

**Bespreking** : Plancommissie Maassluis

**Datum** : 12 december 2013

**Aanwezig** : Bas Wilink (beleidsmedewerker Gemeente Maassluis)(Voorzitter)  
Patrick Emmett (stedenbouwkundige Gemeente Maassluis)  
Wethouder Keijzer (Gemeente Maassluis)  
Peter Vreeswijk (projectmanager systemen en systeemintegratie HL Stadsregio Rotterdam)  
Brian Bul (ontwerp coördinator HL Ingenieursbureau Rotterdam)  
Hilde de Vries (projectsecretaris HL Stadsregio Rotterdam)  
Bianca Magdalena (omgevingsmanager HL Stadsregio Rotterdam)  
Eleonore Goorsenberg (projectassistent HL Stadsregio Rotterdam) (Notulist)

Bewoners vanuit de Gemeente Maassluis

## 1. Opening/Mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 20.00 uur en heet iedereen welkom.

## 2. Welkomstwoord door wethouder Keijzer

Wethouder Keijzer doet een welkomstwoord. Hij geeft aan wat het belang is van een plancommissie. Hij doet een oproep voor heldere communicatie, waarbij het elkaar goed informeren centraal staat en wijst op de verantwoordelijkheden hierin van alle aanwezigen. Tijdens deze avond worden de drie haltes bij Maassluis besproken, te weten: Centrum, West en Steendijkpolder (deze halte is nieuw).

## Mededelingen

- Naar aanleiding van de informatiebijeenkomst van 23 september jl. is dit de eerste plancommissie die vooral in het teken zal staan van kennismaking.
- De omgevingsmanager, Douwe Folkerts, is lange tijd uit de roulatie in verband met gezondheidsproblemen Zijn werkzaamheden worden overgenomen door Bianca Magdalena. Voor vragen is zij te bereiken op telefoonnummer: 010 - 489 43 34 en emailadres: [b.magdalena@rotterdam.nl](mailto:b.magdalena@rotterdam.nl). Een bewoner geeft aan eerder een e-mail verstuurd te hebben naar Douwe Folkerts, maar daar geen antwoord op heeft gekregen. Het verzoek is de e-mail nogmaals te sturen, zodat wij deze in behandeling kunnen nemen. Bij afwezigheid van collega's worden de e-mails door vervangende collega's gelezen en beantwoord.
- Lex Helwig heeft zich door griep af moeten melden, Peter Vreeswijk neemt hem deze avond waar.
- De website is inmiddels online ([www.hoekselijn.stadsregio.nl](http://www.hoekselijn.stadsregio.nl)).
- Het doel van de plancommissie is om de plannen met de bewoners gezamenlijk te bespreken. De verslagen van deze avonden worden ook op de website geplaatst.

## 3. Voorstelronde

De aanwezigen stellen zich kort voor (zie ook bij de aanwezigen).

## 4. Organisatie Plancommissie Hoekse Lijn – Peter Vreeswijk

Peter Vreeswijk geeft een korte toelichting op het project en de functie van de plancommissie. De commissie is vergelijkbaar met een klankbordgroep.

De projectorganisatie zal haar voordeel doen met de feedback en adviezen van de plancommissie. Of adviezen worden overgenomen is onder meer afhankelijk van de meerwaarde en (financiële) haalbaarheid. Besluitvorming hierover vindt plaats door de projectleiding.

Eind januari/begin februari 2014 wordt er een nieuwe serie informatieavonden ingepland per betrokken (deel) gemeentes van de Hoekse Lijn. In maart vindt dan de Plancommissie Maassluis weer plaats. Zodra de datum van de nieuwe plancommissie bekend is, ontvangt u hiervoor een uitnodiging. In de loop van 2014, richting de uitvoeringsfase, wordt de plancommissie omgevormd tot een begeleidingscommissie.

Er wordt momenteel hard gewerkt aan het Definitief Ontwerp (DO). Verwachting is dat het DO rond 31 maart 2014 klaar is. Op basis van het DO wordt het uitvoeringsbesluit genomen. Tegen dit uitvoeringsbesluit kan geen bezwaar worden gemaakt. Als het uitvoeringsbesluit is genomen, wordt het traject van RO/vergunningen procedures in gang gezet. Tijdens deze procedure kan wel bezwaar worden ingediend.

De planning is dat op 1 april 2017 wordt gestart met de uitvoering van de werkzaamheden, gevolgd door een testperiode waaronder een maand proefrijden. Naar verwachting kan men vanaf 1 september 2017 gebruik maken van de Hoekse Lijn. Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden, wordt er gezorgd voor vervangend vervoer. In overleg met diverse partijen zullen wij ervoor zorgen dat de bewoners zo min mogelijk overlast ondervinden.

In overleg met Prorail wordt er gekeken om alvast wat voorwerk te verrichten, voorafgaand aan de start van de werkzaamheden op 1 april 2017.

Vraag naar aanleiding van de toelichting:

De vraag wordt gesteld of het mogelijk is om een organigram van de organisatie toe te sturen, zodat het voor de bewoners duidelijk is, wie verantwoordelijk is voor welke taken.

**Het organigram wordt toegevoegd bij het verslag.**

De vraag wordt gesteld of de metro (wettelijk) niet te dicht tegen het appartementencomplex komt? Dit wordt nog nader onderzocht/besproken met een specialist geeft Peter Vreeswijk aan.

De vraag wordt gesteld waarom er in het project gekozen is voor drie sporen bij station Steendijkpolder. Peter Vreeswijk geeft aan dat er een technische noodzaak bestaat voor de drie-sporigheid. Bij de volgende plancommissie wordt een nadere uitleg gegeven met betrekking tot de noodzaak van de drie-sporigheid.

Waarom wordt de dienstregeling niet uitgedund bij Maassluis West?

Dit sluit het best aan op de toekomstige vervoersstromen, zoals deze door een extern adviesbureau in beeld zijn gebracht.

Hoe zit het met het station en de bereikbaarheid van de torens? Kan het station niet ergens anders?

De aanleg van een nieuw station Steendijkpolder heeft vanaf het begin onderdeel uitgemaakt van het project en staat ook als reservering opgenomen in het bestemmingsplan.

De locatie van het nieuwe station staat ook niet ter discussie. Wel heeft inderdaad aanvullend onderzoek plaatsgevonden naar de uitvoering van noodzakelijk incidenteel (gevel) onderhoud aan de flats na realisatie van het station.

Hiervoor zijn goede oplossingen gevonden, die inmiddels met de gemeente en VvE zijn gedeeld. Het gevelonderhoud is hiermee geen issue meer.

Wat is het effect van de trillingen van de metro's bij de flats?

Ten opzichte van de huidige situatie geldt dat de overlast niet zal toenemen doordat er straks metro's op het tracé gaan rijden. Mogelijk is er zelfs sprake van een afname van trillingen omdat metro materieel lichter is. Tijdens de bouwtijd is extra overlast door trillingen niet uit te sluiten.

Kunnen de bruggen straks nog open?

Uiteraard; het effect van de brugopeningen op de metrodienstregeling wordt uitgebreid onderzocht. Dit is een nog lopend proces.

Een bewoner geeft de opmerking dat het momenteel zo is dat de spoorbomen lang dicht blijven voordat er een trein komt. Hoe is dit dadelijk bij de metro?

Peter Vreeswijk geeft aan dat de spoorbomen straks wel vaker, maar ook korter dicht gaan.

Dit komt omdat metro's sneller kunnen afremmen/optrekken en de aanmeldtijd van een metro korter is.

## **5. Stand van zaken Hoekse Lijn – Brian Bul**

### **Maassluis Centrum**

Het station wordt gesloopt en opnieuw opgebouwd. De lengte van de perrons is nu 400 meter en wordt teruggebracht naar 100 meter. Het station is aan de Noordwest-Zijde toegankelijk via een overpad.

Vraag: gezien de ontwikkelingsplannen rondom het station, heeft dit gevolgen voor het doortrekken van Laan '40-'45? Patrick Emmett geeft aan dat er geen plannen zijn voor het doortrekken van deze laan. Er ligt inmiddels wel een voorlopig ontwerp voor de herstructurering van Laan '40-'45.

Er is in de toekomst circa 40% meer ruimte voor fietsplaatsen geeft Patrick Emmett aan. De grond is nog geen eigendom van de gemeente, maar de gemeente is wel voornemens deze ruimte te gaan benutten. Bas Wilmink geeft aan dat parkeren een aandachtspunt is.

### **Maassluis West**

Het huidige station bestaat uit twee zijperrons aan weerszijden van de spoorwegovergang. De perrons zijn ten opzichte van elkaar geplaatst in een bajonetligging. De perrons zijn toegankelijk vanaf de overweg over het spoor. Deze overweg geeft tevens toegang tot de groenzone aan de rivier voor fietsers en voetgangers.

In de nieuwe situatie komen de perrons tegen over elkaar te liggen.

Vraag: worden de perrons voorzien van camerabeveiliging?

Antwoord: de perrons worden voorzien van camerabeveiliging, zowel op en rond de halte als in de metro zelf. Tevens komt er op ieder perron een intercomsysteem. Wat verder bijdraagt aan de sociale veiligheid is het feit dat de perrons volledig obstakelvrij worden (geen donkere hoekjes meer).

Op zomerse dagen wordt de frequentie naar de halte "Strand" verhoogd worden naar 15 minuten. **De exacte frequenties worden nog gecheckt.**

### **Maassluis Steendijkpolder**

Op deze locatie wordt een nieuwe halte gerealiseerd. Er komen drie sporen met een midden- en zijperron gelegen aan de zijde van de parkeergarage. De hoogte van de zijpanelen zijn 3 meter en het perron ligt op 1 meter.

De ruimte tussen de gevel en de multiwand (zijpaneel) van het zijperron heeft afhankelijk van de plaatsing van de halte een marge tussen 300 en 1100 mm. Het voorstel om het perron iets op te schuiven in westelijke richting, is niet haalbaar mede doordat er dan een flauwe bocht in

het tracé ontstaat met instapspleten bij de perrons tot gevolg. Dit is vanuit optiek van veiligheid uitermate onwenselijk. Bovendien wordt bij de ombouw zoveel mogelijk gebruik gemaakt van prefab elementen (deze elementen worden op maat gemaakt in de fabriek). Dit houdt in dat (in verband met de beschikbare bouwtijd maar ook kostenoverwegingen) de sporen hiervoor recht moeten liggen.

Peter Vreeswijk geeft aan dat er in de komende ontwerpfase nog zorgvuldig gekeken zal worden naar een optimale ruimte tussen het perron en de parkeergarage, ook in relatie tot eventuele wettelijke eisen die daaraan gesteld worden, zoals eerder in de vergadering is toegezegd.

Vraag: hoe staat het met het geluid op de perron bij het omroepen, het komt regelmatig voor dat dit erg luidruchtig is. Peter Vreeswijk geeft aan dat hij dit als aandachtspunt meeneemt. Tevens wordt de vraag gesteld of men kan beschikken over de technische tekeningen van station Steendijkpolder. **Bij het verslag wordt een artist impression toegevoegd.** De technische tekeningen worden toegestuurd. De projectorganisatie benadrukt dat de technische tekeningen de status "concept" hebben. Het zijn werktekeningen die nog volop in ontwikkelingen zijn.

#### **6. Toelichting inrichting buitenruimte – Patrick Emmett**

De uitgangspunten voor het ontwerp zijn:

- \* Functionele uitgangspunten (fietsen/auto's)
- \* Ruimtelijke uitgangspunten (bereikbaarheid/uitstraling)

Er is behoefte 150 fietsplaatsen en 30 parkeerplaatsen. In het ontwerp is in verband met het voorkomen van eventuele toekomstige overlast, ruimte gezocht voor minimaal 300 fietsenstallingen en 60 parkeerplaatsen. Dit is ingeschetst op de beschikbare ruimte en is goed in te passen.

Een bewoner vraagt of het een idee is te kijken naar een ondergrondse parkeergarage. Hoewel een ondergrondse parkeergarage een mooie oplossing zou zijn, is dit financieel niet haalbaar.

Een andere bewoner geeft aan dat er juist zo min mogelijk parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd (of helemaal geen), omdat dan de mensen met de fiets komen. Hoewel dit in theorie een interessant uitgangspunt is, geeft de gemeente de voorkeur aan parkeeroverlast in de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen door voldoende parkeergelegenheid te bieden voor mensen die toch met de auto naar het station komen.

Er wordt tevens de opmerking gemaakt van een bewoner dat er op de hoek van de Nobeldreef, nabij de Waterwegtoren erg veel wind staat en dit bij harde windkrachten soms kan leiden tot veel schade. Om dit te onderstrepen heeft een van de bewoners tekeningen meegenomen. Deze stuurt hij per e-mail naar Bianca Magdalena. Een andere bewoner merkt echter op dat er n.a.v. de bouw van de flats bezwaar is gemaakt inzake windhinder. Ten behoeve hiervan is een windhinderrapport opgesteld en heeft de Raad van State de bezwaren verworpen en de mate van windhinder als acceptabel beoordeeld.

*Noot van de redactie: de mail is inmiddels ontvangen en vanuit het projectteam doorgestuurd naar Bas Wilmink van de gemeente Maassluis omdat dit de buitenruimte betreft en niet de bouw van de Hoekse Lijn.*

Bij het ontwerp van de buitenruimte bij station Steendijkpolder is veel rekening gehouden met sociale veiligheid en groen. Zo is er goed zicht op de entrees en is er veel aandacht voor de groene aankleding van de openbare ruimte.

Er wordt gevraagd om het aspect verkeersveiligheid in een groter geheel te bekijken, gezien de onoverzichtelijke oversteek bij de aansluiting van de Nobeldreef op de Merellaan. Er wordt gekeken of dit kan worden meegenomen bij het ontwerp.

*Suggesties voor de inrichting van Maassluis West en Maassluis*

De bereikbaarheid vanuit de balkonzijde (Zuidzijde) naar station West, hoe staat het daar mee?

Hier wordt naar gekeken in relatie tot de aansluiting op het Balkon.

Wordt er niet iets aan de openbare verlichting gedaan en wordt het fietspad nog aangepast? De dijk die langs de metrolijn loopt is eigendom van het Hoogheemraadschap. Hier wordt nog nader naar gekeken.

Houdt rekening met de bereikbaarheid voor minder validen bij het ontwerp van de stations.

Bij station West zijn al te weinig parkeerplaatsen (ook in relatie tot de flat die ernaast staat). Graag voldoende parkeerplaatsen in het nieuwe ontwerp. Hiermee wordt rekening gehouden in het nieuwe ontwerp.

Blijft de bushalte bij station Maassluis (die nu niet wordt gebruikt) aanwezig? Dit wordt wel in het ontwerp meegenomen.

**7. Ruimtelijke Ordening; procedure en planning – Bas Wilmink**

Bij halte Steendijkpolder is er extra ruimte nodig voor spooruitbreiding. Dit wordt komend jaar in het bestemmingsplan vevat. Begin 2014 wordt het proces gestart en rond de zomer wordt het traject van inspraak gestart. Verwachting is dat eind 2014 het bestemmingsplan kan worden vastgesteld. Op de site van de gemeente Maassluis staat omschreven hoe wordt omgegaan met de wijzigingen op het bestemmingsplan, volgens de Wet Ruimtelijke Ordening (WRO).

**8. Vragen en 9. Rondvraag**

**Reizigers**

In de komende periode worden de effecten voor reizigers (reisrelaties, financieel) nader in beeld worden gebracht. Het algemene beeld is dat de meeste reizigers er door de directe verbinding met het centrum van Rotterdam op vooruit gaan na de ombouw. Voor een klein deel (circa 12%) geldt dat zij een bestemming hebben, niet gelegen in het centrum van Rotterdam (doorgaande reizigers). Zij gaan er met de ombouw qua reistijd (en overstap) iets op achteruit.

Vraag; hoe staat het met geluidsoverlast? Worden er geluidsschermen geplaatst? Bas Wilmink geeft aan dat er op diverse plekken op het traject geluidsschermen worden geplaatst van verschillende hoogtes maar niet hoger dan 90 cm. Hoe dit er precies gaat uitzien (op welke plekken, hoe hoog) wordt op dit moment in beeld gebracht. Op een later moment komt de projectorganisatie hierop terug.

Een bewoner stelt de vraag hoe het staat met de toegankelijkheid naar de perrons voor rolstoelgebruikers? Patrick Emmett antwoordt hierop dat de perrons via hellingbaan, gelijkvloers, te bereiken zijn. **Het verzoek is deze informatie te plaatsen op de website.**

**10. Afsluiting**

De voorzitter sluit de vergadering om 21.50 uur en dankt een ieder voor zijn/haar inbreng en komst.