

Van: Marco Bekker
Kamer: Locatie Marconistraat 1-11, 2.08
Doorkiesnummer: 06-5381 9844
E-mail: ahm.bekker@rotterdam.nl

Bespreking : Plancommissie Hoekse Lijn Vlaardingen

Datum : 18 november 2015

Aanwezig : Omgeving: H. Nübling, J. Bakker, A. Brijs, J. Dorst, W. Kamp, A. Stolk, K. Voorbach

Gemeente Vlaardingen: Gert-Jan Jonker

Projectbureau: Lex Helwig, Marco Bekker, Noortje de Geus, Irene van Oudeniel, Martin Sniijders, Theo Kats

RET: E. Lensink

Afwezig : P. Heijmans, H. van Noort, F. Vedder en TA. Wassink

1. Opening en mededelingen

Voorzitter Gert-Jan Jonker opent de vergadering. Er is een wijziging in de agenda, punt 4 en 5 worden omgewisseld op verzoek van Martin Sniijders.

2. Verslag van 3 juni 2015

Theo Kats heeft een aantal inhoudelijke opmerkingen/verduidelijkingen op het verslag:

- pag. 2:
 - Alinea Vlaardingen Oost: Een betere omschrijving is: Om geluidsreductie aan de bron te bewerkstelligen, worden de houten dwarsliggers vervangen door betonnen dwarsliggers.
 - Alinea Vulcaanhaven: "het gebied in" moet zijn "het industrieterrein in"
 - Alinea Vlaardingen Centrum: er gebeurt hier weinig, anders dan dat de huidige emplacementsfunctie van het station komt te vervallen.
- pag 5:
 - Kruising spoor: "toestemming krijgen van de verkeersleiding van RET, om van het ProRail systeem naar het RET-systeem te rijden"
- pag 6:
 - Een betere omschrijving is: Het zuidelijk spoor gaat pas nabij Schiedam Centrum over op de derde rail, het neerlaten van de pantograaf gebeurt rijdend.

Actiepunten

actie 01: Nog niet uitgevoerd, blijft staan.

actie 02: Marco Bekker geeft aan dat hij de commissie helaas niet meer van tevoren op de hoogte heeft kunnen stellen. Het werk is al uitgevoerd en is goed verlopen. De persing kon in 1 dag worden uitgevoerd. Bij een volgende klus houdt Marco de vinger aan de pols.

Naar aanleiding van de informatie op pagina 4 een vraag naar aanleiding van de bomenkap onder meer bij Vlaardingen Oost. Waarom zijn daar meer bomen gekapt, ook op plaatsen waar geen voorbelasting ligt?

ProRail heeft als spoorbeheerder ook een aantal bomen gekapt. Dat komt niet door de ombouw, maar heeft te maken met de veiligheid op het spoor. Hiervoor is een kapvergunning aangevraagd en verleend en dit is gecommuniceerd via de reguliere gemeentekanalen. Bij Vlaardingen Centrum is een aantal bomen gekapt die ziek waren. Bij de spooronderdoorgang Marathonweg moeten volgend jaar een aantal bomen worden gekapt in verband met het verleggen van kabels en leidingen. Hierover komt nog nadere informatie.

3. Vulcaanhaven

De Gemeente Vlaardingen is blij met de oplossing dat het rangeerterrein, bij Vlaardingen Centrum weg kan, het scheidt verkeer en geluid over de havenbrug. De metro en goederentreinen beïnvloeden elkaar niet meer, waardoor een vlottere doorstroming op de Havenkade ontstaat. Het is nog niet helemaal duidelijk hoe het plan er precies uit gaat zien, zowel akoestisch als civieltechnisch. Vanuit de gemeente is er de wens om nadrukkelijk te communiceren met de bewoners, daarom is er volgende week een informatieavond voor bewoners van de Spoorsingel. Daarnaast wordt er in de plancommissie over gecommuniceerd.

Theo Kats, projectleider ombouw en verantwoordelijk voor het goederenvervoer, geeft een toelichting op de plannen rondom de Vulcaanweg.

- De oplossing die voorgesteld wordt betekent dat er niet eerst naar emplacement Vlaardingen Centrum gereden hoeft te worden.
- De wens vanuit de gemeente om het fietspad aan de zuidzijde – parallel aan het spoor - door te trekken tot de Oosthavenkade is in de plannen opgenomen. Hierdoor komt de huidige fiets overweg te vervallen. In de toekomst kan het fietspad zelfs worden doorgetrokken tot de Van Beethovensingel (wanneer de rangeersporen weg zijn). Het fietspad dient tevens als calamiteitenroute voor de hulpdiensten.
- Er komt een extra spoor aan de zuidzijde naast het metrospoor (op de dijk) vanaf Vlaardingen Oost, zodat het goederenvervoer daar kan uittakken. De locomotief duwt vervolgens de wagons naar de bedrijventerreinen. Hier is weinig ruimte omdat ook rekening moet worden gehouden met de waterkerende functie van de dijk.
- Deze oplossing is pas sinds een jaar mogelijk, omdat toen de beslissing is genomen, dat het goederenvervoer niet meer door hoeft te kunnen rijden naar Maassluis.

Zijn er nog knelpunten waardoor het niet door zou kunnen gaan?

Dat is altijd mogelijk, maar we achten de kans heel klein. We hebben met alle partijen hierover contact en deze partijen zijn tevreden met de oplossing, daarnaast is dit iets waar de gemeente ook achter staat.

De nieuwe geluidsschermen bij de Spoorsingel, worden dit lage schermen?

Op dit moment gaan we er vanuit dat er naast het huidige geluidsscherm een extra, laag (0,90 m) geluidsabsorberend scherm wordt geplaatst en ter hoogte van het kruiswissel in het goederenspoor is – aan de noordzijde - ook een laag scherm voorzien.

Lopen jullie niet uit door de extra werkzaamheden?

De extra werkzaamheden kunnen worden ingepast in de huidige planning.

4. Bouwterrein/voorbelasting

Martin Snijders geeft een toelichting op de inrichting van het bouwterrein en het aanbrengen van de voorbelasting op Vlaardingen Oost en West en over station Vlaardingen Centrum.

Vlaardingen Oost

Op Vlaardingen Oost zijn de werkzaamheden voorspoedig verlopen. De bomen zijn gekapt, het zand is aangevoerd en wordt binnenkort afgedekt met grond om verstuiwen tegen te gaan. Dan wordt alles opgeruimd en worden alleen zo nu en dan meetwerkzaamheden uitgevoerd. De hulbrug welke dient als toegang tot het perceel blijft nog bestaan en wordt voorzien van een leuning aan de waterzijde. De groenstrook wordt opgeruimd en de verharding blijft aanwezig, zodat het tijdens de grote ombouw van de lijn in 2017, gebruikt kan worden als aanvoerroute voor materieel. Het terrein wordt wel afgezet zodat er niet op geparkeerd kan worden.

Er zijn enkele klachten binnengekomen over het kappen van bomen in de nacht. Het bleek dat de uitvoerend aannemer vanwege veiligheidsvoorschriften niet verder kon bij Vlaardingen West en is op eigen initiatief naar Vlaardingen Oost gegaan. Dit paste wel in de nachtelijke buitendienststelling van de lijn en was conform de kapvergunning maar het tijdstip was niet gecommuniceerd met de omgeving.

Vlaardingen West

Op Vlaardingen West zijn buiten de voorbelasting ook werkzaamheden aan kabels en leidingen en het dempen en graven van watergangen. Het omleggen van de riolering en het graven van de watercompensatie vergen meer tijd. De komende periode worden de sloten gebaggerd, worden er monsters genomen en worden de zandlichamen aangebracht die 1 jaar blijven liggen. Het extra spoor dat hier wordt aangelegd is nodig om de metro's die niet verder rijden den Vlaardingen West te kunnen laten keren. Tussen Rotterdam en Vlaardingen West wordt in de spits met een hogere frequentie gereden.. De werkzaamheden worden vanaf de zuidzijde uitgevoerd zodat de hinder voor de omgeving aan de noordzijde zoveel mogelijk wordt beperkt.

De werkzaamheden aan de noordzijde ten behoeve van de fietsenstallingen worden uitgevoerd door ProRail. De beheergrenzen moeten nog nader worden afgestemd tussen gemeente en project.

De komende tijd wordt nog een bredere watergang gegraven aan de noordzijde. Hiermee komen we ook op de brand op het station, waarbij Evides een aanpassing had aangebracht in de blusleidingen waardoor de brandweer een aansluiting had gemaakt op een loze leiding.

Bij de toekomstige onderdoorgang Marathonweg wordt een extra waterbuffer gegraven. Daarnaast heeft de gemeente ervoor gezorgd dat er meer waterputten op het industrieterrein blijven liggen dan in de oorspronkelijke plannen van Evides.

Vlaardingen Centrum

Er is overeenstemming met ProRail om in pandig in het station een technische ruimte maken.

Het is een belangrijk uitgangspunt voor het project om de technische ruimtes al van tevoren klaar te hebben, zodat de energievoorziening en de spoorbeveiliging voorbereid en getest kunnen worden.

In het tweede en derde kwartaal van 2016 wordt hieraan gewerkt. Voornamelijk binnenin het station. De groenstrook bij het station wordt ook ingericht als bouwterrein, waarvoor een rooivergunning is aangevraagd.

Is er al iets bekend over het sporenplan? Worden er nog sporen weggehaald?

Door het project Hoekse Lijn wordt het spoor in rechtstand gezet. Het weghalen van het emplacement zit niet in het contract.

Zijn er straks toiletten op de stations?

Op dit moment wordt hier geen rekening mee gehouden. Bij de stations Vlaardingen Oost en Vlaardingen Centrum is nu wel een toiletvoorziening. Op Vlaardingen Oost kan het straks niet vanwege ruimtegebrek. Op Vlaardingen Centrum zou het ruimtelijk wel mogelijk zijn. De gemeente zal hierover nogmaals in contact treden met de RET. **Actie 01**

Op het gebouw dat gesloopt gaat worden is een plaquette bevestigd. Aan de begeleidingscommissie wordt de oproep gedaan voor een idee voor een nieuwe plek voor deze plaquette. Marco Bekker zal een foto van de plaquette toesturen naar de commissie en dhr. Stolk zorgt ervoor dat de foto gedeeld wordt met de Historische vereniging, zodat zij hiervoor nog ideeën kunnen aandragen. **Actie 02**

Op Vlaardingen Oost komt de kiosk te vervallen, omdat op deze plaats een technische ruimte komt.

5. Spoorbrug Vlaardingen

Om de spoorbrug geschikt te maken voor metro-exploitatie met voertuigen met een pantograaf dient bovenleidinggeleiding aangebracht te worden (de pantograaf van een metro werkt met behulp van een veer-mechanisme dat zonder geleiding omhoog schiet in tegenstelling tot een trein waarbij dit geleidelijk hydraulisch geregeld is). Vanwege het toevoegen van gewicht voor de pantograaf geleidingsconstructie is een eerste globale toets uitgevoerd op het evenwicht van de brug en de gevolgen voor het bewegingswerk. In deze toets is geconcludeerd dat de bewegingswerken niet geheel vervangen hoeven te worden, maar dat kan worden volstaan met aanpassingen en gedeeltelijke revisie. Dit houdt in dat oa. een aantal lagers en de hydraulische installatie van de brugbeweging wordt vervangen. Ook wordt de besturing van de brug vervangen en geschikt gemaakt voor de eisen die gesteld worden vanuit de nieuwe spoorbeveiligingsinstallatie. Daarnaast worden vanuit spoorbeveiliging eisen gesteld aan de betrouwbaarheid van de besturing.

Er is toch een bouwterrein nodig voor de werkzaamheden aan de spoorbrug. In overleg met gemeente is een stukje openbaar terrein op het havenhoofd beschikbaar gesteld. Het monument wordt beschermd. Er komt een bouwterrein voor materiaal en een keet en dergelijke.

De werkzaamheden aan de brug worden uitgevoerd tijdens de ombouw van de Hoekse Lijn tussen 1 april en 1 juli 2017. Voor een groot aantal werkzaamheden is het nodig de brug in een geopende stand te vergrendelen. Verder is het voor een aantal werkzaamheden noodzakelijk de brug in gesloten toestand te houden, waarbij geen verkeer mogelijk is. Met de

scheepvaart en de havenmeester worden afspraken gemaakt over de stremming van de vaart op sommige momenten.

Moeten er nog aanpassingen in de omgeving worden gedaan? Vorige keer is verteld dat dit het geval zou zijn bij het sluiswachtershuisje en bij een aantal woningen 1e van Leyden Gaelstraat.

We gaan het na bij de geluidsexpert en in het akoestisch onderzoek. Actie 03

6. Vervangend vervoer

Eric Lensink, projectleider Voorbereiding Exploitatie Hoekse Lijn en projectleider vervangend vervoer van de RET legt uit.

De Metropoolregio (MRDH) heeft aan RET gevraagd om een plan uit te werken voor vervangend vervoer in de periode van ombouw van de Hoekse lijn (1 april t/m 31 augustus 2017). RET hanteert daarbij de doelstelling dat er een kwalitatief volwaardig OV-product wordt aangeboden. Echter, reizigers zullen rekening moeten houden met extra reistijd en mogelijk een extra overstap.

RET wil het vervangend vervoer gedurende een periode van 5 maanden organiseren met bussen tussen Hoek van Holland Strand en Schiedam Centrum / metrostation Vijfsluizen. Daarnaast is er tussen september 2017 en april 2018 nog vervangend vervoer nodig tussen Hoek van Holland Haven en het strand (Zeeplein).

Het wordt een combinatie van sneldiensten en stopdiensten. De stopdienst doet elk bestaand station aan. De sneldienst rijdt rechtstreeks vanuit Hoek van Holland, Maassluis en Vlaardingen naar Schiedam Centrum / metrostation Vijfsluizen. Het bestaande busvervoer blijft gewoon rijden. Het tarief is gelijk aan de dan geldende RET tariefstelling.

Een beperkte groep reizigers kan hier nadeel van ondervinden. De reis per bus wordt niet afgerekend op de buskilometers maar op de (per start exploitatie metro Hoekse lijn) vergelijkbare metrokilometers. Volgend jaar (begin 2016) wordt over de precieze invulling gecommuniceerd inclusief tariefstelling.

Bij de uitvoering van de sneldiensten wordt gekozen voor de route met de minste (kans op) vertraging. Dat kan de ene keer net iets anders zijn dan op een ander moment (dit geldt met name voor de routes van en naar Hoek van Holland).

In Vlaardingen zal vooral ingezet worden op de verbinding met metrostation Vijfsluizen (het versterken van de RET-buslijn 56).

Station Schiedam Centrum krijgt in die 5 maanden een flink aantal extra busbewegingen (per uur) te verwerken. De verkeersdoorstroming op de Horvathweg heeft hierbij aandacht. De opvang zal voor een deel via een herinrichting van de buitenruimte gevonden worden. Overleg met de wegbeheerder is gaande, ook om ervoor te zorgen dat er op de busroutes in die periode geen wegwerkzaamheden plaatsvinden.

Wat de snelste manier is om in de periode van Vervangend Vervoer van het ene punt naar het andere te reizen zal voor de reizigers duidelijk gemaakt worden. De meeste reizigers zullen maximaal 15 minuten extra reistijd krijgen.

RET gaat er van uit dat 2/3 deel van de reizigers uiteindelijk van een sneldienst gebruik zal maken. De MRDH wil sober en doelmatig vervoer. Dynamische reisinformatie op de haltes wordt moeilijk, omdat de door RET te huren bussen dan daarvoor uitgerust moeten worden met de hiervoor noodzakelijke apparatuur.

Er wordt ingezet op het gebruik maken van bussen die eind 2016 bij het aflopen van busconcessies elders in het land door een vervoerder teruggeleverd worden aan busfabrikanten.

Van Vlaardingen Centrum is het nu 12 minuten naar Schiedam Centrum, dat is met de bus niet haalbaar. Met de bus is er een relatief lange reistijd en een extra overstap omdat het

vervangend vervoer tot Schiedam Centrum gaat. In apps zoals 9292 wordt het vervangend vervoer opgenomen, waarbij de snelste route getoond zou moeten worden.

Wordt het wel beter dan het vervangend busvervoer in de buitendienststelling van NS? Omdat we hiervoor een apart busbedrijf opzetten, met eigen bussen en eigen chauffeurs, gaan we ervan uit dat het goed draait. Kwaliteit is ook in belang van RET, omdat we de reizigers willen behouden als straks de metro-exploitatie start.

De meeste mensen uit Vlaardingen gaan richting Rotterdam. De snelste manier - wat ook de voorkeur heeft van de RET - is met de huidige buslijn 56 van Vlaardingen West via Vlaardingen Oost naar Vijfsluizen. Hier kan men overstappen op de metro. Deze buslijn 56 gaan we versterken. In de spits nu 8, straks 14 keer per uur.

Opgemerkt wordt dat het in het nadeel van de reiziger is wanneer men verplicht moet omrijden van Vijfsluizen via Schiedam Centrum en daar overstappen op bv de snelbus naar Hoek van Holland. Het is dan wel sneller, maar ook duurder. Dit punt neemt de RET mee. Actie 04

Het voorstel voor vervangend vervoer is gedeeld met de wegbeheerders in de regio, om onderhoudswerkzaamheden op de routes op dat moment, te vermijden. Op de Vlaardingerdijk/Schiedamsdijk staan nu werkzaamheden gepland voor die periode. Dit kan hinder opleveren voor het vervangend busvervoer van en naar Vijfsluizen.

Op drukke stranddagen biedt de RET meer vervoer aan. Voor 6 uur en na 00 uur worden ook nog enkele ritten uitgevoerd.

7. Rondvraag

Er zijn geen punten voor de rondvraag.

Actielijst

Nr.	Actie	Wie	Gereed
01	Toiletten op station nagaan bij RET	GJJ	
02	Toesturen foto plaquette Overleg Historische Vereniging	MB dhr. Stolk	
03	Geluidsmaatregelen spoorbrug	MB	
04	Nagaan tarieven in geval van omrijden	EL	