingsplannen in procedure gebracht, en medio 2015 door het college vastgesteld.

De zienswijzen die op het plan zijn ingediend hebben er mede toe geleid dat er op onderdelen een nadere onderbouwing noodzakelijk werd geacht, ook is toen afgesproken om het bestemmingsplan voor de spoorverlenging aan te houden.

Alle ingediende zienswijzen worden in de nota van beantwoording afgedaan, deze nota is grotendeels gereed maar de uitkomsten van het aanvullende onderzoek (geluid trillingen, grondwater en natuur) moeten er nog in worden verwerkt.

Uitgangspunten ontwerp:

- Sober en doelmatig ontwerp
- Ontwerpsnelheid metro 80 km per uur
- Geen permanent areaalverlies Natura2000
- Voldoen aan wet- en regelgeving en richtlijnen inzake geluid, trillingen, veiligheid, natuur
- Passend binnen huidige RO-procedure

Deze uitgangspunten hebben geleid tot **variant A** (variant in ontwerp BP).

Kenmerken

Uitwerking spooropbouw, verlaagde zuidelijke keerwand met geluidsscherm (max. 1,5 m. hoog), omlegging ontsluitingsweg camping en de aansluiting Stationsweg vervalt voor autoverkeer.

Overwegingen

Optimaliseren spoorveiligheid en optimaliseren zichtlijnen (voor de metrobestuurder), ontsluitingsweg niet door waardevol habitat grijs duin.

Gevolgen

Aanpassing van de ingang van de gesloten bak, het treffen van passende maatregelen voor geluid en trillingen, ontsluiting Stationsweg vervalt en de ontsluitingsweg camping op de waterkering.

De blauwe band op de tekening duidt de huidige ligging van de waterkering aan.

Variant B1 (zienswijze gelijkvloerse ligging met uitgebogen spoor naar het noorden)

Kenmerken

Deze variant komt zo goed mogelijk tegemoet aan de wens voor een maximale uitbuiging van het spoor, waarbij de Stationsweg bereikbaar blijft voor autoverkeer. Wel geldt ook hierbij het uitgangspunt van 80 km per uur (de in de zienswijze geopperde variant zou maximaal 50 km toelaten).

Overwegingen

Spoor verder van woningen (30-40 m), minder hinder.

Gevolgen

Het spoor komt op de waterkering te liggen.

Hoewel in theorie technisch mogelijk, lijkt dit geen haalbare optie. Er moet bovendien al worden voorgesorteerd op de toekomstige hoogte van de waterkering.

Verder brengt deze variant tijdelijk meer areaalverlies Natura2000 met zich mee (langer door gebied) en moet de gesloten bak noordwaarts worden verschoven (dat levert een conflict op met de bunker).

Variant B2 (zienswijze gelijkvloerse ligging met verschoven kruising)

Kenmerken

Verschoven spoortracé en verlegde Strandweg, waarmee de aansluiting Stationsweg vervalt voor autoverkeer.

Overwegingen

Spoor verder van woningen (15-20 m) en dus minder hinder. Kruising substantieel verder van de woningen.

Gevolgen

Veiligheid verbetert door langere afstand tot ingang gesloten bak (die in dit geval langer is).

Het geluid van de overweg verplaatst zich naar de achtertuinen.

Strandweg/ fietspad dichterbij de woningen.

Tijdelijk meer areaal verlies door langere bak

Variant C (zienswijze verdiepte ligging kruising/ spoor onder Strandweg)

Kenmerken

Damwanden i.p.v. open ontgraving; circa 350 m met afwisseling van open en gesloten bak, diepere ligging gesloten bak.

Overwegingen

Minder overlast omgeving, veiliger voor verkeersdeelnemers en betere verkeersdoorstroming.

Gevolgen

Geen aanpassingen overige weginfrastructuur nodig (bovengrondse situatie ongewijzigd), positieve effecten milieu en vanuit veiligheid de meest optimale variant (scheiding verkeersstromen).

Wel is dit landschappelijk een veel grotere ingreep met een langere bouwtijd, fors hogere kosten voor de realisatie en verder gaat de aanleg gepaard met veel bouwoverlast.

Hoewel het ruimtebeslag van deze variant is meegenomen in het Bestemmingsplan, moet indien voor deze variant wordt gekozen een belangrijk deel van de onderzoeken opnieuw worden uitgevoerd met gevolgen voor de (RO) planning.

Afwegingen algemeen:

Indien de gekozen oplossing erg afwijkt van de variant zoals deze is opgenomen in de RO procedures zal de procedure voor het ontwerp BP opnieuw moeten. Dit geldt ook indien het uiteindelijk gekozen ontwerp zodanig afwijkt van variant **A**, dat andere natuur- en milieueffecten te verwachten zijn. Dan dient aanvullend onderzoek plaats te vinden met gevolgen voor de m.e.r. en de passende beoordeling. Dit alles heeft uiteraard consequenties voor de planning van de realisatie van de verlenging.

De besproken varianten worden in een tabel gescoord op de onderdelen:

- Kosten (vervangt 'sober en doelmatig')
- Ontwerpsnelheid van 80 km per uur
- Natuur/verlies van areaal
- Wet en regelgeving (spoorveiligheid, tunnelveiligheid, geluid-spoor, geluid-weg)

Discussie; Wat PBHL sober en doelmatig vindt, is dat niet persé voor de bewoners. Deze begrippen zijn op veel manieren te interpreteren. Afgesproken wordt dat het afwegingscriterium wordt aangepast van 'sober en doelmatig' naar 'kosten'. Het gaat namelijk meer over een prijs-kwaliteits verhouding. Sober en doelmatig is door de opdrachtgever meegegeven als uitgangspunt bij de uitwerking van het project.

Zijn alle varianten financieel geraamd?

Alleen variant **A** en **C** zijn geraamd; voor **B1** geldt dat deze qua kosten naar verwachting meer richting 'orde grootte' **C** gaat en **B2** zal qua kosten naar verwachting vergelijkbaar zijn met variant **A**.

De hoogte van de raming voor de gesloten bak bedraagt 14-16 mln., een 'best guess' op basis van de huidige uitwerking van deze variant door het Ingenieursbureau van de gemeente Rotterdam. Naarmate de uitwerking verder wordt gedetailleerd zullen de kosten naar verwachting alleen maar stijgen.

Er wordt geconstateerd dat er in de presentatie enkele zaken (afstand tunnel) door elkaar lopen bij variant **B1** en **B2**.

Dat klopt; excuses, dit wordt aangepast in de presentatie die zal worden meegestuurd met het verslag van vanavond.

Peer Cox:

Er is gepoogd de varianten te vergelijken en er een weging aan mee te geven. Aangepaste presentatie met afwegingsmatrix is bijgevoegd.

Verschil in waterveiligheid hoe zit dat?

Ontsluiting van camping op de waterkering, is iets dat we bij **A** moeten oplossen. Geldt ook voor **B1** en **B2**.

Verkeersveiligheid wordt niet gewogen, waarom niet?

In principe geldt dat de gelijkvloerse kruising (**A**) voldoet aan criterium van verkeersveiligheid, dat kan ook worden toegevoegd aan de andere varianten.

Kan er geen natura2000 areaal worden uitgewisseld met andere stukjes natuur en dan de korfslak verplaatsen (compensatie?)

Dat klinkt veel eenvoudiger dan het is; het is al lastig genoeg om voor de huidige variant goedkeuring te krijgen van de natuur- en milieu organisaties. Eerder is een soortelijke discussie over een veel kleiner areaal qua uitwisseling ook niet succesvol gebleken.

Variant **B2** zien de bewoners als een goed alternatief voor **A**, indien **C** geen doorgang vindt.

Krijgt de plancommissie de notitie te zien die naar het bestuur gaat?

Peer Cox: De raad moet ons eerst uitnodigen voor een toelichting, het verhaal zal daar op gelijke wijze worden verteld zoals hier vanavond is gedaan.

4. Verkeersafwikkeling

Hans Baggerman geeft een toelichting op de verkeerskundige aspecten en gaat in op twee eerder gestelde vragen.

Hoe zit het met de capaciteit van de T-kruising bij station Hoek van Holland Haven, als de Stationsweg wordt afgesloten. Is er voldoende capaciteit wanneer er sprake is van een drukke stranddag, het reguliere bewonersverkeer en passagiers die van de boot komen?

Allereerst: Welke alternatieven zijn er om de wijk in en uit te komen?

Westelijk via de Strandweg en de Koning Willem III Weg, of via de Langeweg en het nieuwe kruispunt Hoek van Holland haven, via Berghaven route terug naar de wijk.

Voor verkeer is het, het meest aannemelijk dat de kortste route wordt genomen, dus via de westkant.

Stel de andere kant, over HvH Haven? Gaat het om ongeveer 600 motorvoertuigen per etmaal (nogmaals niet aannemelijk), dat betekent 60 voertuigen per uur in de spits; op deze kruising komen verkeerslichten. Dit heeft niet veel effect op de verkeersafwikkeling ter plaatse.

Als de boot aankomt zal de grootste stroom aan verkeer over de weg rijden; dit kan worden geregeld door de spoorbaan dicht te zetten, maar dat is in de huidige situatie ook het geval (vanaf de Berghaven).

In de nieuwe situatie gaan de bomen weliswaar vaker, maar ook korter dicht.

Kijk je naar de Strandweg zelf; is het totaal aantal motorvoertuigen in verkeerskundige termen gering (1900 per etmaal), dat moet acceptabel zijn.

Wat gebeurt er qua sociale veiligheid op de Paviljoensweg? Kan deze worden afgesloten met een hek? Of alleen toegankelijk worden gemaakt voor bestemmingsverkeer?

Wedervraag Hans Baggerman; wat gebeurt er qua sociale onveiligheid? Wat is de insteek van deze vraag?

Er is een huis dat nu bereikbaar is via de Paviljoensweg, daar treffen mensen nog wel eens zaken aan die ze niet willen aantreffen. Door het verleggen van de weg – parallel aan het spoor - komt de weg meer in het zicht.

Verkeerskundig; situatie verbetert niet; deze oplossing is gekozen om minder kruisingen te krijgen met het spoor en zo min mogelijk het Natura 2000 gebied aan te tasten.

Deze is niet ontworpen vanuit het oogpunt van sociale veiligheid.

Voorkeur van de bewoner is in deze situatie aantakking op de Strandboulevard.

Hekwerk plaatsen ligt niet voor de hand.

Onttrekking ten behoeve van veiligheid maakt dit wel lastig.

De inschatting is overigens dat de toekomstige situatie qua sociale veiligheid wel verbetert ten opzichte van de huidige situatie.

Variant **A** is qua verkeersveiligheid acceptabel.

Variant **C** is de meest veilige.

In Nederland worden geen gelijkvloerse kruisingen meer geaccepteerd, waarom hier dan wel?

Hans Baggerman; met overwegbeveiliging is het aantal ongevallen op gelijkvloerse kruisingen enorm gedaald. Maar uiteraard is de ene variant optimaler dan de andere, het gaat er om wat we met elkaar acceptabel vinden, en of de gekozen oplossing in verhouding staat met hetgeen je realiseert (kosten, doelmatigheid).

Is er een lijst met 10 harde criteria op basis waarvan de veiligheid wordt gescoord?

Nee, het is een beschouwing van het totaal, alles heeft invloed op elkaar en verschillende variaties zijn mogelijk (meer lengte zichtlijnen etc.).

Heeft PBHL een voorkeur voor een variant als geld geen rol speelt?

Zoals eerder aangegeven; PBHL legt varianten voor aan het bestuur die hier uiteindelijk een keuze in moet bepalen. Geld is wel een van de factoren die hierbij een rol zal spelen voor het bestuur (maatschappelijke kosten).

Theo Benjert geeft een korte toelichting op de stand van zaken geluid en beantwoordt vragen. Geluid is op een aantal punten onderzocht voor de nieuwe situatie; er wordt nu uitgegaan van een scherm van een meter hoogte waarbij de achterzijde geluidsabsorberend wordt uitgevoerd.

De situatie is hiermee, ten opzichte van eerder akoestisch onderzoek verbeterd.

Waarop komen de rails te liggen? En is dit meegenomen in onderzoeken?

De rails komen te liggen op een betonnen plaat, waar trillingsdempende matten in komen te liggen, floating slab track. Dit is meegenomen in de onderzoeken.

Bij de woningen aan de Strandweg heeft onderzoek plaatsgevonden naar trillingen, hiervoor zijn gegevens uit 2004 van de bouwvergunningaanvraag gebruikt.

Gevelwering van de woningen scoort heel goed.

De grenswaarde is 36 dB en bij slechts één ruimte van alle woningen kwam de binnenwaarde op 35 dB, voor de andere ruimten komt de waarde zelfs onder de 30 dB. Er worden dus op het gebied van geluidswering geen extra gevelmaatregelen getroffen.

Trillingsproblematiek appartementsgebouwen is ook bekeken, blijft ook binnen de grenzen (voor alle verdiepingen). Bij het onderzoek zijn meerdere bezoeken geweest omdat de bovenste verdieping constructief afweek (houtskeletbouw).

Overigens is ook ten zuiden van de strandweg gekeken naar geluidsmaatregelen.

Het ballastbed op de Strandweg wordt doorgetrokken met ook hier trillingsdempende matten.

Is er ook gekeken naar de andere kant richting haven (bij de huidige overweg). Wordt daar ook het ballastbed doorgetrokken?

Deze gedetailleerde informatie is nu niet voorhanden, afgesproken wordt dat dit punt bij de volgende reguliere plancommissie aan de orde zal komen.

Hoe zit het met comfort? Als we het raam openzetten komen we boven de geluidsnorm.

Theo Benjert geeft aan dat dat waarschijnlijk nu ook het geval is, het openen van het raam is een persoonlijke keuze. Regelgeving gaat uit van binnenwaardes, waarbij wordt gekeken naar ventilatiewaarden.

Aanvullend: de gemeente Rotterdam heeft als uitgangspunt dat er met stil asfalt wordt gewerkt, daar waar dat echt resultaat oplevert.

Dus de aanpassingen die plaatsvinden aan het wegdek, worden uitgevoerd met stil asfalt. Hiermee gaat het geluidsniveau van de Strandweg in de nieuwe situatie omlaag.

Ann van den Berg; waar kunnen we terugvinden dat wordt voldaan aan de geluidsnormen?

Theo Benjert; er komt een geluidsnotitie die gaat richting het ministerie (GPP). Het ontwerpbesluit komt vervolgens ter inzage te liggen bij de gemeenten.

Tot slot licht Peer Cox het proces voor de komende tijd, toe:

- Aanpassen ontwerp BP
- Afdoening zienswijzen in Nota van beantwoording-inclusief aangepaste onderzoeksrapporten en passende beoordeling

- Voorleggen van BP en Nota van beantwoording aan het college (augustus), als college akkoord is, gaat deze naar de indieners van de zienswijzen.
- Hoorzitting bij de raadscommissie (mogelijk gecombineerde commissies BWB en EHMD); indieners krijgen de gelegenheid om in te spreken (september)
- BP ter vaststelling in de Raad (29 sept)
- Mogelijkheid tot indienen beroep (nov-dec) voor de indieners van de zienswijzen.

De Hoekse Lijn valt onder de crisis en herstelwet, dat betekent concreet dat de Raad van State binnen een half jaar antwoord moet dichten op een eventueel beroep. Halverwege 2017 is er dus definitieve helderheid.

Iemand van bewoners roept op; bij het indienen van beroep te vragen om opschortende werking (om er voor te zorgen dat er niet verder wordt gewerkt aan het project).

Lex Helwig geeft aan dat voor de zomer (begin juli) nog een reguliere plancommissie zal worden georganiseerd. Hierbij kan opnieuw bij een aantal zaken worden stilgestaan en ook wordt dan het verslag van de vorige plancommissie formeel behandeld en vastgesteld. De punten die vanavond aan de orde zijn gebracht worden hierin uiteraard ook meegenomen.

Johan Dolman; *even los van het formele traject, kunnen we mensen niet de onderzoeken toesturen die we al hebben?*

Lex Helwig geeft aan dat PBHL hierin wordt beperkt door de zaken die eerst de formele weg moeten gaan van de nota van beantwoording. Maar er wordt gekeken wat er al wel kan worden gedeeld.

Ann van den Berg bedankt de projectorganisatie voor de heldere toelichting en geeft aan dat ze tevreden is dat er op deze wijze tegemoet is gekomen aan de wens van de bewoners voor een goede discussie over de afweging die heeft plaatsgevonden van de mogelijke varianten. Arjen van der Lugt sluit zich hierbij aan.

Wie informeert de bewoners van alle steden langs de lijn dat de NS ophoudt met rijden? Dit met het oog op het aanvragen/verlengen van jaarabonnementen.

Marco Bekker geeft aan dat er overleg plaats vindt tussen de RET en de NS.

De NS is voornemens om dit najaar te gaan communiceren over de wijziging die gaat plaatsvinden, waarbij ook naar restitutie wordt gekeken.

RET informeert reizigers al wel actief (campagne).

Tot slot; de volgende zaken worden toegevoegd aan de afwegingsmatrix:

- Sober en doelmatig wordt vervangen door kosten
- Verkeersdoorstroming/ verkeersveiligheid wordt toegevoegd
- Calamiteiten

04	Beter kosten varianten B1, B2 onderbouwen	PBHL	Juni 2016
05	Aanpassen presentatie / afwegingsmatrix (toevoegen verkeersveiligheid als criterium en vervangen 'sober en doelmatig' door 'kosten') en toesturen aan leden plancommissie	PBHL	
06	Informatie over trillingen/geluid verstrekken	PBHL	
07	Terugkomen op geluid ter hoogte van de huidige overweg HvH Haven	PBHL	

Lex Helwig bedankt de aanwezigen hartelijk voor hun aanwezigheid en positieve bijdragen.