



Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179, Rotterdam
Postadres: Postbus 1130
3000 BC Rotterdam

Internet:
rotterdam.nl/www.rotterdam.nl/hoekvanholland

Van: Peer Cox
Telefoon: (010) 498 52 97
E-mail: pgm.cox@Rotterdam.nl

Betreft : Informatieavond Inrichtingsplan
Stationsweg Noord, Hoek van Holland

Locatie : Mijn Torpedoloods, Stationsweg 43,
3151 HR Hoek van Holland

Datum : 18 september 2018

Tijd : 19:00 - 21:00 uur

Aanwezig : Bewoners en bedrijven omgeving
Stationsweg

Kopie aan : Saskia Hak

1. Opening

Peer Cox, projectmanager verantwoordelijk voor de ruimtelijke procedures van de buitenruimteprojecten van de Hoekse Lijn. De bewoners zijn uitgenodigd voor een toelichting op het inrichtingsplan Stationsweg Noord.

Vraag. Kunnen de bewoners de presentaties toegestuurd krijgen. Ja, de presentaties en het verslag worden opgestuurd naar de aanwezigen.

De oplevering van de ombouw van de Hoekse Lijn is opnieuw uitgesteld. Alles is nu gericht op een start exploitatie begin februari 2019.

De Raad van State heeft recent uitspraak gedaan inzake de verlenging. Alle bezwaren tegen het bestemmingsplan voor de spoorverlenging zijn niet ontvankelijk verklaard. Nu het bestemmingsplan is vastgesteld volgen de inrichtingsplannen (IP's). In de IP's wordt beschreven hoe de Hoekse Lijn wordt ingepast in de omgeving en hoe de buitenruimte hierop aansluit. En ook hoe bijvoorbeeld wegen en fietspaden worden aangelegd of omgelegd. Dit wordt allemaal opgenomen in een voorlopig ontwerp (VO). Daarna wordt het openbaar gemaakt en kunnen bewoners en andere betrokkenen aangeven of ze het eens of oneens zijn met het VO.

Er zijn meerdere IP's, waaronder: IP stationsomgeving Hoek van Holland Haven, IP Stationsweg Noord, IP Strandweg, IP Strandboulevard en IP stationsomgeving Hoek van Holland Strand. Vanavond staat het IP Stationsweg Noord centraal. Het doel van de avond is om de aanwezigen te informeren en mee te laten denken in dit plan.



Vraag. Hebben de bewoners na deze avond nog de mogelijkheid om ideeën in te dienen voor het IP Stationsweg Noord?

Peer Cox. O.a gebruik makend van de ideeën van deze avond wordt het PvE en het VO gemaakt. Dit wordt opnieuw met de bewoners en andere betrokkenen gedeeld, waarbij vragen en opmerkingen kunnen worden ingebracht. Dit resulteert uiteindelijk in het definitief ontwerp (DO), dat wordt vastgesteld door het College.

Vraag. De ontsluiting van de wijk, de Oude Hoek, de kruising Strandweg wordt gelijkvloers. De metro passeert de kruising straks doorgaans zes keer per uur. Is er nog een mogelijkheid om daar toch een tunnel aan te leggen?

Nee, die mogelijkheid is er niet. De gemeente zet de lijn van de uitspraak van de Raad van State door.

Vraag. De Stationsweg, ter hoogte van de Strandweg, wordt afgesloten. Waarom is bij de rotonde Dirk van Den Burgweg geen rechtstreekse verbinding gemaakt naar de Stationsweg? Daar liggen nu ongebruikte kavels.

Peer Cox. Dat zou betekenen dat er nog een spoorwegovergang ingepast moet worden. Er is besloten dit niet te doen.

Yolanda Boekhoudt, Landschapsontwerper bij de gemeente Rotterdam, werkt onder andere aan de verschillende IP's.

Omdat na de afsluiting van de kruising Stationsweg – Strandweg niet meer eenvoudig voorlangs de Muziekbunker kan worden gereden heeft de Stichting Muziekbunker gevraagd of wij dit in de nieuwe situatie op een andere manier mogelijk willen maken. Voor het (vracht)verkeer voor de Muziekbunker wordt daarom de bochtstraal van de rijweg bij de ingang van de Muziekbunker aangepast. Dit ter voorkoming dat verkeer met aanhangers achteruit moet steken. Daarnaast vragen zij om extra parkeerplaatsen. De verkeersdeskundige van de gemeente kijkt of dit mogelijk is.

Vraag. Er wordt gesproken over vrachtverkeer, wat voor vrachtverkeer is dat?

Yolanda Boekhoudt. Mensen van de Muziekbunker geven aan dat busjes met aanhanger soms onnodig achteruit moeten steken om voor de deur te komen. Om de bunker ook na de afsluiting toegankelijk te houden wordt de situatie aangepast. Gezien de ligging en relatie met de afsluiting van de Stationsweg is het voornemen om deze aanpassing mee te nemen in het PvE voor dit IP.

Vraag. Langs de noordkant van de Langeweg stonden vroeger bomen, liep er een voetpad en lag er een stuk dijk en weiland. Nu is alles kaal en heb je totaal geen afschermdende werking. Je krijgt het geluid van de Langeweg nu rechtstreeks binnen. Verzoek is; zet er weer bomen neer of maak een park, maak het in ieder geval weer leuk.

Yolanda Boekhoudt. Dit gebied betreft grotendeels een waterkering en maakt geen onderdeel uit van het IP Stationsweg en IP Langeweg. De vraag nemen we mee en er wordt bezien wat de mogelijkheden van deze strook zijn en binnen welk kader deze dan kunnen worden opgepakt.



Brian Bul, werkzaam bij het ingenieursbureau van de gemeente Rotterdam. Het ingenieursbureau verzorgt het technisch ontwerp van de spoorlijn. Ongeveer een jaar geleden heeft Brian, tijdens een informatiebijeenkomst, uitleg gegeven over het VO. Toen is verteld over de geluidsschermen en het wettelijk kader waar de schermen aan moeten voldoen. Tijdens deze bijeenkomst laat Brian zien hoe het – op basis van de laatste inzichten uit het onderzoeksrapport - is geworden. De locatie van het spoor is ongewijzigd ten opzichte van de voorgaande informatiebijeenkomst.

Voor het grootste deel komen langs de Stationsweg geluidsschermen. Gekeken vanaf metrostation Hoek van Holland Haven komt langs het eerste deel geen scherm. Na het hotel komt er een scherm met een hoogte van 1,5 meter hoog en dan een stuk van 2,5 meter hoog, voor het wissel, ter hoogte van huisnummer 77, gaat het scherm naar een hoogte van 90 cm. Het lage geluidsscherm staat dicht tegen het spoor en vangt het geluid op van de wielen. De wielen van de metrovoertuigen zijn afgeschermd. Aan de binnenzijde van het scherm zit een geluidsabsorberende laag. Volgens recent onderzoek voldoen deze schermen en hebben zij hetzelfde of zelfs een beter effect dan hogere schermen die verder weg zijn geplaatst.

Vraag: onze voornaamste wens was tijdens de eerste bijeenkomst al zoveel mogelijk één schermhoogte. Esthetisch ziet dit ontwerp er niet fraai uit. Nu jullie tot de verdeling zijn gekomen van hoge en lage schermen, staat dat al vast of is daar nog iets aan te veranderen?
Brian Bul. Dit ontwerp voldoet aan de eisen en zijn uitgangspunt voor het ontwerp van de spoorlijn. Wijzigingen zijn alleen mogelijk als de scope van het project op dit punt wordt aangepast. Dat ligt buiten de invloedssfeer van het Ingenieursbureau en moet op een ander niveau worden besloten.

Vraag. Zijn de lage schermen wel hoog genoeg en kun je er niet overheen klimmen?
Brian Bul. De lage geluidsschermen staan binnen de hekken van de metrolijn.

In de ruimte tussen de geluidsschermen en de hekken komt het inspectiepad en in deze zone komen ook de kabels en leidingen en de betonvoeten van de portalen.

Vraag. Wordt de ruimte tussen het scherm en het hek schoongehouden?
De RET is verantwoordelijk voor het schoonhouden van de ruimte tussen de hekken. De gemeente verzorgt het beheer van de buitenruimte buiten het hekwerk van de RET.

Op een locatie staat het geluidsscherm zo dicht op het hekwerk van de RET dat het de vraag is of het hoge geluidsscherm niet direct kan voldoen als afscheiding. Deze oplossing moet worden goedgekeurd door de spoorbeheerder.

Vraag. Wordt het geluidsscherm transparant of wordt het een blinde muur en hebben de bewoners hier nog inspraak in?
Theo Benjert. Het wordt een dicht scherm met aan de binnenzijde een geluidsabsorberende laag. Er kan niet doorheen gekeken worden.

Vraag. Bestaat het tracé achter de Stationsweg uit een enkel of dubbelspoor?
Brian Bul. Na metrostation Hoek van Holland Haven blijft het eerst dubbelspoor. Halverwege de woningen aan de Stationsweg gaat het over naar enkel spoor. Het blijft enkelspoor tot voorbij de Strandboulevard waar het weer overgaat in dubbelspoor.



Station HvH Strand is een eilandperron met twee perrons, die nodig zijn om de dienstregeling op de metrolijn mogelijk te maken.

*Vraag. Welke van de huidige twee sporen gaat er verdwijnen?
Brian Bul. Het zuidelijke spoor gaat verdwijnen.*

Theo Benjert. Geluidsadviseur bij de gemeente Rotterdam. Theo is verantwoordelijk voor de geluidsrapportages van de RO-procedures. Hij heeft in de Plancommissie Hoek van Holland al meerdere keren een presentatie hierover gegeven.

Het Ministerie I&M heeft geluidproductieplafonds langs de Hoekse Lijn vastgesteld. Deze plafonds zijn vastgesteld op referentiepunten. Om de honderd meter van de spoorlijn ligt op 50 meter afstand een referentiepunt. Elk referentiepunt heeft zijn eigen waarde in dB. Bij nieuwe ontwikkelingen aan de spoorlijn moet worden onderzocht of deze ertoe lijden dat de vastgestelde waarde wordt overschreden. Als dit het geval is moet worden onderzocht welke doelmatige maatregelen er redelijkerwijs kunnen worden getroffen. Daarnaast moet de exploitant van de lijn tijdens de exploitatie jaarlijks aantonen dat deze vastgestelde waarden niet worden overschreden.

De verkeersprognose Langeweg komt uit op 1.500 voertuigen per etmaal. De geluidsbelasting op de gevel van de woningen aan de Stationsweg wordt op basis hiervan berekend voor de afzonderlijke woningen. Deze blijkt gemiddeld rond de 45 dB te liggen. De voorkeurswaarde is 48 dB. Maatregelen vanuit de wetgeving zijn niet noodzakelijk. Geluidsbelasting, als gevolg van het industriegeluid van de Europoort/Maasvlakte, is berekend op 57 dB.

Vraag. Kun je de geluidswaarden van de afzonderlijke bronnen (spoor, weg, industrie) bij elkaar optellen?

Theo Benjert. Je kunt een gecumuleerde waarde bepalen maar er is geen wetgeving om deze waarde te toetsen. Toetsen van geluidsbelasting gebeurt conform de regelgeving voor elke geluidbron afzonderlijk.

Vraag. Rijdt de metro 80 km op het stuk langs de Langeweg?

Theo Benjert. De ontwerpsnelheid van het spoor op dat deel is 80 km p/u. Dus de metro kan en mag daar 80 km p/u rijden.

Akoestisch gezien is een scherm zo dicht mogelijk bij de bron de beste oplossing. Daarom staan de lage schermen net naast het spoor. In de bocht ten westen van station Haven komen geen schermen.

Vraag. Mevrouw Van der Sar vindt het vreemd dat er geen geluidsschermen in de bocht komen. De treinen maken in een bocht altijd een piepend geluid.

Theo Benjert. De berekeningen hebben uitgewezen dat daar geen schermen nodig zijn. Het piepend geluid zal bij de metro mogelijk verdwijnen omdat we te maken met lichter materieel. Een NS-treinstel is ongeveer 20% zwaarder dan het metro materieel. Bovendien komt het spoor hier meer in een rechtligging.

Op de getoonde plattegrond ontbreekt het gebied ter plaatse van de overweg nabij station Haven, waar geen schermen komen. Er wordt toegezegd dat de bewoners een andere plattegrond met ingetekende geluidsschermen toegestuurd krijgen. Op deze plattegrond staan



ook de meetpunten die door het ministerie zijn vastgesteld en waarop de berekeningen zijn uitgevoerd.

*Vraag. Is het niet handig het geluidsprobleem vooraf op te lossen in plaats van achteraf?
Peer Cox. Bij het ontwerp van een spoorlijn moet vooraf, conform wettelijke regels, de geluidsbelasting worden berekend, op basis van vastgestelde uitgangspunten. De berekende waarden worden getoetst aan de GPP'st. Tijdens de exploitatie moet de RET aantonen dat inderdaad wordt voldaan aan de vooraf berekende waarden. Blijkt achteraf dat toch teveel geluid wordt geproduceerd, dan moeten maatregelen worden getroffen.*

Vanuit de optiek van de bewoners is het raar dat het ene huis wel een geluidsscherm heeft, maar het andere huis niet. Het geluidsrapport is gecontroleerd door externe partijen en is ook in de MER meegenomen.

*Vraag: Wordt er ook vanuit esthetisch oogpunt naar de schermen gekeken?
Peer Cox. Er is voor de gehele lijn gekozen voor een bepaald type scherm. Wij willen voor het opstellen van het Programma van Eisen voor het IP met de bewoners in gesprek gaan om te onderzoeken wat we kunnen doen om de lijn (en dus ook de schermen) op een goede en doelmatige manier in te passen in de buitenruimte. Dit kunnen ook oplossingen zijn in de vorm van groen of andere ingrepen die het zicht op schermen verminderen of om de metro uit het zicht te houden.*

*Vraag. Kunt u misschien aangeven waar we wel invloed op kunnen hebben? Aan het begin van de avond werd gezegd, wij komen hier om te luisteren, het is een dialoog. Maar ik moet constateren dat u aan het verdedigen bent wat de wet voorschrijft. Het gaat hier om de kwaliteit van ons woongenot. Waar luistert u naar ons en waar is het een fait accompli?
Peer Cox: De geluidsschermen die nu in het ontwerp zitten zijn richtinggevend voor de scope van het project. De zoektocht met elkaar is of aanvullende maatregelen, die tot een verbetering van het woongenot (geluid, licht) kunnen leiden, mogelijk zijn. Op basis hiervan wordt dan onderzocht of en hoe deze kunnen worden ingepast in het lopende traject en hoe deze te financieren.*

*Vraag. Hoe komt u erbij dat de huizen, die dicht op het spoor staan, aan de bovenkant zo weinig hinder hebben met de lage schermen? Komt het omdat de metro op die locatie weinig snelheid heeft?
Theo Benjert. De metro moet hier nog snelheid maken. Uit het model blijkt dat er ten opzichte van de trein geen sprake is van een geluidstoename ten opzichte van de oude situatie. In dat geval hoeft de initiatiefnemer geen schermen te plaatsen.*

*Vraag. Wat gebeurt er als er een calamiteit is. De mensen zitten door de afsluiting van de kruising Stationsweg – Strandweg als ratten in de val.
Peer Cox. De ontsluiting van het gebied Stationsweg en de Oude Hoek heeft onze aandacht en de voorgestane maatregelen worden besproken met de hulpdiensten. In het kader van het bestemmingsplan hebben de hulpdiensten aangegeven dat zij instemmen met deze plannen en hun wettelijke taken kunnen uitvoeren.*

*Vraag. Kunnen de bewoners de geluidsberekeningen krijgen?
De link waar alle geluidsberekeningen te vinden zijn wordt aan de bewoners toegestuurd.*



Peer Cox. Wij blijven de bewoners informeren over en betrekken bij de verdere ontwikkelingen. Binnen de (wettelijke) kaders en randvoorwaarden van het project wordt rekening gehouden met voorstellen. We zijn ons er ook van bewust dat dit niet altijd en voor ieder individu het gewenste resultaat zal opleveren.

Vraag. Kunt u misschien doorgeven dat het verkeerscirculatieplan, waar al zo lang sprake van is wel ernstig vertraagd is. En dat door de vertraging van de Hoekse Lijn het verkeerscirculatieplan misschien dan toch nog een beetje op tijd komt.

Peer Cox. Er is geld vrijgemaakt voor een eerste pakket aan maatregelen als onderdeel van het verkeerscirculatieplan. Ook voor 2019 en 2020 zijn gelden aangevraagd bij ons bestuur. Het plan is om in de periode 2018-2021 maatregelen te gaan treffen en dat als de metro naar het strand gaat rijden de verkeerscirculatie in Hoek van Holland conform het plan functioneert.

Peer Cox bedankt de aanwezigen voor hun komst.