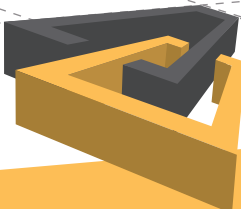


NOTA VAN ZIENSWIJZEN

# BESTEMMINGSPLAN

## HOEKSE LIJN





# INHOUD

1. INLEIDING .....	5
2. ZIENSWIJZEN.....	7
3. OVERIGE REACTIES .....	13



# 1. INLEIDING

Voor u ligt de Nota van zienswijzen behorende bij het ontwerpbestemmingsplan 'Hoekse Lijn' van de gemeente Maassluis en de bijbehorende milieueffectrapportage. Beide documenten hebben vanaf 5 juni 2015 voor een periode van zes weken op het stadhuis voor een ieder ter inzage gelegen.

Daarnaast waren de documenten raadpleegbaar via de landelijke database [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl). Een ieder is in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen ten aanzien van de ontwerpen.

Gedurende deze termijn zijn 4 zienswijzen ingediend ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan en het milieueffectrapport. De zienswijzen zijn in het vervolg van deze samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie (hoofdstuk 2). Daarnaast wordt in deze nota ingegaan op de zienswijzen die zijn ontvangen in de gemeenten Rotterdam, Vlaardingen en Maassluis en die hebben geleid tot aanpassing van het milieueffectrapport Hoekse Lijn, alsmede de reactie op het advies van de commissie MER (hoofdstuk 3).



## 2. ZIENSWIJZEN

Op het ontwerpbestemmingsplan en het milieueffectrapport zijn zienswijzen ontvangen van:

1. Vereniging van Eigenaren Merellaan;
2. A. Molenaar;
3. Stichting Cluster Agrologistieke Bedrijventerreinen Westland
4. Hoogheemraadschap van Delfland.

Deze zienswijzen zijn hieronder samengevat en voorzien van een gemeentelijk antwoord.

### 1. Vereniging van Eigenaren Merellaan

#### Reactie

1. Te verwachten geluidsoverlast voor de eigenaren/bewoners van de flat. De te verwachten geluidsoverlast zal worden getoetst aan de wettelijke norm. In de directe omgeving van het flatgebouw Merellaan 725-831 (flatnummer 8) zal die norm volgens de huidige modelberekening niet worden overschreden. Ter hoogte van dat flatgebouw wordt (dus) geen geluidsscherm aangebracht.
2. Indiener gaat er van uit dat, indien in de toekomst zal blijken dat de geluidsproductie in de door de bewoners van ons flatgebouw hoger zal worden ervaren dan nu is berekend, er door, of in opdracht van de Gemeente Maassluis nieuwe geluidsmetingen zullen worden gedaan. Mocht daaruit blijken dat de wettelijke norm toch wordt overschreden, dan wil indiener dat ze betrokken wordt bij het overleg met en door de Gemeente Maassluis over de maatregelen die zullen worden genomen om deze geluidsoverlast tot een aanvaardbaar niveau te reduceren. Indiener gaat er daarbij van uit dat niet automatisch en uitsluitend zal worden gekozen voor de optie van geluidsschermen, maar dat ook andere mogelijkheden in overweging zullen worden genomen (bijv. lagere snelheid, ander materiaal, lagere frequentie, gevelmaatregelen etc.).
3. Indiener is verbaasd dat er zo weinig verschil is tussen de bestaande situatie (registersituatie maximaal 60dB) en de toekomstige situatie (projectsituatie maximaal 58dB). Tot nu toe hadden we op basis van de op de voorlichtingsavonden verstrekte informatie begrepen dat de nieuwe metrotreinstellen (aanzienlijk) stiller zouden zijn dan de sprinters die momenteel op het traject van de Hoekse Lijn rijden. Dit zou de veel hogere frequentie van de passeerbewegingen in de toekomst enigszins moeten compenseren. Nu uit de metingen blijkt dat dit niet of nauwelijks het geval is, maken wij ons grote zorgen over de toekomstige geluidsbelasting.
4. De registersituatie: Gesproken wordt van een maximaal aantal dB's. Wij nemen aan dat dit op metingen is gebaseerd die daadwerkelijk zijn uitgevoerd? Op welke datum hebben deze metingen plaatsgevonden c.q. over welke periode hebben die metingen zich uitgestrekt? Is daarbij gemeten bij inzet van het type sprinters dat momenteel op deze lijn rijdt, of bij inzet van het type sprinter dat in het verleden (circa twee tot drie jaar geleden) op deze lijn heeft gereden? Bij welke snelheden is gemeten en met hoeveel rijtuigen per treinstel?
5. De projectsituatie: Ook hier wordt gesproken van een maximaal aantal dB 's. Kunt u toelichten van hoeveel rijtuigen per metrostel en van welke snelheid men bij de berekeningen van de geluidsbelasting rondom ons flatgebouw in de projectsituatie is uitgegaan?
6. Rapport Akoestisch Onderzoek d.d. 22.5.2015: In de email van 9 juli 2015 geeft de heer Benjert van het Ingenieursbureau Gemeente Rotterdam aan dat er nog een nieuwe versie van het Akoestisch Onderzoek komt met nieuwe rekenresultaten. Wanneer wordt dit rapport verwacht en zijn hierin met betrekking tot de geluidsbelasting rondom ons flatgebouw nog significant afwijkende resultaten te verwachten?

7. Te verwachten toename van de parkeerdruk rondom het flatgebouw. Het uitgangspunt van de Gemeente Maassluis is het voorkomen van parkeeroverlast in de omgeving. Op basis van rekenmodellen met aannames en prognoses zijn daarop in het project Hoekse Lijn een aantal maatregelen voorgenomen. Wij gaan er van uit dat, indien in de toekomst blijkt dat de parkeerdruk rondom onze flat meer is toegenomen dan verwacht, de Gemeente Maassluis aanvullende maatregelen zal nemen om de toegenomen parkeerdruk weer terug te brengen tot het niveau van voor de aanleg van de Hoekse Lijn en het nieuwe station Steendijkpolder.
8. Mogelijke nadelige effecten voor de constructie van ons gebouw als gevolg van bouwwerkzaamheden aan het spoor, nieuw aangelegde sporen en verhoging van de frequentie van het aantal ritten. Wij gaan ervan uit dat, indien in de toekomst blijkt dat er schade aan ons flatgebouw ten gevolge van bouwwerkzaamheden aan de Hoekse Lijn optreedt of is opgetreden, de Gemeente Maassluis deze schade(s) voor haar rekening zal herstellen of zal laten herstellen.
9. Indiener vindt in de (eerdere) Nota van Beantwoording niets terug over de zienswijze dat er mogelijk nadelige effecten voor de constructie van het flatgebouw zijn, als gevolg van nieuw aangelegde sporen en de verhoging van de frequentie van het aantal ritten. De indiener ontvangt graag alsnog antwoord.

### **Beantwoording**

1. Dat is juist.
2. In het Akoestisch Onderzoek Hoekse Lijn 2015 is berekend dat ter plaatse van het flatgebouw Merellaan 725-831 de wettelijk vastgestelde geluidproductieplafonds (GPP's) niet worden overschreden. De verantwoordelijkheid voor de naleving van de maximale geluidsproductie is een verantwoordelijkheid van de beheerder van de Hoekse Lijn. De beheerder van de Hoekse Lijn (RET) is na start in 2017 van de exploitatie van de Hoekse Lijn verplicht om 1 maal per jaar te berekenen of de exploitatie van de Hoekse Lijn daadwerkelijk binnen deze GPP's plaatsvindt. Als dan blijkt dat GPP's worden overschreden zal de RET moeten onderzoeken of er redelijkerwijs geluidbeperkende maatregelen getroffen kunnen worden. De RET zal dan een akoestisch onderzoek (berekeningen) doen op de gevel van geluidgevoelige objecten (o.a. scholen en woningen) ter hoogte van een punt waar het GPP wordt overschreden. Op basis van het onderzoek wordt bepaald welke maatregelen doelmatig zijn. De gemeenten Maassluis kan faciliteiten bieden voor het overleg, maar de RET blijft verantwoordelijk voor de communicatie. De resultaten van het onderzoek zijn openbaar.
3. De decibelschaal is de logaritmische schaal voor de sterkte van het geluid: 10 decibel hoger op de schaal betekent dat de intensiteit 10 keer zo groot is geworden. Twee geluidsbronnen van 60 dB leiden ook niet tot een geluidsniveau van 120 dB maar 63 dB. Een afname van 2 dB is dan ook een significante en een voor omwonenden te onderscheiden vermindering van de geluidhinder. Voor de goede orde wijzen we u er op dat de geluidsbelasting wordt berekend en niet gemeten.  
  
De 2 dB lagere geluidbelasting nabij de woningen van de indiener in de projectsituatie, houdt in dat de door de Minister vastgestelde geluidproductieplafonds (GPP's) worden verlaagd. Dat geeft de garantie dat ook in de toekomst de geluidhinder minder zal zijn dan in de situatie zoals die nu vastligt in het Geluidregister.
4. De bepaling van (spoor- en auto)wegverkeerslawaai wordt altijd gebaseerd op berekeningen en niet op metingen. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft langs de Hoekse Lijn geluidproductieplafonds (GPP's) vastgesteld. Die zijn gebaseerd op de berekende geluidbelasting van de toenmalige exploitatie door de Nederlandse Spoorwegen van de lijn, verhoogd met 1,5 dB voor het opvangen van mogelijke wijzigingen van de exploitatie in de toekomst. Uit een berekening door Prorail van de geluidbelasting van de exploitatie door de Nederlandse Spoorwegen in 2014 is gebleken dat in dat jaar aan de vastgestelde GPP's wordt voldaan. In de



laatstgenoemde berekening zijn de treintypen ingevoerd die daadwerkelijk in dat jaar op de lijn hebben gereden.

Voor de toekomstige situatie zijn inmiddels aangepaste GPP's aangevraagd bij de Minister van Infrastructuur en Milieu. Ook zal de RET zal in de toekomst middels monitoring van haar metroverkeer jaarlijks moeten aantonen dat zij aan de nieuwe GPP's heeft voldaan.

5. In de berekening is uitgegaan van de volgende uitgangspunten. Er wordt gerekend met jaargemiddelde intensiteiten. Deze intensiteiten worden uitgewerkt naar rekeneenheden per uur (in beide richtingen) waarbij elk metrostel een rekeneenheid is. Daarnaast wordt onderscheid gemaakt in dag, avond en nachtperiode.

De totale intensiteiten in beide richtingen zijn:

- Dag = 19,97 metrostellen
- Avond = 9,64 metrostellen
- Nacht = 4,49 metrostellen

In het geluidmodel zijn ter plaatse van het flatgebouw Merellaan 725-831 de volgende snelheden gehanteerd:

- 90 km/u in de richting van Hoek van Holland (noordelijk spoor);
- 70 km/u in de richting van Schiedam (zuidelijk spoor);
- snelheden worden lager dicht bij de stations Maasluis west en Steendijkpolder.

6. Er is na de ter visie legging van alle stukken op 5 juni 2015 een nieuwe versie van het Akoestisch onderzoek vervaardigd, die de basis is voor de aanvraag van de Geluidproductieplafonds (GPP's) bij de Minister van Infrastructuur en Milieu na aanleg van de metrolijn. Die nieuwe versie van het Akoestisch onderzoek is toegevoegd aan de stukken die bij de besluitvorming over het bestemmingsplan zijn betrokken. Voor de locatie Merellaan zijn er geen wijzigingen met betrekking tot het maatregelenpakket.
7. Het bestemmingsplan zorgt ervoor dat het mogelijk is parkeerplaatsen te realiseren naast het station. Zoals indiener aangeeft is de verwachting dat er geen parkeeroverlast zal ontstaan in de omgeving, omdat er met het bestemmingsplan reeds een ruime overcapaciteit aan parkeerplaatsen gerealiseerd kan worden. Het bestemmingsplan ziet niet op aanvullende maatregelen.
8. In de Bestuurlijke overeenkomst Hoekse Lijn deel 2, op 3 december 2014 ondertekend door de Stadsregio en de gemeenten Schiedam, Vlaardingen, Maassluis en Rotterdam, is afgesproken dat de opdrachtgever van het project Hoekse Lijn - thans de gemeente Rotterdam - in een schadeloket voorziet waar schademeldingen kunnen binnen komen; dit loket bewaakt ook de afhandeling van de claims. Bouwschade wordt natuurlijk zoveel mogelijk geprobeerd te voorkomen, maar er zullen ook 0-metingen (zoals een visuele inspectie) voorafgaand aan de bouw worden gedaan die later helpen bij de beoordeling van eventuele claims.
9. In het MER zijn zowel de tijdelijke effecten van de bouwwerkzaamheden, als de structurele effecten van de gewijzigde ligging van sporen en de gewijzigde exploitatie van de lijn onderzocht. Zie MERhoofdrapport paragraaf 11 en MERdeelrapport Trillingen en Laagfrequent geluid. De uitkomst van het onderzoek naar de structurele effecten is, dat -op het om te bouwen deel van de lijn- ten opzichte van de exploitatie door de NS de kans op hinder door trillingen en laag frequent geluid afneemt. Aan de richtlijnen wordt voldaan.

### **Aanpassing**

Uw zienswijze wordt als ongegrond aangemerkt en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## **2. A. Molenaar**

### **Reactie**

10. De zienswijze betreft de gevolgen voor NS-abonnementhouders en is ook ingediend bij de gemeente Vlaardingen en Maassluis. Opgemerkt wordt dat bij de ombouw van het spoor geen rekening wordt gehouden met NS-abonnementhouders die naast een extra overstap ook extra zullen moeten gaan betalen voor dit traject.

### **Beantwoording**

10. De tarieven voor het traject en de wijze waarop de RET omgaat met NS-abonnementhouders valt buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan. Voor de volledigheid melden wij u dat met de overgang van NS naar RET in 2017 het regionale tarief van toepassing wordt. Dit kan voor (individuele) reizigers een voor- of nadeel opleveren afhankelijk van reispatroon, leeftijd, passende kortingsproducten en overstap. Medio 2016 zullen de reisproducten die worden gehanteerd op de Hoekse Lijn door de Metropoolregio Rotterdam Den Haag vastgesteld, waarbij rekening wordt gehouden met het advies van het Platform Reizigersbelangen Openbaar Vervoer. Op dat moment zal meer duidelijk zijn over de financiële gevolgen die de ombouw voor u als reiziger heeft.

### **Aanpassing**

Uw zienswijze wordt als ongegrond aangemerkt en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## **3. Stichting Cluster Agrologistieke Bedrijventerreinen Westland**

### **Reactie**

11. De zienswijze, welke ook is ingediend bij de andere betrokken gemeenten, ziet op het idee dat met de ombouw de mogelijkheid verloren zou gaan om goederen per spoor te vervoeren van en naar het agrologistieke cluster in het Westland. Dit beperkt de mogelijkheden om dit cluster duurzamer te maken en vormt een belemmering voor de ontwikkeling van het cluster. Het behoud van het goederenvervoer per spoor is gelet hierop ten onrechte niet betrokken in de plannen. Specifiek voor Schiedam geldt dat, hoewel daar wel voorzieningen worden getroffen om goederenvervoer mogelijk te maken, deze onvoldoende zijn om op termijn het volledige aanbod aan goederen te kunnen verwerken.

### **Beantwoording**

11. Met interesse hebben wij kennis genomen van uw ambitie het vervoer vanaf het agrologistieke cluster in het Westland te verduurzamen. Deze ambitie is uiteengezet in de 'Visie Agrologistieke Bedrijventerreinen Westland 2040' (2012). Hoewel u in uw zienswijze wijst op het belang van het goederenvervoer per spoor, richt uw visie zich voor de periode tot 2040, voor wat betreft bereikbaarheid (en in het verlengde daarvan duurzaamheid), uitsluitend op het vervoer via het water en de weg. Derhalve is er geen sprake van concrete plannen voor goederenvervoer over het spoor.

Anders dan u stelt hebben wij het goederenvervoer per spoor expliciet betrokken bij de voorbereiding van de plannen. Voorafgaand aan de uitwerking van de plannen heeft een inventarisatie plaatsgevonden van de concrete behoefte van gebruikers van het spoor. Op basis hiervan is vast komen te staan dat in de situatie na de ombouw behoefte blijft bestaan aan goederenvervoer per spoor tussen Schiedam en Maassluis. Dit geldt niet voor het traject Maassluis - Hoek van Holland, welke al ruim 30 jaar niet meer wordt gebruikt voor goederenvervoer. De door u genoemde toename van wegverkeer, voor zover daar al sprake van

is, zal dan ook geen gevolg zijn van de ombouw van de Hoekse Lijn. Dit uitgangspunt is vervolgens afgestemd met het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

In het kader van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER Hoekse Lijn is vervolgens de mogelijkheid geboden zienswijzen in te dienen ten aanzien van de uitgangspunten voor het MER. U heeft geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om langs deze weg uw ambitie kenbaar te maken. Gelet hierop is in het MER het behoud van goederenvervoer tot aan Maassluis als uitgangspunt genomen. In het verdere verloop van het proces zal het goederenvervoer, op basis van een concreet verzoek van de enige (potentiële) gebruiker in Maassluis, overigens binnen het project Hoekse Lijn, worden beperkt tot Vlaardingen.

U geeft aan op dit moment de mogelijkheden van vervoer per trailers op het spoor te onderzoeken. Er is derhalve geen sprake van een concreet uitvoerbaar initiatief waarmee in het bestemmingsplan rekening kan en moet worden gehouden. Overigens moet opgemerkt worden dat op grond van het voorliggende bestemmingsplan goederenvervoer via het spoor ook in de toekomst tot aan Maassluis planologisch mogelijk blijft. Het bestemmingsplan biedt dan ook de ruimte om uw plannen inzake de bereikbaarheid van het Westland nader te concretiseren en in te vullen. Met het bestemmingsplan wordt u dan ook niet beperkt in uw ontwikkelingsmogelijkheden. Dat een toekomstige ombouw om goederenvervoer naar het Westland mogelijk te maken extra investeringen vraagt in vergelijking met de wijze waarop bij de ombouw van de Hoekse Lijn invulling wordt gegeven aan de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt maakt dit niet anders.

De mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt worden in de huidige plannen zodanig ingevuld dat in de toekomstige situatie goederenvervoer mogelijk blijft tussen Schiedam en Vlaardingen, met een directe aansluiting op het landelijke hoofdspoor. Het spoor voorziet na de ombouw in voldoende capaciteit voor de door de huidige gebruikers verwachte toekomstige behoefte aan goederenvervoer. Het goederenspoor is daarbij zodanig ontworpen en ingepast dat de hinder voor zowel het metroverkeer als voor omwonenden wordt geminimaliseerd.

#### **Aanpassing**

Uw zienswijze wordt als ongegrond aangemerkt en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

#### **4. Hoogheemraadschap van Delfand**

##### **Reactie**

12. Op bladzijde 32 van het ontwerpbestemmingsplan staat vermeld, dat bij een eventuele doorbraak van de waterkering van de Nieuwe Maas een groot deel van Maassluis onder water zal komen te staan. Indiener is van mening, dat dit nogal voorzichtig is uitgedrukt. Indiener benadrukt, dat bij een doorbraak van primaire waterkeringen de gevolgen rampzalig zijn. Tevens geldt, dat het waarschijnlijk is, dat, als de primaire waterkering faalt, ook het buitendijkse gebied volledig onder water staat.
13. Op bladzijde 33 van het ontwerpbestemmingsplan staat vermeld, dat de deltabeslissingen zijn aangekondigd. Hier zou moeten staan, dat de deltabeslissingen een besluit zijn van de Tweede Kamer in september 2014 en inmiddels verwerkt zijn in NWP2 en Waterwet.
14. Naast advisering in het kader van de watertoets over dit bestemmingsplan en de MER en naast het verkrijgen van een watervergunning, zijn mogelijk ook andere procedures van belang, zoals een leggerwijziging. De noodzaak hiervan is afhankelijk van de voorgestelde wijzigingen in de waterkering. Indiener raadt aan hierover tijdig contact op te nemen.

## **Beantwoording**

12. Het ontwerpbestemmingsplan is overeenkomstig de zienswijze aangepast en wel als volgt “Bij een eventuele doorbraak van de waterkering van de Nieuwe Maas (de Delflandse Dijk) zal een groot deel van Maassluis onder water komen te staan. De impact van een overstroming voor Maassluis en de regio zijn enorm, zowel ten aanzien van het aantal slachtoffers als ten aanzien van de economische schade. Het water komt bij een dijkdoorbraak snel en diep Maassluis binnen en kan ook niet meer weg.”
13. Het ontwerpbestemmingsplan is overeenkomstig de zienswijze aangepast en wel als volgt: “De deltabeslissingen zijn aangeboden aan de Tweede Kamer. De nieuwe normering is vastgelegd in de tussentijdse herziening van Nationaal Waterplan 2009-2015. De nieuwe normering zal worden opgenomen in de Waterwet die naar verwachting op 1-1-2017 van kracht zal worden.”
14. Op basis van de huidige inzichten lijken leggerwijzigingen niet aan de orde. Met het bevoegd gezag is periodiek overleg over de voorgenomen plannen en ontwerpen van de Hoekse Lijn, waarbij in een vroeg stadium wordt vastgesteld of leggerwijzigingen noodzakelijk zijn.

## **Aanpassing**

Uw zienswijze wordt deels als gegrond aangemerkt en leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. In de waterparagraaf in de toelichting zijn de hierboven genoemde aanvullingen opgenomen.

## 3. OVERIGE REACTIES

### 3.1 Zienswijzen andere gemeenten

Het project Hoekse Lijn betreft een project welke is gelegen in meerdere gemeenten. Hoewel elke gemeente haar eigen ruimtelijke procedures voert, maakt de onderlinge samenhang dat voor de gehele ombouw van de Hoekse Lijn één milieueffectrapport is opgesteld. In geen van de gemeenten zijn zienswijzen ontvangen ten aanzien van het milieueffectrapport welke aanpassing of aanvulling van het milieueffectrapport noodzakelijk maken. Wel is, samenhangend met de aanvraag om de geluidsproductieplafonds, een gewijzigde versie van het akoestisch rapport bij het bestemmingsplan gevoegd (versie 1.0 definitief, d.d. 30 juli 2015). De resultaten van dit onderzoek zijn ook verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan.

### 3.2 Advies commissie MER

Het milieueffectrapport (MER) “Hoekse Lijn” en het bestemmingsplan waartoe het MER behoort zijn ingevolge het bepaalde in artikel 7.12 van de Wet milieubeheer voor advies voorgelegd aan de commissie MER. De commissie MER heeft op 26 augustus 2015 geadviseerd. Ten aanzien van de ombouw van de Hoekse Lijn wordt door de commissie geadviseerd om bij de besluitvorming nader toe te lichten hoe wordt omgegaan met maatregelen om hinder als gevolg van trillingen en laagfrequent geluid te beperken.

#### Reactie gemeente

Met genoegen wordt kennis genomen van het positieve oordeel van de Commissie en concludeert dat het MER en de bijlagenrapporten, een goede basis zijn voor alle te nemen besluiten waarvan het ontwerp op 5 juni 2015 is gepubliceerd. In reactie op het advies wordt opgemerkt:

- a. Trillingen: In het MER is bewust gekozen om alle optredende effecten te beschrijven en om daarna het saldo van het totale effect van ombouw en verlenging van de gehele lijn in de vorm van een score te verbeelden. Op deze wijze kunnen de onderzochte alternatieven eenvoudig tegen elkaar worden afgewogen. Het MER verschaft daarnaast, in de vorm van de teksten en tabellen, ook inzicht in de lokaal optredende effecten. In hoofdstuk 11.5 van het MER staat dat de ombouw van de Hoekse Lijn leidt tot een afname van het totale aantal personen met een kans op trillingshinder, maar dat – wanneer het aantal personen met een kans op trillingshinder per deeltraject wordt beschouwd – er voor de deeltrajecten Schiedam, Vlaardingen en Maassluis sprake is van een afname en voor het deeltraject Hoek van Holland van een lichte toename. De toename betreft woningen gelegen aan de Stationsweg in Hoek van Holland. Voor dit tracédeel is op dit moment alleen nog een schetsontwerp beschikbaar. Maatregelen om hinder door trillingen en laagfrequent geluid te beperken zullen deel uit gaan maken van het definitief ontwerp van het betreffende tracédeel. De inhoud van die maatregelen is nu nog niet bekend.
- b. Laagfrequent geluid: Na ombouw van de Hoekse Lijn leidt zijn er voor de deeltrajecten Schiedam, Vlaardingen en Maassluis geen personen die mogelijk hinder ten gevolge van laagfrequent geluid ervaren. Maar voor het deeltraject Hoek van Holland leidt de ombouw tot een toenemend aantal personen dat mogelijk hinder ten gevolge van laagfrequent geluid ervaren. De toename betreft woningen gelegen aan de Stationsweg in Hoek van Holland. Voor dit tracédeel is op dit moment alleen nog een schetsontwerp beschikbaar. Maatregelen om hinder door trillingen en laagfrequent geluid te beperken zullen deel uit gaan maken van

het definitief ontwerp van het betreffende tracédeel, de inhoud van die maatregelen is nu nog niet bekend.