



gemeente
Schiedam

gemeente Schiedam domein Stedelijke Ontwikkeling Team Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid
Postbus 1501 3100 EA Schiedam
Stadskantoor Stadserf 1 3112 DZ Schiedam
T 14 010 W www.schiedam.nl

Nota van zienswijzen

Hoekse Lijn: bestemmingsplan, milieueffectrapportage en besluit hogere waarden (geluid)

Inleiding

Op 3 juni 2015 zijn het ontwerp-bestemmingsplan Hoekse Lijn, het ontwerp milieueffectrapport Hoekse Lijn en het ontwerpbesluit voor het vaststellen van hogere waarden (geluid) voor 83 woningen aan de Johan Braakensiekstraat en Louis Raemaekersstraat bekend gemaakt. De bekendmaking vond plaats door publicatie in de Staatscourant, het Nieuwe Stadsblad en op de internetsite van de gemeente. De ontwerpen hebben vanaf 5 juni 2015 tot en met 16 juli 2015 ter inzage gelegen op het stadskantoor en waren digitaal beschikbaar via de website van de gemeente Schiedam en de landelijke database 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 bestemmingsplan en het milieueffectrapport. Geen zienswijzen zijn ontvangen ten aanzien van het besluit hogere waarden (geluid). De indieners van zienswijzen zijn op 25 november 2015 in de gelegenheid gesteld gehoord te worden door de subcommissie zienswijzen van de gemeenteraad van Schiedam (zie bijlage). De zienswijzen worden hieronder samengevat en zakelijk weergegeven. 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.

Zienswijzen

Zienswijzen zijn ontvangen van:

1. A. Molenaar, Ridderstraat 12, 3141 VP te Maassluis;
2. Bewoners 'Over het Water', p/a Van Olderbarneveldstraat 23, 3119 MX te Schiedam;
3. M. Haag & L.I. de Man, Henri Polakstraat 34, 3119 HE te Schiedam;
4. Stichting Cluster Agrologistieke Bedrijventerreinen Westland, Brederolaan 34, 2692 DA te 's-Gravenzande.

1. A. Molenaar

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.

Reactie gemeente

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.

De zienswijze is ongegrond.

2. Bewoners 'Over het Water'

- a. De zorg wordt geuit met betrekking tot de geluidsoverlast van de treinen nu en de metro met goederenterreinen in de toekomstige situatie. Specifiek wordt gewezen op de verplichting van ProRail om de geluidsoverlast te beperken, hetgeen niet is gebeurd. Daarnaast wordt het geluid versterkt door de waterpartijen tussen het spoor en de woningen.
- b. De omgeving van 'Over het Water', specifiek de openbare ruimte is, ondanks herhaalde verzoeken, nog niet op orde gebracht en nu gaat het wederom op de schop.

- c. De werkzaamheden ten aanzien van het goederenoverdrachtspoor kunnen pas starten op het moment dat het bestemmingsplan is goedgekeurd.
- d. Geen duidelijkheid bestaat over de kap van bomen en op welke wijze deze worden gecompenseerd.
- e. Het verschil in wettelijk kader ter hoogte van de woningen maakt dat waar de ProRail in eerste instantie geluidwerende maatregelen moest treffen dit niet langer vereist is. Daarnaast is het onbegrijpelijk dat aan de oostzijde van de Parkweg bij een geluidsbelasting van 55 dB wel een geluidsscherm wordt geplaatst en aan de westzijde, waar de geluidsbelasting 60 dB bedraagt, niet.
- f. Het milieueffectrapport gaat uit van een autonome groei van het goederenvervoer, wat invloed heeft op het woongenot en de geluidshinder
- g. Het feit dat de metrovoertuigen frequenter zullen rijden en dat het spoor dichterbij de woningen komt te liggen heeft invloed op de woon- en leefomgeving.

Reactie gemeente

- a. *In het kader van het voorliggende bestemmingsplan en milieueffectrapport is in de eerste plaats gekeken naar de geluidsmaatregelen die vereist zijn in het kader van de ombouw van het spoor. Aanvullend wordt daarbij ook gekeken naar bestaande saneringssituaties inzake geluid van het railverkeer. Op basis van deze uitgangspunten zullen de geluidsmaatregelen als genoemd in de stukken getroffen worden. Anders dan u stelt geldt voor de locatie Over het Water geen verplichting van ProRail tot het treffen van geluidwerende maatregelen. Voor wat betreft de waterpartij wordt opgemerkt dat de effecten die water heeft op geluid mee zijn genomen in het akoestisch onderzoek op basis waarvan de vereiste geluidsmaatregelen zijn bepaald.*
- b. *Op voorhand moet worden opgemerkt dat de inrichting van het gebied Over het Water buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan en het milieueffectrapport valt. Dit neemt niet weg dat wij de wijze waarop u de situatie op Over het Water schetst betreuren. Deels komt dit door het achterblijven van de ontwikkeling van de rest van de wijk Over het Water. De inrichting van de openbare ruimte en het bijbehorende groen wordt fasegewijs gerealiseerd en loopt parallel aan de ontwikkeling van de woningbouw op Over het Water. Gelet op de woningbouw die nu plaatsvindt en de ontwikkelingen rond de Hoekse Lijn verwachten wij dat de gehele openbare ruimte op Over het Water eind 2018 op orde is. Op onderdelen kan dit, afhankelijk van de activiteiten die moeten worden uitgevoerd eerder zijn.*
- c. *De genoemde werkzaamheden betreffen de activiteiten die in het kader van de voorbelasting ten behoeve van het goederenoverdrachtspoor moeten plaatsvinden. Op 19 mei 2015 hebben burgemeester en wethouders hier, na het doorlopen van een zienswijzenprocedure, reeds een omgevingsvergunning voor verleend. Deze vergunning is onherroepelijk. De werkzaamheden waarvoor de vergunning is verleend, behoeven derhalve niet te wachten tot het bestemmingsplan Hoekse Lijn is vastgesteld.*
- d. *Het kappen van bomen of de herplant daarvan wordt niet geregeld in het bestemmingsplan. Voor de kap van de bomen is op 19 mei 2015, als onderdeel van de omgevingsvergunning voor de voorbelasting ten behoeve van het goederenoverdrachtspoor, vergunning verleend. Vergunning is verleend voor de kap van 33 bomen, met een optie voor 9 extra bomen, aan de noordzijde van het spoor. Als voorwaarde geldt een herplantplicht voor 24 bomen (9 extra indien van de optie gebruik wordt gemaakt). Deze bomen moet op of in het volgende plantseizoen (oktober 2015 - april 2016) in de nabijheid van deze locatie worden herplant. De omgevingsvergunning waarin dit geregeld is inmiddels onherroepelijk. De aanplant van de bomen zal gebeuren door diegene aan wie de omgevingsvergunning is verleend (ProRail) in samenspraak met de stadsecoloog. Het onderhoud van het groen zal vervolgens door de gemeente plaatsvinden.*
- e. *Het geluidsregime dat van toepassing wordt bepaald door de wet en is vastgesteld in overleg met het Ministerie van Infrastructuur & Milieu. Dit leidt in Schiedam tot een bijzondere situatie. Het nieuwe spoor aan de oostkant van de Parkweg omvat het doortrekken van een lokaal (metro)spoor tot de plek waar deze aansluit op het hoofdspoor. Het lokaal (metro)spoor valt onder de Wet geluidshinder. Op*

grond van deze wet geldt voor woningen een voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Het om te bouwen spoor aan de westzijde van de Parkweg is nu een hoofdspoor en valt daardoor onder de Wet milieubeheer. Voor het hoofdspoor zijn door de Minister van Infrastructuur en Milieu in 2012 geluidsproductieplafonds (GPP) vastgesteld die niet overschreden mogen worden. Deze GPP's gelden bij de ombouw als toetsingskaders.

Langs de gehele Hoekse Lijn is door middel van berekeningen per woning akoestisch onderzocht wat de geluidsbelasting in de nieuwe situatie is en in hoeverre deze afwijkt van de vastgestelde GPP's. Dat onderzoek heeft inzicht gegeven in de te treffen geluidbeperkende maatregelen en is de basis geweest voor de aanvraag bij de Minister voor aanpassing van de vastgestelde GPP's.

Indien de GPP's worden overschreden is onderzocht of er redelijkerwijs geluidsbeperkende maatregelen getroffen kunnen worden. Dit wordt bepaald op grond van de doelmatigheidscriteria uit de Wet milieubeheer. Op basis hiervan wordt bepaald of het plaatsen van een geluidsscherm al dan niet vereist is. Op grond van de wet zijn geluidsschermen alleen vereist indien de huidige GPP's in de toekomstige situatie worden overschreden. Indien geen sprake is van een overschrijding biedt de wet ons geen handvaten om alsnog aanvullende geluidsschermen te eisen.

Door de wijzigingen in het vervoer over het spoor treedt ter plaatse van Over het Water geen overschrijding van de huidige GPP's op. Om deze reden kunnen wij het door u voorgestelde doorlopende geluidsscherm niet verplicht stellen. Overigens zal in de toekomstige situatie de geluidsbelasting daar wel lager zijn dan de huidige geluidsbelasting ten gevolge van het spoor. Dit is ook reden waarom de huidige GPP's zullen worden gewijzigd, waarbij deze ter plaatse van de wijk Over het Water met 0,4 tot 2,6 dB naar beneden zullen worden bijgesteld.

Voornoemde neemt niet weg dat wij uw standpunt begrijpen, alsmede de bevreemdende situatie die ontstaat door de twee wettelijke regimes die van toepassing zijn. In het kader van de Zomernota 2017 zal een voorstel worden voorbereid om de financiële middelen vrij te maken om van gemeentewege een aanvullend scherm te plaatsen ter hoogte van de wijk Over het Water. De gemeenteraad zal hierover bij de behandeling van de Zomernota 2017, in juni 2016, een besluit nemen. Het bestemmingsplan staat overigens de aanleg van een dergelijk geluidsscherm niet in de weg.

- f. Het is gebruikelijk om bij onderzoeken naar de effecten van een ontwikkeling uit te gaan van een worst case-scenario. Om deze reden is ten aanzien van de groei van het goederenvervoer uitgegaan van een maximum schatting van 15 goederentreinen per week. Of dit aantal in de uiteindelijke situatie daadwerkelijk wordt gehaald of dat sprake is van minder treinen staat nog niet vast. Daarbij betreft de groei de autonome groei, welke ook zonder de ombouw van de Hoekse Lijn plaats zou vinden. De effecten van al het railverkeer, inclusief het goederenvervoer, zijn beoordeeld in het kader van het milieueffectrapport en de bijbehorende (deel)studies en onderzoeken. Geconcludeerd wordt dat met de te treffen maatregelen inzake geluid wordt voldaan aan de daarvoor geldende wettelijke normen en dat daarmee moet worden geoordeeld dat ter plekke van uw woningen ook in de toekomstige situatie sprake zal zijn van een acceptabel woon- en leefklimaat. Aanvullend verwijzen wij naar voornoemde onder e.*
- g. Alle effecten van de ombouw, zoals het frequenter rijden van de voertuigen en de beperkte verschuiving van de sporen zijn meegenomen in het milieueffectrapport en de onderliggende stukken. Als voornoemd moet worden geconcludeerd dat met de te treffen maatregelen inzake geluid wordt voldaan aan de daarvoor geldende wettelijke normen en dat daarmee ook in de toekomstige situatie sprake zal zijn van een acceptabel woon- en leefklimaat.*

De zienswijze is ongegrond.

3. M. Haag en L. de Man

- a. De afname inzake de frequentie aan goederentreinen in de huidige situatie komt niet overeen met de feitelijke situatie. Waarop zijn deze aantallen gebaseerd en heeft een foutieve inschatting van de huidige situatie invloed op de verwachtingen inzake de autonome groei tot 2025. De autonome groei is opmerkelijk gelet op het wegvallen van goederenvervoer naar Maassluis.
- b. In het milieueffectrapport is onvoldoende rekening gehouden met wachtende goederentreinen op het goederenoverdrachtspoor.
- c. Het is niet acceptabel dat goederenvervoer ook in de nacht plaats kan vinden.
- d. Onduidelijk is of de hogere frequentie van vervoer en het gewijzigd materieel en de gewijzigde snelheden zijn meegenomen in het akoestisch onderzoek. Dit geldt ook voor de weerseffecten en de effecten van de waterpartijen aan de noordzijde van Over het Water.
- e. Verduidelijking wordt gevraagd naar de effecten (hogere pieptonen) van de SG3-voertuigen die op het traject zullen gaan rijden.
- f. Onduidelijkheid bestaat over de nazorg op het moment dat de berekende geluidswaarden lager blijken dan de feitelijke waarden in de operationele fase van het spoor.
- g. De effecten van de emissie van metaalachtige deeltjes op de woningen en bewoners is niet onderzocht, alsmede hiervoor eventueel vereiste aanvullende maatregelen.
- h. Geen duidelijkheid bestaat over de kap van bomen en op welke wijze deze worden gecompenseerd.
- i. Geen duidelijkheid bestaat over de typen geluidsschermen die zijn onderzocht, de vormgeving daarvan en wanneer deze zullen worden geplaatst.
- j. De situatie met betrekking tot de geluidsschermen, zowel qua hoogte als het al dan niet aanwezig zijn is onduidelijk. De voorkeur geniet, ook esthetisch gezien, om één aansluitend geluidsscherm te plaatsen met eenzelfde hoogte.
- k. Geen duidelijkheid bestaat over wie verantwoordelijk is voor enige schade aan woningen tijdens de ombouw en het gebruik van het spoor.

Reactie gemeente

- a. *De gegevens inzake het aantal goederentreinen is gebaseerd op de opgave van ProRail. Zij hebben aangegeven dat het aantal goederentreinbewegingen in 2013 gemiddeld 7,1 per week bedroeg. Dat cijfer bevestigt de juistheid van de in het milieueffectrapport vermelde 8 goederentreinbewegingen. De vermelde autonome groei is gebaseerd op de opgaven van de aangesloten bedrijven. Daarbij is om de effecten te bepalen uitgegaan van een worst case-scenario. Wij hebben gelet hierop geen reden om aan te nemen dat deze cijfers niet zouden kloppen of geen recht zouden doen aan de feitelijke of toekomstige situatie. Het in de MER genoemde aantal van 15 goederentreinen (30 bewegingen) is een maximum schatting op basis waarvan inzicht wordt gegeven in de maximale milieueffecten.*
- b. *Op voorhand moet worden opgemerkt dat het goederenoverdrachtspoor gerealiseerd wordt ten noorden van de huidige sporen. Dit houdt in dat de goederentreinen na ombouw op een grotere afstand van de woningen zullen rijden dan in de huidige situatie. Dit heeft een gunstig effect op de kwaliteit van geluid en lucht ter plaatse van de woningen langs de Hoekse Lijn.*

De verwachting is dat elke goederentrein gedurende een periode van maximaal 10 minuten, met een stationair draaiende diesellocomotief, op het goederenoverdrachtspoor zal staan te wachten. Deze tijd is nodig om de goederentrein in te passen tussen de metro's. Het wachten van goederentreinen, alvorens deze kunnen worden ingepast, heeft een verwaarloosbaar effect op de luchtkwaliteit. Evenmin wordt, gelet op de ervaringen van de DCMR met de diesellocomotieven in de huidige situatie, enige stankoverlast ter plaatse van de woningen verwacht.

De geluidproductie ten gevolge van het spoor dient te worden bepaald op grond van Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het geluid van wachtende diesellocomotieven is op zichzelf geen onderdeel geweest van het akoestisch onderzoek, aangezien het reken- en meetvoorschrift dat niet vereist. Overigens zal de geluidsbelasting ten gevolge van het spoor na de ombouw lager zijn dan in de huidige situatie, omdat de goederentreinen ter plaatse van het goederenoverdrachtspoor met een lagere snelheid en op een grotere afstand van de woningen rijden (zie verder onder f).

- c. Het is niet uit te sluiten dat ook 's nachts goederentreinen zullen rijden op het spoor. In de onderzoeken is uitgegaan van een worst case-scenario, waarbij sprake is van 10 goederentreinen 's nachts per week. Geconcludeerd wordt dat ook in dat geval wordt voldaan aan de daarvoor geldende wettelijke normen.*
- d. Alle effecten van de ombouw, zoals de nieuwe (metro)voertuigen, het frequenter rijden van de voertuigen en de beperkte verschuiving van de sporen zijn meegenomen in het milieueffectrapport en de onderliggende stukken. Met de toepassing van het geldende meet- en rekenvoorschrift wordt ook rekening gehouden met de wisselende weersomstandigheden. Daarnaast zijn ook de akoestische effecten van water op geluid meegenomen in het onderzoek. Geconcludeerd wordt dat met de te treffen maatregelen inzake geluid wordt voldaan aan de daarvoor geldende wettelijke normen en dat daarmee ook in de toekomstige situatie sprake zal zijn van een acceptabel woon- en leefklimaat.*
- e. De geluidhinder veroorzaakt door metrovoertuigen is het gevolg van de geluidkarakteristiek van de voertuigen, maar ook van de interactie tussen de voertuigen en het spoor. Daarin speelt de conditie en ruwheid van het spoor een belangrijke rol. Het SG3-voertuig is op basis van metingen ingedeeld in een vastgestelde geluidsklasse. De waarden die hieraan gekoppeld zijn, zijn toegepast bij de berekeningen ter bepaling van de noodzaak tot geluidsreducerende maatregelen. De wettelijk verplichte maatregelen zijn in de ontwerpen meegenomen.*
- f. De RET is, als toekomstig beheerder van de Hoekse Lijn, na start van de exploitatie van de Hoekse Lijn in 2017 verplicht om jaarlijks te berekenen of de exploitatie van de Hoekse Lijn daadwerkelijk binnen de door de Minister afgegeven geluidproductieplafonds (GPP) plaatsvindt. Indien blijkt dat GPP worden overschreden zal de RET de exploitatie moeten aanpassen of moeten onderzoeken of er redelijkerwijs geluidbeperkende maatregelen getroffen kunnen worden. De RET zal in dat geval een akoestisch onderzoek uit moeten voeren naar de mate van overschrijding van de GPP. Op basis van dit onderzoek zal vervolgens worden bepaald welke doelmatige geluidwerende maatregelen getroffen moeten worden om toch te kunnen voldoen aan de vastgestelde GPP. De resultaten van een dergelijk onderzoek zijn openbaar. Overigens zullen door de wijzigingen in het vervoer over het spoor de ter plekke geldende GPP's worden gewijzigd. Ter plaatse van Over het Water geldt dat deze met 0,4 tot 2,6 dB naar beneden zullen worden bijgesteld. De toekomstige toegelaten geluidsbelasting zal daarmee lager zijn dan de huidige geluidsbelasting ten gevolge van het spoor.*
- g. De emissie van metaaldeeltjes hangt onlosmakelijk samen met het gebruik van het spoor en is niet te voorkomen. In het algemeen kan gesteld worden dat er na de ombouw geen sprake zal zijn van een toename van de emissie van metaaldeeltjes ten opzichte van de bestaande situatie. Weliswaar neemt na ombouw het aantal ritten toe, maar doordat de spanning en energieoverdracht tussen de bovenleiding bij een metrovoertuig lager is dan bij een trein, komen er in de nieuwe situatie per rit minder metaaldeeltjes vrij.*
- h. Verwezen wordt naar de reactie onder 2.d. Aanvullend geldt dat ook binnen de bestemming 'Verkeer - railverkeer' groenvoorzieningen zijn toegelaten. Het bestemmingsplan biedt daarmee ruimte voor de definitieve inrichting van het gebied en zegt niets over de eventuele noodzaak van de kap van de bomen ter hoogte van 'Over het Water'.*

- i. *In het akoestisch onderzoek wordt uitsluitend de positie en de hoogte van de wettelijk vereiste geluidsschermen bepaald. Uitgangspunt voor de berekening is dat de spoorzijde van het scherm geluidabsorberend wordt uitgevoerd. Verder dient een geluidsscherm een minimale massa van 10 kg/m² te hebben. Bij de inpassing van de geluidsschermen dient hier rekening mee te worden gehouden. Voor de overige akoestische aspecten zijn de voorwaarden uit de CROW richtlijn voor geluidbeperkende constructies langs wegen van toepassing. De te plaatsen geluidsschermen zullen een zoveel mogelijk uniforme uitstraling hebben. De RET heeft als voornoemd onder f de zorgplicht om de GPP's na te leven. De schermen zijn daarbij onderdeel van de vastgestelde GPP's. Gelet hierop moeten alle vereiste (geluids)maatregelen getroffen zijn op het moment dat de GPP's gaan gelden. Dit betekent dat de maatregelen bij ingebruikname van het spoor in 2017 getroffen dienen te zijn.*
- j. *Verwezen wordt naar de reactie onder 2.e.*
- k. *De aansprakelijkheid voor enige schade ten gevolge van de aanleg of verlegging van het spoor ligt bij de vergunninghouder dan wel diegene die de werkzaamheden uitvoert. De spoorbeheerder dan wel de gebruiker van het spoor is aansprakelijk voor enige schade ten gevolge van het gebruik van het spoor.*

De zienswijze is ongegrond.

4. Stichting Cluster Agrologistieke Bedrijventerreinen Westland

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.

Reactie gemeente

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 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.

De zienswijze is ongegrond.

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).

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.

Bijlage: Advies subcommissie zienswijzen



PLAATS

Schiedam

AANWEZIG

A.J. Kuin (voorzitter), R.B. Janssen, F.B. Minhas, E. de Boer, J. Gordijn (secretaris) en N.M. Engelchor (griffie)

DATUM

25 november 2015

REGISTRATIENUMMER

ONDERWERP

verslag en advies subcommissie zienswijzen 25 november 2015
bestemmingsplan en milieueffectrapportage Hoekse Lijn

Bestemmingsplan en milieueffectrapportage Hoekse Lijn.

Verschenen zijn de heer M. Haag en mevrouw L. de Man (bewoners Henri Polakstraat), de heer G. Hofman (namens Stichting Cluster Agrologistieke Bedrijventerreinen Westland), de heer B. Hovens (adviseur college) en de heer A. Raghoenath (projectmanager Hoekse Lijn).

De heer Kuin licht de gang van zaken toe en geeft het woord aan de heer Haag.

De heer Haag (spreekt mede namens mevrouw L. de Man) merkt op dat bij alle zienswijzen de vermelding 'De zienswijze is ongegrond' staat vermeld behalve bij zijn zienswijze. Zijn er zienswijzen die gegrond zijn verklaard? De heer Hovens geeft aan dat ook hier de conclusie moet zijn: 'De zienswijze is ongegrond'. De Nota van zienswijzen wordt aangepast.

Vervolgens gaat de heer Haag in op de reactie van het college op de verschillende punten.

T.a.v. punt:

- b. In de MER wordt stellig gezegd dat er 's nachts geen goederenbewegingen zijn, dat is volgens hem niet waar. De heer Hovens geeft aan dat in de reactie van het college onder c. staat aangegeven dat goederenvervoer 's nachts niet is uit te sluiten; in de berekeningen is daarmee ook rekening gehouden.
- f. Op de vraag waarom de geluidsproductieplafonds (GGP's) worden berekend in plaats van gemeten geeft de heer Hovens aan dat dit wettelijk bepaald is. Het is wel mogelijk om te meten maar door andere geluidsfactoren zoals de rijksweg en geluid vanuit de stad is zo'n meting niet zuiver en daarmee ook niet bruikbaar. Hij gaat er van uit dat in de toekomst de geluidsbelasting omlaag gaat. Hij begrijpt de zorg van de heer Haag, het kan zijn dat de beleving van het geluid verandert. Hij staat altijd open voor een gesprek. Op de vraag van de heer Minhas en andere commissieleden of meten wel mogelijk is zegt hij dat meten kan, maar altijd de vraag blijft wat een meting waard is. De heer Raghoenath merkt nog op dat betrokkenen er zelf voor hebben gekozen om bij het spoor te gaan wonen. De projectorganisatie doet er alles aan om de geluidsbelasting zo laag mogelijk te laten zijn.
- g. Naar aanleiding van de vraag over een mogelijke toename van metaaldeeltjes op de woningen reageert de heer Hovens dat dit niet te berekenen is; dit is afhankelijk van heel veel factoren. Welke rol speelt bijvoorbeeld het spoor naar Delft? Het is een expert judgment; oorzakelijk verband is niet aan te geven.
- h. De heer Raghoenath zegt dat er een herplantplicht is. Er moet wel ruimte zijn om te herplanten. Herplanten hoeft niet per se op dezelfde plek. Bij Over het Water wordt ook nog aanplant gerealiseerd. Meer begroeiing zou kunnen helpen om het aantal metaaldeeltjes en de geluidsoverlast tegen te gaan. Het duurt wel even maar in ieder geval zal over 5 jaar de situatie door de herplant verbeterd zijn. Op



de vraag van de heer Kuin of het mogelijk is om klimop tegen de geluidsschermen te laten groeien, omdat het met name gaat om het zicht op de graffiti op de geluidsschermen, antwoordt de heer Hovens dat dit een zaak van Rijkswaterstaat is. De heer Raghoenath neemt deze vraag mee naar het projectbureau Hoekse Lijn. Hier komt een schriftelijke reactie op in de richting van de heer Haag.

- i. Betekenis van CROW-richtlijnen. CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer.

Op de vraag wanneer de geluidsschermen worden geplaatst antwoordt de heer Hovens dat deze tijdens de ombouwfase worden geplaatst; dus voor de testfase. In de loop van 2016, (in de Zomernota 2017) wordt aan de gemeenteraad gevraagd om financiële middelen beschikbaar te stellen voor het plaatsen van een aanvullend geluidsscherm nabij de Parkweg; aanvullend: op de plek waar dit volgens de milieuwetgeving niet verplicht is.

De heer Hofman heeft opgemerkt dat de formulering van de reacties in de Nota's van zienswijzen van de verschillende gemeenten vrijwel woordelijk hetzelfde is. Dit bevreemdt hem. Hij vraagt zich af waarom de gemeenten niet zelfstandig naar de zienswijzen hebben gekeken. Hij vindt deze werkwijze niet juist en niet genoeg onafhankelijk. De heer Hovens zegt dat de gemeenten een gezamenlijke MER hebben gemaakt en dat door de gemeenten voor gelijklopende beantwoording op identieke zienswijzen is gekozen. Uiteindelijk is de beslissing van de gemeenteraden op de zienswijzen leidend.

Vervolgens houdt de heer Hofman een pleidooi voor het behoud van het goederenvervoer over het spoor tussen Hoek van Holland en Schiedam. Er is in 2012 door de stichting een visie geschreven. Onderdeel van de visie is om minder goederen over de weg en meer over water en spoor te vervoeren. Leden van de stichting hebben daar inmiddels proeven mee gedaan. Daarmee wordt de Ruit van Rotterdam ontlast. Er zijn volgens de heer Hofman in 2012 met de minister bij de overdracht van de exploitatie afspraken gemaakt over behoud van goederenvervoer over het spoor. Ook met het Havenbedrijf zijn hier afspraken over gemaakt. Het MER-onderzoek doet het goederenvervoer tekort. De heer Hofman adviseert in het bestemmingsplan het goederenvervoer te repareren zodat hij niet naar de Raad van State hoeft voor verder beroep.

Op de vraag van de heer Minhas waarom het Havenbedrijf dan geen zienswijze heeft ingediend en hier niet aanwezig is, zegt hij dat hij niet kan spreken namens het Havenbedrijf. Hij heeft het daar aangekaart. Het Havenbedrijf heeft aangegeven dat het nu te laat is om actie te ondernemen. Volgens hem heeft het Havenbedrijf niet in de gaten wat er gebeurt.

Op de opmerking in de Nota van zienswijzen dat het project niet voldoende concreet is om op te nemen in het bestemmingsplan zegt hij dat diepvriescontainers nu naar de 1^e en 2^e Maasvlakte gaan en daar zouden kunnen worden overgezet naar Hoek van Holland om op een goederentrein te worden overgeplaatst. Het gedrag van Conline vindt hij afkeurenswaardig: 3,5 miljoen euro ontvangen om te stoppen met vervoer over het spoor. De stichting is het oneens met de ongegrondverklaring.

De heer Hovens merkt op dat het Schiedamse bestemmingsplan railverkeer goederenvervoer toelaat. Dit bestemmingsplan is niet het probleem voor de stichting, zij het dat op het Schiedamse traject goederenvervoer niet meer over twee maar slechts over één spoor mogelijk blijft. Het probleem voor de stichting betreft het spoor tussen Hoek van Holland en Vlaardingen. Hij wijst er op dat tussen Hoek van Holland en Maassluis al meer dan 30 jaar geen goederenvervoer meer plaatsvindt.

Het goederenvervoer over het spoor is een zaak van de beheerder (RET) en van de milieuregelgeving. De geluidproductieplafonds zijn belangrijk. Alle procedures zijn doorlopen. De MER is zeker niet onzorgvuldig. Aan het begin van het MER-traject kan iedereen zaken inbrengen die voor de MER relevant zijn. Wat de heer Hofman nu over de ambities van de stichting meldt, had in die fase moeten gebeuren; het is nu mosterd na de maaltijd. Er worden overigens nu nog slechts ambities genoemd; om over hoeveel goederentreinen het bijvoorbeeld gaat valt ook nog niets te zeggen. Het is nog altijd zo weinig concreet dat het niet in een bestemmingsplan kan worden verwerkt. Alle procedures voor MER en bestemmingsplan zijn volgens de regels doorlopen. De startnotitie MER is op de wettelijk voorgeschreven wijze gepubliceerd, niet alleen in lokale bladen maar ook in de Staatscourant.

De heer Hofman merkt op dat wordt gezegd dat goederenvervoer in het Schiedamse bestemmingsplan mogelijk blijft. In de tekst van het Schiedamse bestemmingsplan staat echter dat het goederenvervoer er af gaat met uitzondering van het goederenvervoer naar Vopak in Vlaardingen. Op de opmerking van de heer Kuin dat het bestemmingsplan kan worden aangepast als er concrete plannen zijn, zegt hij dat dat niet zo gemakkelijk zal gaan.

Nadat de heer Kuin heeft geconcludeerd dat de zienswijzen voldoende zijn toegelicht en betrokkenen in de gelegenheid zijn gesteld om te reageren op de reactie van het college in de Nota van zienswijzen, sluit hij de hoorzitting, maar niet dan nadat de heer Gordijn het vervolg van de procedure heeft toegelicht: de subcommissie stelt in beslotenheid het advies op. Het verslag en advies worden naar verwachting voor het weekend nog verspreid onder de indieners van de zienswijzen. Behandeling van het bestemmingsplan inclusief de Nota van zienswijzen staat geagendeerd voor de commissievergadering van 8 december 2015. In de commissievergadering kan worden ingesproken, maar niet voor een herhaling van de betogen die in de subcommissie zijn gehouden, spreektijd is maximaal 5 minuten. Na de commissiebehandeling staat het onderwerp op de agenda van de raadsvergadering van 15 december 2015. Daar kan slechts worden ingesproken als het na de commissievergadering een bespreekstuk blijft en geen hamerstuk wordt.

Beraadslagen en advies

De subcommissie constateert dat de teksten bij het bestemmingsplan niet helemaal overeenkomen met het betoog van de vertegenwoordiger van het college over het goederenvervoer en adviseert elke verwijzing naar het afbouwen van het goederenvervoer, die niet bestemmingsplantechnisch relevant is, te verwijderen. Daarnaast constateert de subcommissie een verschil in bewoording tussen de Nota van zienswijzen en het raadsvoorstel op het punt van het aanvullende geluidsscherm. De commissie adviseert de tekst in de Nota van zienswijzen in overeenstemming te brengen met de tekst in het raadsvoorstel. De subcommissie heeft kennisgenomen van de toezegging dat aan Rijkswaterstaat zal worden voorgelegd de geluidsschermen te bekleden met klimop.

Met inachtneming van bovenstaande opmerkingen adviseert de subcommissie zienswijzen de zienswijzen met betrekking tot het bestemmingplan en milieueffectrapportage Hoekse Lijn ongegrond te verklaren overeenkomstig de Nota van zienswijzen.

De secretaris van de subcommissie zienswijzen,
J. Gordijn