

Besprekingsverslag

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

Bespreking : Plancommissie Hoekse Lijn
Hoek van Holland

Datum : 28 mei 2015

Locatie : Gebiedskantoor Hoek van Holland
Prins Hendrikstraat 161

Aanwezigen: Omgeving: mw. Van den Berg, dhr. Braggaar, dhr. Van der Meide, dhr. Van der Schee, dhr. Brabander, dhr. Gardenier, dhr. Heppe, dhr. Kruithof, dhr. Remmerswaal, dhr. De Snayer, dhr. Esseveldt, mw. Van de Linden, dhr. Vd Sluis, dhr. Jochman, dhr. Schalkoort.

Project: Noortje de Geus (voorzitter), Peer Cox (adviseur RO-procedures en buitenruimte HvH) Theo Benjert (adviseur geluid); Marco Bekker (omgevingsmanager).

1. Opening en mededelingen

Noortje de Geus opent de vergadering. Het is de laatste vergadering voor de terinzagelegging van de ontwerpbestemmingsplannen voor de realisatie van de Hoekse Lijn. Uit de vorige vergadering is een aantal vragen naar voren gekomen over geluid, die in deze vergadering worden beantwoord door de heer Benjert, geluidsdeskundige. Per email is aan de leden gevraagd indien er nog specifieke vragen zijn omtrent geluid, deze voorafgaand aan de vergadering in te zenden zodat de antwoorden hierop binnen de projectorganisatie kunnen worden opgehaald. Er zijn geen aanvullende vragen ontvangen.

De heer Heppe vraagt of de brief met het advies van de Gebiedscommissie door de raad is ontvangen en of het PBHL hiervan kennis heeft genomen? Graag wil hij weten wat de status van het advies is. Wat gaat er nu verder mee gebeuren.

Peer Cox geeft aan dat de brief is ontvangen en de voornaamste punten uit de brief zijn verwerkt in de agendapost die naar het bestuur gaat, en worden meegewogen in het collegebesluit. De raad wordt bij de tervisielegging wel geïnformeerd middels een raadsbrief, maar zij brengen hun oordeel pas uit wanneer het bestemmingsplan definitief wordt vastgesteld.

2. Geluid

Theo Benjert van de gemeente Rotterdam geeft een presentatie over de uitkomsten van de geluidsmetingen en –berekeningen die rond het tracé van de Hoekse Lijn zijn uitgevoerd. En hij geeft antwoord op de vragen die in de vorige vergadering zijn gesteld.

Wat wordt bedoeld met doelmatigheid?

Het gaat hierbij om de balans tussen de geluidsbelasting en de maatregelen. Er wordt per woning gekeken naar de toekomstige geluidsbelasting, dat levert reductiepunten op. Vervolgens wordt gekeken welke maatregelen getroffen kunnen worden, en dat levert maatregelpunten op. Zo wordt bekeken met welke maatregel het meeste wordt bereikt. Een maatregel is doelmatig als het aantal reductiepunten groter of gelijk is aan het aantal maatregelpunten. Een maatregel moet wel minimaal 2dB reductie opleveren.

Waarom komt er bij de Stationsweg wel een scherm en bij de Strandweg niet?

De eerste maatregel waar naar gekeken wordt, is het geluid weg te nemen dichtbij de bron. Bij de Stationsweg is dat mogelijk door het plaatsen van een geluidsscherm. Bij de Strandweg is die ruimte er niet en wordt, indien de wettelijke normen worden overschreden, gezocht naar andere oplossingen. Voor dit moment is gekeken naar het geluidsniveau op de gevel.

Wanneer toename van het geluidsniveau niet is te reduceren door bijvoorbeeld het aanbrengen van geluidsschermen wordt het geluidsniveau binnen de woning getoetst. Dit geldt ook voor hogere geluidsbelasting dan de voorkeurswaarde die niet zijn te reduceren tot de voorkeurswaarde of lager.

De toets naar het geluidsniveau binnen de woning moet nog plaatsvinden maar dhr. Benjert verwacht niet dat extra maatregelen (zoals gevelisolatie) nodig zijn omdat de woningen aan de Strandweg goed geïsoleerd zijn.

Noortje de Geus vat samen dat de bewoners van de Strandweg zich zorgen maken over het geluid binnen de woning wanneer de ramen open staan. Daarnaast wordt gevraagd waarom het tracé niet verder van de woningen af kan worden gesitueerd. Bij het verder noordelijk leggen van de spoorlijn stuit dit op problemen met Natura 2000 en de waterkering. Deze maatregel wordt daarom niet mogelijk geacht.

Krijgen we de informatie die in de presentatie staat?

Alle informatie inclusief metingen en berekeningen zijn opgenomen in de Milieu Effect Rapportage (MER) die bij het Ontwerp Bestemmingsplan zit.

Zijn de nieuwe metro's stiller?

Het geluid veroorzaakt door een metro is in Hoek van Holland in principe stiller dan de huidige NS-Sprinters. Vanuit de bewoners wordt gewezen op het "jankgeluid" dat zou optreden bij het optrekken van de moderne metrovoertuigen. Hierover is bij de geluidsadviseur niets bekend.

Door een van de aanwezigen wordt aangegeven dat zij het toekomstige belgeluid, in combinatie met de rij optrekkende en afremmende auto's bij de nieuwe spoorwegovergang als hinderlijk ervaren. Zeker wanneer op warme dagen de ramen van de woningen geopend zijn.

Het klopt dat er in de nieuwe situatie straks een wat hoger geluidsniveau is dan voorheen. Wel is het zo dat de bel bij de overgang zich aanpast qua geluidsstrekte aan het achtergrondgeluid.

Wordt alleen het geluid van de voertuigen gemeten of ook het belgeluid van de overweg en het optrekkend/afremmend verkeer?

Het belgeluid wordt niet opgeteld, maar apart berekend. In het rekenmodel is gekeken naar het geluidsniveau van het wegverkeer, het metroverkeer, de industrie aan de overzijde van de Nieuwe Waterweg en het geluid van de bel. In veel gevallen is het industrielawaai maatgevend voor de omgeving.

Geeft het geluidsoverlast wanneer een metrovoertuig de dichte bak in rijdt?

Dat is niet per definitie het geval, dat hangt van de constructie af. Er kan geluidsabsorberend materiaal worden toegepast waardoor de reflectie van het geluid afneemt.

3. Verslag/actiepunten van 26 maart

Op pagina 7 bij de rondvraag mist de suggestie die genoemd is om een variant te onderzoeken die uitgaat van een ombouw van de Hoekse Lijn en verbeterd busvervoer naar het strand in plaats van de spoorverlening van het traject.

We zullen nagaan wat er de vorige keer over is gezegd. Echter, wanneer het wel in het verslag opgenomen zou zijn geweest, zou dit niet betekenen dat deze variant meegenomen zou worden in de tracévarianten. Vanuit verkeer en vervoer wordt dit niet als reële oplossing gezien, met name op drukke stranddagen. Het advies is om, wanneer men het er niet mee eens is, dit mee te nemen in de zienswijzen die kunnen worden ingediend op het Ontwerp Bestemmingsplan.

Noot redactie:

Bij navraag blijkt dat op drukke standdagen circa 10.000 (17%) bezoekers verdeeld over de dag gebruik maken van het openbaar vervoer. Dit resulteert in ruim 200 retourritten waarbij de inzet van 11 bussen noodzakelijk is. Inzet van bussen geeft een toename van de reistijd van circa 5 minuten. Ten behoeve van de bussen moet bij het station een opstelplaats van circa 500 m² voor de bussen en reizigers worden ingericht. En om de continuïteit te waarborgen, moet op de Strandweg een vrijliggende busbaan tussen de twee bestaande rijbanen worden aangelegd die in de spitsrichting bereden wordt. Dit alternatief heeft als consequentie dat iedere stranddag 50 tot 200 retourritten zullen plaatsvinden tussen Hoek van Holland Strand en het Zeeplein.

In de vorige vergadering is de vraag gesteld naar een onderbouwing van de meerkosten van EUR 15 miljoen.

Marco Bekker geeft aan dat deze informatie niet gedeeld kan worden omdat aanbesteding van het project nog moet plaatsvinden. Het prijsverschil tussen de eerder genoemde schattingen van 9 miljoen en de 15 miljoen heeft onder meer te maken met de langere lengte van de tunnelbak van de diepe variant. De diepteligging en lengte maakt o.a. dat tunnelwetgeving van toepassing wordt. Dit maakt extra maatregelen en ingrepen noodzakelijk. Kosten zijn van dien aard dat deze varianten niet de voorkeur genieten.

Is er al bekend hoe het vervangend vervoer wordt georganiseerd?

Het organiseren van het vervangend vervoer tijdens de ombouwperiode is uit de projectscope gehaald. De MRDH heeft een offerte uitgevraagd bij de RET. Naar verwachting is hierover aan het einde van de zomer meer bekend. Wel is bekend dat de ombouwperiode en dus het vervangend vervoer, op 1 april 2017 van start gaat.

4. Toelichting op bestemmingsplan en inrichting buitenruimte

Peer Cox geeft met een presentatie een toelichting op het proces rondom de bestemmingsplannen. De stappen die zijn doorlopen: het bestuurlijk besluit realisatie Hoekse Lijn, de start Ruimtelijke Ordening met de tervisielegging van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, de nota van beantwoording op de ingediende zienswijzen,

het wettelijk vooroverleg (concept Bestemmingsplan, MER en Bestemmingsplan) en de bestuurlijke wensen voor de inrichting van de buitenruimte. Op 2 juni vindt de bestuurlijke besluitvorming van het Ontwerp Bestemmingsplan en de MER plaats. Het Ontwerp Bestemmingsplan ligt van 5 juni tot en met 16 juli 2015 ter inzage. Iedereen kan dan zienswijzen en adviezen indienen. Op 17 juni is er een informatieavond waar een aantal inhoudelijk deskundigen aanwezig zijn om vragen te beantwoorden.

Hierna heeft de Commissie MER tot begin augustus de tijd om een reactie te geven. Op alle zienswijzen en adviezen schrijft de projectorganisatie vervolgens een nota van beantwoording. Vervolgens worden de twee definitieve bestemmingsplannen ter besluitvorming aangeboden aan de raad. Afhankelijk van wat er uit de zienswijzen en adviezen komt, is de verwachting dat de definitieve bestemmingsplannen eind dit jaar kunnen worden vastgesteld. Beroepstermijn is 6 weken.

Voor Hoek van Holland komen er twee ontwerp bestemmingsplannen:

1. Hoek van Holland Bedrijventerrein 1^e herziening. Realisatie omgeving Hoek van Holland Haven in periode april 2017 – april 2018. Hierbij wordt uitgegaan van een tijdelijke halte op het oude station voor een periode van een jaar.
2. Hoek van Holland Haven Spoorverlenging - nieuwe halte Strand. Realisatie april 2018 – april 2019

Is de H6 weg opgenomen in het bestemmingsplan?

De H6 weg is geen onderdeel van het plan. Wel is de nieuwe ontsluiting Hoek van Holland Haven meegenomen die, bij het doorgaan van de H6-weg daar onderdeel van wordt.

Ook de varianten die zijn afgefallen zoals de ongelijkvloerse kruising en open bak zijn niet beschouwd in de bestemmingsplannen. Zij zijn wel in de MER onderzocht en als zodanig kunnen wel zienswijzen worden ingebracht op deze besluiten. Vanuit Stena Line en ondernemers worden bezwaren ingediend tegen de huidige plannen voor ontsluiting station Hoek van Holland Haven en Stena terrein. Zij hebben suggesties voor andere oplossingen.

Kan de realisatie van de beide projectonderdelen in Hoek van Holland niet parallel aan elkaar verlopen?

Er is een aantal aandachtspunten die meer tijd vergen, dus het is niet mogelijk om de verlenging eerder uit te voeren. Later uitvoeren van de ombouw is lastig omdat NS hoe dan ook op 1 april 2017 stopt met rijden.

Is de gesloten bak nu vastgelegd in dit plan?

Ja dat klopt, de gesloten bak is het vertrekpunt voor bestemmingsplan spoorverlenging.

Een van de leden maakt zich zorgen over de overlast van jongeren (alcohol, drugs) op het strand die de metro met zich mee kan brengen wanneer de Hoekse Lijn wordt omgebouwd tot metrolijn en doorloopt tot het strand.

Dit aspect is niet meegenomen in de plannen, maar is bij deze genoteerd. Een aspect dat wel is meegenomen, is dat door de veranderingen van het spoor en ook de stations, de sociale veiligheid juist beter wordt.

Heeft de projectorganisatie al een keuze gemaakt voor een van de varianten, die vervolgens wordt voorgelegd aan het college en de raad? Waarom is er geen

rekening gehouden met de voorkeur van de bewoners en ondernemers die zitting hebben in de Plancommissie, over het punt van de ongelijkvloerse kruising?

De Milieueffectrapportage (MER) geeft een totaalbeeld van wat het project Hoekse Lijn omvat en de effecten hiervan op natuur en leefomgeving, met hierin meerdere varianten zoals in dit geval de gelijkvloerse kruising en de ongelijkvloerse kruising. In het Bestemmingsplan is alleen de voorkeursvariant opgenomen.

Er zijn meerdere factoren en actoren waar rekening mee wordt gehouden wanneer een bepaalde variant wordt gekozen. De omgeving is een van die actoren, maar ook de reiziger en het kostenaspect zijn belangrijk. Middels zienswijzen en adviezen kan hierop bezwaar worden gemaakt.

Het MER is het hoofdrapport en bevat naast de publiekssamenvatting en de milieurapporten, ook een specifiek plan, de Passende Beoordeling. Dat is nodig omdat er effecten zijn op het Natura 2000 gebied en om tot een vergunning te komen in het kader van Natuurbeschermingswet. Dat is een apart traject, in samenwerking met de Omgevingsdienst Haaglanden en de milieuorganisaties. De Provincie is bevoegd gezag voor de benodigde natuurbeschermingsvergunning.

U heeft het over de effecten van de tunnelbak op de natuur, maar geldt dat niet voor de gehele lijn?

De Passende Beoordeling gaat over de effecten op het Natura-2000 gebied. Dit betekent vooral dat de effecten van de spoorverlenging worden beschouwd.

Hebben de bezuinigingen in de gemeente Rotterdam consequenties voor de Hoekse Lijn?

Financieel gezien is het project grotendeels geregeld, door de subsidie vanuit MRDH (Metropoolregio Rotterdam Den Haag). De extra verlenging tot het eindstation en enkele ingrepen op de buitenruimte in Hoek van Holland zijn hierin nog niet meegenomen. Deze worden gefinancierd vanuit Rotterdam en enkele co-financiers. Hierover lopen nog gesprekken.

Staat er in de MER ook de vergelijking tussen de spoorverlenging en de variant van de extra verlenging met 180 meter en eindstation Stand op het Zeeplein?

Ja dat staat erin.

5. Rondvraag

Wanneer wordt het definitieve bestemmingsplan vastgesteld?

Planning is nu dat dit stuk eind november in de raad wordt behandeld. Wanneer er zienswijzen worden ingediend die nader onderzoek vergen, dan kan dit moment opschuiven in de tijd.

Wordt er nog energie gestoken in de ongelijkvloerse kruising?

Op dit moment gebeurt dat niet meer, pas wanneer ingediende zienswijze hiertoe aanleiding geven wordt dit opnieuw opgepakt.

Wat gebeurt er met de zienswijzen, en met de zaken die wij hebben ingebracht in de afgelopen tijd?

In de afgelopen periode zijn de diverse zaken die door de plancommissieleden zijn ingebracht, onderzocht en uitgewerkt. Deze onderdelen zijn ook meegenomen in de MER.

De zienswijzen die worden ingediend op het ontwerp bestemmingsplan worden beantwoord door de gemeente, in de Nota van Beantwoording. Mocht u het daarna nog niet mee eens zijn, dan is uiteindelijk de laatste stap dat u naar de Raad van State kunt.

Wat is de verwachting van de verplaatsing van de verkeersstroom wanneer de H6 weg wordt aangelegd? Ik verwacht dat er meer mensen via de strandweg naar het strand zullen gaan. Is dat meegewogen in de onderzoeken?

De H6 weg is een autonome ontwikkeling in het MER en hiermee is rekening gehouden in de berekeningen.

Waarom is er wel een keuze gemaakt voor een ongelijkvloerse kruising, maar is er nog geen oplossing voor het geluid?

Beide opties hebben voor- en nadelen. Nader onderzoek moet de precieze geluidseffecten en mogelijke maatregelen in beeld brengen.

Wordt er nog gekeken naar een verschuiving van de lijn naar het noordoosten?

Op dit moment is deze optie niet meegenomen. U kunt dit indienen als zienswijze.

Aan wie wordt het rapport ter visie gelegd?

De tervisielegging geldt voor iedereen. Partijen zoals Gebiedscommissie en commissie voor de MER wordt gericht om advies gevraagd.

Kunnen op het ontwerp van station Hoek van Holland Haven zienswijzen worden ingediend?

Tot Hoek van Holland Haven betreft het een definitief ontwerp. Vanaf Hoek van Holland Haven tot de kust is het een voorlopig ontwerp of zelfs een schetsontwerp. Een van de vraagstukken bij station Hoek van Holland Haven is de inpassing van het station in relatie tot de H6 weg en de waterkering. Ook voor die delen is het mogelijk om een zienswijze in te dienen.

De bijeenkomst wordt afgesloten. Er wordt een informatiebijeenkomst voor het Bestemmingsplan georganiseerd op 17 juni as. Na de zomer komt het PBHL met een vervolg op de plancommissies.