

## Besprekingsverslag

**Van:** Lex Helwig

**Locatie:** Marconistraat 1-11

**Kamer:** 2.08

**Doorkiesnummer:** 06 51994804

**E-mail:** acj.helwig@rotterdam.nl

**Bespreking:** Plancommissie Hoekse Lijn Hoek van Holland

**Datum:** 7 juli 2016

**Aanwezig:**

*Bewoners:* dhr. van der Ende, mw. van den Berg, dhr. Braggaar, dhr. van der Meide, dhr. Jochmann, dhr. Remmerswaal, dhr. Brabander, dhr. Gardenier, dhr. Van der Sluis, dhr. Coomans

*Project:* Lex Helwig, Marco Bekker, Brian Bul, Peer Cox,

*Gebiedscommissie HvH:* dhr. Heppe.

*Gebied HvH:* dhr. Langeveld

### 1. Opening en mededelingen

Lex Helwig heet alle aanwezigen welkom bij deze laatste Plancommissie in Hoek van Holland voor de zomer.

De volgende Plancommissie zal naar verwachting eind september 2016 plaatsvinden. Rond die zelfde tijd zullen ook algemene informatie avonden per gemeente georganiseerd worden. Na de zomer verschijnt een informatie krant, die huis aan huis verspreid zal worden.

### 2. Verslag/actiepunten van 23 maart en 25 mei 2016

*Verslag 23 maart*

Verslag wordt zonder opmerkingen vastgesteld.

*Verslag 25 mei 2016*

Pag. 4

*Afwegingen algemeen:* Onder aan de pagina staat dat de bewoners variant B2 als een goed alternatief zien voor A, indien C geen doorgang vindt. Opgemerkt wordt dat de bewoners variant C willen. De zin voor het verslag wordt: Mocht echter variant C op geen enkele wijze uitgevoerd kunnen worden, dan kan variant B2 in beeld komen.

Pag. 5

*Verkeersafwikkeling:* De vraag wordt gesteld wanneer de metingen gedaan zijn, want de genoemde 600 motorvoertuigen per etmaal worden ernstig in twijfel getrokken. Op drukke weekenddagen is dit getal vele malen groter en dan is de bereikbaarheid en de veiligheid een probleem.

Peer Cox geeft aan dat het om twee zaken gaat. Voor de verkeersmodellering gaat het, om de weg te kunnen ontwerpen, om gemiddelden. Een weg wordt nu eenmaal nooit op een maximaal te verwachte intensiteit ontworpen. Op piekmomenten gaat een ander mechanisme spelen. Dan gaan de hulpdiensten kijken hoe ze daar mee omgaan.

De veiligheidsdiensten gaan bij het bepalen van de veiligheid uit van een aantal scenario's. Zij gebruiken dan andere waarden dan de gemiddelde waarden om te zien welke alternatieven zij kunnen gebruiken.

De veiligheidsregio beoordeelt ook het scenario van een afgesloten Stationsweg. De aanbevelingen van de veiligheidsregio worden meegenomen in het ontwerp bestemmingsplan. Op de concrete vraag of er metingen gedaan kunnen worden op een drukke zomerse dag wordt geantwoord dat deze vraag wordt meegenomen naar de verkeersdeskundige.

Peer Cox geeft tevens aan dat hij nagaat wat het advies van de veiligheidsregio op dit punt precies is geweest.

Met medeneming van gemaakte opmerkingen wordt het verslag vastgesteld.

#### Acties

01. Uitzoeken capaciteit T-kruising. Dit is onderdeel geweest van de presentatie van 25 mei.
02. Sociale veiligheid Paviljoensweg. Er wordt een programma van eisen opgesteld voor het ontwerp. Hierin speelt het aspect sociale veiligheid een rol. In de vorige bijeenkomst is aangegeven dat het afsluiten van de weg dmv een hek lastig is, mede omdat de weg ook bij calamiteiten gebruikt moet worden. Er wordt in het ontwerp rekening gehouden met sociale veiligheid. Dhr. Heppe geeft aan nog wel een paar suggesties te hebben. Het op te stellen programma van eisen passeert ook de gebiedscommissie voor reactie. Dat is het moment om te reageren.
03. Aanspreekpunt voor de overwegen. Marco blijft voorlopig aanspreekpunt. De Metropoolregio moet een uitspraak doen of de wens van de RET om de overweg Polderhaakweg op te heffen, binnen de scope komt van het project. Tot die tijd blijft de overweg bestaan.
04. Beter kosten in beeld brengen van varianten. Hier wordt aan gewerkt.
05. Aanpassen presentatie / afwegingsmatrix. Dit is gebeurd en toegestuurd aan de leden van de PC.
06. Informatie trillingen en geluid. Dit komt terug in de presentatie van Brian Bul.
07. Geluid ter hoogte van de overweg HvH Haven. Ook dit komt terug in de presentatie van Brian Bul.

### **3. Presentatie stand van zaken ontwerp Hoekse Lijn**

Brian Bul, van het ingenieursbureau van de gemeente Rotterdam, licht toe aan de hand van een presentatie.

Niet alle ontwerpen zijn gereed er bevinden zich langs de lijn ontwerpen met status schetsontwerp, voorlopig ontwerp, definitief ontwerp en uitvoeringsontwerp. Het ingenieursbureau van de gemeente Rotterdam maakt alle ontwerpen voor de HL, dus ook in de overige gemeenten langs de Hoekse Lijn. De buitenruimte ontwerpen worden wel door de gemeenten zelf gemaakt.

Het ontwerp Station HvH Haven, verkeert in de fase van definitief ontwerp. Het ontwerp van dit station is, evenals alle andere stations, opgebouwd met gestandaardiseerde elementen, die zoveel mogelijk van prefab gemaakt worden. Hierdoor is de bouwtijd kort. Korte bouwtijd is belangrijk omdat van de vijf maanden drie maanden voor ombouw beschikbaar is. De vierde en vijfde maand moet de baan beschikbaar zijn voor test en proefbedrijf. Dus metro's zonder passagiers. Hoek van Holland Haven zal weliswaar niet in drie maanden gebouwd worden maar borduurt wel voort op dit systeem.

Alle stations krijgen een lokale herkenbaarheid in de vorm van een kleur. De kleurstelling van de Hoekse Lijn loopt van geel, in Schiedam, tot avondrood in Hoek van Holland. De kleurstelling is terug te vinden in de glaspanelen en aan de binnenkant van het entree portaal.

#### Multiwand

De herkenbare elementen van een station zijn verwerkt in een zogenaamde Multiwand. Aan deze wand worden alle elementen die nodig zijn, zoals camera's, reisinformatie, deabri enz. opgehangen. Deabri zelf met de kleurstelling voor dat station, de entreezone, waar de tourniquets komen en de oplaadzuilen met het portaal als duidelijke afscherming voor het openbare gedeelte en het perron gedeelte.

Om te testen of de elementen ook goed in elkaar passen is op metro station Alexander op het zuidwestelijke perron een proefopstelling gemaakt van een stuk Multiwand. Deze Multiwand opstelling is vanaf het perron bereikbaar voor belangstellenden. De Multiwand bestaat uit metalen roosters die aan de onderkant dichter zijn dan aan de bovenkant. Bij het ontwerp van de Multiwand is rekening gehouden met de wind. De verwachting is niet dat de wind geluid produceert als deze door de roosters blaast. Dit is ook zo gebleken bij de proefopstelling op station Alexander.

### Abri

Het dak en de zijpanelen van de abri hangen aan de Multiwand. Er komen 2 abri's per perron en deze zijn elk 9 meter lang.

### Entreezone

De overgang van het openbaar gebied naar het verhoogde perron gaat door middel van een soort loopbrug als hellingbaan. Het loopvlak van de brug wordt voorzien van houten cassettes met anti slip ribbels ertussen.

### Portaal

Het portaal is van beton met aan de binnenzijde een reliëf met de kleurstelling van dat station.

### Ontwerp HvH Haven

Dit ontwerp gaat uit van een middenperron met toegang aan beide zijden. Aan de westzijde ontbreekt de ruimte om een hellingbaan te maken. Daarom is aan deze zijde gekozen om naast de trap een liftplateau te maken voor o.a. minder validen en kinderwagens.

Aan de westzijde komt een overweg voor langzaam verkeer. Aan de oostzijde komt een overweg met verkeerslichten voor alle verkeer, deze sluit aan op de toekomstige doorgaande ontsluitingsweg.

In de buitenruimte is het idee om een zogenaamde organisator te maken. Om verrommeling te voorkomen. Hierin krijgen o.a. fietsenstallingen en de bestuurders ruimte van de RET hun plek. De financiering hiervoor is nog in onderzoek.

Het buitenruimte ontwerp met aantallen fietsenstallingen en parkeerplaatsen komen een volgende keer aan de orde.

### Gesloten bak ontwerp, gebaseerd op de gelijkvloerse oplossing Strandweg

Dit ontwerp heeft de status voorlopig ontwerp. Het betreft een enkelsporige tunnel met een eenvoudige opbouw. Om de trillingen te beperken is de tunnel zwaar uitgevoerd met dikke wanden. In combinatie met een railbevestiging met onderlegplaat. Deze maatregel werkt het beste tegen trillingen. Er wordt nog onderzocht of kant en klare tunneldelen toegepast kunnen worden als alternatief op in het werk gestort. De afweging hierbij is de bouwtijd, de bouw hinder en de kosten. Voorlopig gaat de voorkeur uit naar storten op het werk. Door de zanderige ondergrond hoeft er niet onderheid te worden. In de tunnel komt naast het spoor ook een looppad voor de veiligheid. Doordat de lengte minder is dan 250 m komen er geen aparte nooduitgangen.

Als de tunnel klaar is wordt deze afgedekt met zand. De bedoeling is dat hier grijs duin terugkomt. Grijs duin is een vegetatie type dat in het Natura 2000 gebied verder ontwikkeld wordt. Het heeft een vrij grasachtige structuur. Dit grijsduin is bedoeld voor de bovenzijde. Voor de hellingen wordt nog onderzoek gedaan naar het type vegetatie. Voorkeur gaat uit naar hetzelfde grijsduin.

*De bewoners geven aan dat er al 10 jaar lang getracht wordt duinvegetatie te laten ontstaan, maar dat het de eerste 5 jaren vooral een zandbak is geweest met veel overlast van stuifzand. Zij pleiten ervoor dit niet op dezelfde wijze te herhalen.*

Afspraak met de Provincie ZH en het Zuid-Hollands landschap (ZHL) is dat het grijs duin door intensief beheer in een korte tijd moet kunnen ontwikkelen. Het ZHL is straks de beheerder van het terrein boven de tunnelbak. De gemeente Rotterdam onderzoekt op dit moment de mogelijkheid om het ZHL ook het beheer van de helling aan de zuidzijde te laten uitvoeren, dit is Rotterdams grondgebied.

*De bewoners vragen partij te zijn in de plannen.*

Voor het gebied boven de bak in het Natura 2000 gebied kunnen de bewoners geen partij zijn, omdat dit wordt bepaald door de eisen van het ZHL. Voor de helling zijn de bewoners wel degelijk partij. De bewoners worden betrokken bij de plannen.

*Hoe wordt de afrastering geregeld?*

Aan de onderkant van de helling staat nu een hekwerk van paaltjes met een draad. De bedoeling is dat er op de grens van het Natura 2000 gebied een hek komt.

Tijdens de bouw fase wordt een hek om het werkterrein geplaatst op voldoende afstand van de strandflats.

#### Tunnelmond

De noordelijke wand is hoger dan de zuidelijke wand. De lage wand verzekert de bestuurder van de metro van het benodigde zicht op de kruising.

Deze zichtafstand is noodzakelijk voor het geval er iets mis is op de kruising. Op het moment dat er iets gebeurt waardoor de bomen niet volledig kunnen sluiten wordt de snelheid van de metro automatisch gereduceerd tot 40 km/uur. De metrobestuurder heeft dan voldoende tijd om in te grijpen. Normaal rijdt de metro 80 km/uur. Dit is gebruikelijk bij alle gelijkvloerse spookruisingen in Nederland.

#### Openbak door duinen

De wanden van de open bak zijn ongeveer 2 m hoog. Ook bij de kruising met de Strandboulevard wordt rekening gehouden met zichtlijnen. Op de kruising ligt de bak op maaiveldniveau, maar verderop ligt de bak meer onder maaiveld. Na het broedseizoen starten werkzaamheden met een grondradar om te zien waar precies de tankwal zich bevindt. Mocht de metro deze wal doorsnijden dan ligt er een verzoek om de tankwal daar ter plaatse deels weer zichtbaar te maken.

Langs de Badweg, wordt vanwege het verwachte stuifzand een railconstructie gekozen waarbij de rail verhoogd ligt, zodat het zand erom heen kan waaien. Hiervoor is een aantal vergelijkbare projecten bezocht, zoals de kusttram in België.

#### Eindstation Hoek van Holland Strand

Het ontwerp van het station verkeert in de fase van schetsontwerp. Op verzoek van de gemeente Rotterdam is het eindstation opgeschoven naar het plein Badweg, zodat de metro nu echt bijna op het strand eindigt. Ook heeft de gemeente Rotterdam gekozen voor een wat luxer ontwerp voor dit station. De architect heeft artists impressions gemaakt hoe dit er uit kan gaan zien. Deze plaatjes worden getoond. Het station wordt dubbel-sporig uitgevoerd, zodat twee metro's op het station kunnen staan.

*In de rij noordelijke paviljoens die moeten verdwijnen, zitten o.a. EHBO en toiletten. Wat gaat daarmee gebeuren?*

In de verdere uitwerking van het ontwerp van het station en het inrichtingsplan zal hiermee rekening gehouden worden. Voor het inrichtingsplan wordt contact gelegd met alle belanghebbenden en de gebiedscommissie.

Het plein komt op circa 5m +NAP. Het spoor ligt op circa 6m +NAP en de perrons op circa 7m +NAP. De hoogte wordt gebruikt om een soort balkon voor het station te maken waar vanaf je uitzicht hebt op het strand en de zee. Tevens biedt dit bescherming tegen het zand.

Over hoe het plein eruit moet komen te zien is nog volop discussie gaande.

Het ontwerp van het station houdt rekening met mogelijk hoog water. In het ontwerp zijn onderspoelingswanden opgenomen.

#### Trillingsmaatregelen

Bij de verlenging wordt het gedeelte voor het aan te leggen tracé eerst uitgegraven. Daarin komt eerst een laag speciaal zand met daarbovenop een trillingsdempende mat. Deze soort mat verschilt per deel. Dat heeft te maken met de ondergrond.

Op de overwegen Strandweg en Strandboulevard komen platen tussen de rails die deels van rubber zijn en geluid en trillingen weg nemen.

De maatregelen tegen trillingen en geluid in het tunneldeel zijn eerder op de avond uitgelegd. Omdat de rail van de metro in principe een aaneengelast stuk spoor is hoor je bij de metro dus geen geluid bij de overgang van het ene spoordeel naar het andere spoordeel, zoals vaak wel bij de treinen te horen is. Wel zijn er op diverse plaatsen kunststof scheidingen gemaakt om secties in het spoor, o.a. voor de beveiliging, te creëren.

#### Geluidmaatregelen

Het deel ten westen van Hoek van Holland Haven zijn nu geluidschermen voorgesteld met verschillende hoogtes. Dit zijn de hoogtes die vanuit de geluidberekeningen nodig zijn. Hoe de schermen vormgegeven gaan worden (eenheid) is nog niet te zeggen.

*Er zijn werkzaamheden tbv kabels en leidingen geweest op de Strandweg. Na de werkzaamheden zijn er allemaal drempeltjes over gebleven. Bewoners hebben contact gehad met de uitvoerder. De drempeltjes op het fietspad zijn nu nagenoeg weg, maar op de weg zitten ze nog. Wat wordt hier aan gedaan?*

Brian Bul geeft aan hier zelf achter aan te gaan. Garanties kan hij niet geven.

#### Fasering Harwich knoop

Aan de hand van diverse faseringsplaatjes legt Brian Bul uit hoe in eerste opzet gedacht wordt de aanleg gefaseerd uit te voeren. De aanleg zal ruim een jaar duren.

Een helling baan vanuit het dorp over de dijk kan er niet komen. Het hoogteverschil is te groot en de ruimte te beperkt. Alleen via de huidige omweg kan de hoogte overbrugd worden.

#### Vervolg

Er komt een hoorzitting op het stadhuis voor de indieners van een zienswijze. De hoorzitting staat gepland voor 14 september 2016. De indieners van de zienswijzen krijgen hiervan bericht. Hierna gaan de stukken naar de gemeenteraad. De behandeling in de Raad staat nu op 13 oktober 2016. Na vaststelling door de Raad krijgen alle indieners van een zienswijze dit te horen en dan hebben zij nog de mogelijkheid om bezwaar in te dienen bij de Raad van State.

De behandeling in het college staat nu gepland voor 23 augustus 2016. De stukken die daar door het college worden vastgesteld gaan dan naar de indieners van een zienswijze, zodat ze zich kunnen voorbereiden op de hoorzitting.

Tijdens de Plancommissie komt bericht binnen dat een motie is ingediend tijdens de gemeenteraadsvergadering - die deze zelfde avond plaatsvindt - om naast de gelijkvloerse kruising ook de ongelijkvloerse kruising uit te werken.

#### Rondvraag

*Hoe hoog wordt de hoogte van de dijk?*

De nieuwe hoogte komt op 6,72m +NAP, dit is circa 45 cm hoger dan de huidige hoogte.

*Kan de RET het vervangend vervoerplan een keer voor de bewoners van HvH komen toelichten?*

PBHL zal deze vraag doorspelen aan de RET

#### Acties

01	Kan er een meting gedaan worden op de Strandweg op een drukke zomerse dag?	Peer Cox	
02	Wat is het advies van de veiligheidsregio geweest t.a.v. de metropassages i.c.m. drukte op de Strandweg?	Peer Cox	
06	Nagaan of er wat gedaan kan worden aan de sleuven die gegraven zijn t.b.v. K&L in de Strandweg	Brian Bul	

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