



## BIJLAGE 4

Deze bijlage behoort bij het besluit van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, d.d. 30 MRT 2016, IenM/BSK-2016/22330.

**Directoraat-generaal  
Bereikbaarheid**

Bureau Sanering  
Verkeerslawai

**Datum**

**Kenmerk**

IenM/BSK-2016/22330

**ZIENSWIJZENOTA**



## **Zienswijzennota**

op het voornemen tot het wijzigen van de  
geluidproductieplafonds

Project:	Hoekse Lijn
Ontwerp-besluit:	12 oktober 2015
Kenmerk:	IenM/BSK-2015/198679
Opsteller:	Vincent de Jong, Bureau Sanering Verkeerslawaaï
Versie:	1.0 (definitief)
Datum:	28 januari 2016

Ter waarmerking:

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,  
voor deze:  
Het hoofd van het Bureau Sanering Verkeerslawaaï,



ir. W. Soede

## **1. Inleiding**

### **Wijziging van de geluidproductieplafonds**

De bestaande Hoekse Lijn (Schiedam – Hoek van Holland) wordt in de periode april 2017 – december 2017 omgebouwd tot een light-rail spoorlijn en wordt volledig geïntegreerd met het bestaande Rotterdamse metronet. Na de ombouw dient de Hoekse Lijn naast light-rail vervoer ook goederenvervoer te faciliteren tot en met Vlaardingen. Met de ombouw tot een light-rail spoorlijn vinden er fysieke wijzigingen aan het spoor plaats, terwijl er bovendien een andere categorie treinen met een andere intensiteit van de baan gebruik gaan maken. Deze veranderingen en het nieuwe spoortraject zijn door de betrokken gemeenten vastgelegd in een ontwerpbestemmingsplan (ter inzage gelegd op 5 juni 2015) en maken een toets aan de wet- en regelgeving met betrekking tot geluid noodzakelijk.

Daartoe is akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het resultaat van dit akoestisch onderzoek is dat de betrokken gemeenten voor alle 454 referentiepunten langs de Hoekse Lijn een wijziging van het geluidproductieplafond hebben aangevraagd. Op sommige plaatsen is sprake van een overschrijding van de huidige geluidproductieplafonds en worden geluidbeperkende maatregelen overwogen. Op andere plaatsen worden de geluidproductieplafonds overschreden en is er voor gekozen een plafondverlaging aan te vragen.

Voor de referentiepunten waar sprake is van een overschrijding van het geluidproductieplafond wordt een plafondverlaging aangevraagd. De reden hiervoor is dat de functie van de Hoekse Lijn verandert en deze wijziging dusdanig is dat gewijzigde geluidproductieplafonds beter aan zullen sluiten bij het gewijzigd gebruik na de ombouw. Het gewijzigd gebruik zal ook een positief effect hebben op de omgeving langs de Hoekse Lijn, hetgeen vertaald wordt in een verlaging van de geluidproductieplafonds zodra de ombouw is gerealiseerd.

### **Resultaten terinzagelegging**

De openbare kennisgeving van het ontwerpbesluit van 12 oktober 2015 (kenmerk: IenM/BSK-2015/198679) tot wijziging van de geluidproductieplafonds is op 14 oktober 2015 in het huis-aan-huisblad Waterweg Totaal en op 15 oktober 2015 in de Staatscourant en de Hoekse krant gepubliceerd.

De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen op het voornemen was van 16 oktober 2015 tot en met 26 november 2015. Gedurende deze termijn heeft het voornemen ter inzage gelegen bij het Bureau Sanering Verkeerslawaaier, het Klant Contact Centrum in het Stads kantoor te Schiedam, het Stads kantoor te Vlaardingen, Publieksdienstverlening Maassluis te Maassluis en het gebiedskantoor te Hoek van Holland.

Op het voornemen is in totaal 1 zienswijze bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu binnengekomen.

### **Reactie op zienswijzen en vervolgproces**

In deze notitie is de reactie van het bevoegd gezag op de ingebrachte zienswijze aangegeven en of en op welke manier de zienswijze doorwerkt in het definitieve plafondwijzigingsbesluit.

2. Beantwoording zienswijzen

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in definitief besluit wijziging GPP's
001	Vraag 1,2 en 3	Enkele fouten in het ontwerpbesluit	De indiener geeft aan dat in de bijlage bij het ontwerpbesluit de spoorlijn in Hoek van Holland enkele honderden meters te ver naar het noorden is ingetekend en de wijk Strandweg Zuid niet in het geluidregister staat. Wat zijn de gevolgen hiervan voor het besluit en de aanvraag van de gemeenten?	Indiener constateert terecht een afwijking op de eerste afbeelding van bijlage 2 bij het ontwerpbesluit. Op die afbeelding is de spoorlijn op een luchtfoto weergegeven als een blauwe lijn die niet samenvalt met de werkelijke ligging van de spoorlijn. De ligging van de spoorlijn wijzigt echter niet, er is hier sprake van een vertekening die per abuis is gemaakt. In het definitieve besluit zal dit worden hersteld. Dit heeft verder geen gevolgen voor het definitieve besluit. De nieuwe waarden van de geluidproductieplafonds zijn berekend op grond van gegevens die uit het geluidregister zijn gehaald. In het geluidregister is de juiste (werkelijke) ligging van het spoor opgenomen. De weergave van de ligging van het spoor en de referentiepunten in bijlage 2 bij het ontwerpbesluit dienen ter illustratie en hebben verder geen gevolgen.	In de eerste afbeelding van bijlage 2 (Hoek van Holland) wordt de ligging van het spoor en referentiepunten hersteld.
	Vraag 4 en 5	Verhoging GPP met 5 dB.	Het GPP wordt op het referentiepunt het dichtste bij de woning van de indiener met 5 dB verhoogd, terwijl op de meeste referentiepunten de geluidproductieplafonds worden verlaagd. Hoe verhoudt zich deze verhoging tot artikel 100a van de Wet geluidhinder? Is een verlenging van het spoor wel mogelijk binnen dat kader?	Het door de indiener genoemde artikel 100a van de Wet geluidhinder heeft alleen betrekking op toenames van de geluidbelasting vanwege wijzigingen aan wegen. Het toetsingskader voor de woningen aan de Strandweg is de voorkeurswaarde van 55 dB. Deze waarde wordt op zes woningen overschreden (nrs 22-26). De maximaal toegestane geluidbelasting (70 dB) wordt echter niet overschreden. Het plaatsen van een geluidscherm nabij dit referentiepunt is niet mogelijk vanwege de spoorwegovergang. Er zal worden onderzocht of er maatregelen aan de gevel nodig zijn om aan de vereiste geluidnormen binnen de woning te voldoen.	Deze zienswijze werkt niet door in het besluit.

Zienswijzennota besluit wijziging geluidproductieplafonds Hoekse Lijn

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in definitief besluit wijziging GPP's
	Vraag 6	Verlenging Hoekse Lijn	<p>Wat is de rol van de staatssecretaris bij de verlenging van de Hoekse Lijn en welke normen worden hierbij gehanteerd? Hoe kan het dat de geluidsbelastingen op naastgelegen punten zoveel variëren, terwijl rijsnelheden gelijk blijven?</p>	<p>De geluidbelastingen op de referentiepunten zijn berekend met een akoestisch onderzoek (zie de bijlage bij de aanvraag) dat is gebaseerd op een geluidmodel dat het gehele traject tussen Schiedam Centrum en het toekomstige station Strand (Strand 2) behelst. De variërende geluidbelastingen op de referentiepunten aan het einde van het bestaande spoor worden veroorzaakt door:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het scherm aan de zuidzijde voor de woningen aan de Stationsweg</li> <li>- De invloed van de spoorwegovergang en de bovenbouw van de spoorverlenging (betonplaat met embedded rail)</li> </ul> <p>Referentiepunt 30254 ligt deels achter het scherm (halve zichthoek). Dit heeft invloed op de hoogte van het geluidproductieplafond (verder: GPP). Doordat het referentiepunt meer wordt afgeschermd dan referentiepunt 30257 is het GPP op punt 30254 lager dan op punt 30257. Het referentiepunt 30252 wordt volledig afgeschermd, dus is het GPP op dat punt weer lager dan het GPP op referentiepunt 30254.</p> <p>Voor het deel 'verlenging in Hoek van Holland' worden later GPP's op nieuwe referentiepunten vastgesteld. Uitgangspunt daarbij is de voorkeurswaarde van 55 dB op geluidgevoelige objecten. Het nemen van een besluit geluidproductieplafonds op nieuwe referentiepunten valt onder de ministeriële verantwoordelijkheid van de minister cq. staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu op grond van artikel 11.27 van de Wet milieubeheer.</p>	<p>Deze zienswijze werkt niet door in het besluit.</p>

Zienswijzennota besluit wijziging geluidproductieplafonds Hoekse Lijn

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in definitief besluit wijziging GPP's
	Vraag 7, 8 en 9	Geluidhinder van overige bronnen	Tellen andere bronnen, zoals signalering en optrekkend verkeer bij de spoorwegovergang en zand dat op de rails komt, mee bij de bepaling van de geluidsbelasting op referentiepunten? Zo niet, zorgen deze andere bronnen voor toename van de geluidhinder en kan hier rekening mee worden gehouden bij de wijziging van de GPP's?	<p>In de Wet milieubeheer zijn voor verschillende geluidsbronnen grenswaarden opgenomen. Elke geluidbron heeft zijn eigen geluidnorm en wordt afzonderlijk getoetst. De geluidsbelasting op de referentiepunten betreft alleen het geluid t.g.v. het metromaterieel op de Hoekse Lijn. Indien niet aan de voorkeurswaarde kan worden voldaan moet ook aandacht worden besteed aan de cumulatie van geluid met andere wettelijke geluidbronnen. De overige wettelijke geluidbronnen zijn wegen en gezoneerde industrieterreinen. Het cumulatieve effect van de Hoekse Lijn met deze geluidbronnen is in het akoestisch onderzoek in beeld gebracht. Met dit cumulatieve effect wordt rekening gehouden bij de afweging tot wijziging van de GPP's. Er heeft o.a met de beheerders van deze geluidbronnen overleg plaatsgevonden of er redelijkerwijs maatregelen aan deze bronnen kunnen worden getroffen. Een verslag van het overleg met de beheerders van de geluidbronnen is als bijlage toegevoegd aan de aanvraag wijziging GPP's.</p> <p>De overige niet wettelijke geluidbronnen, zoals de signalering bij spoorwegovergangen en de omroepinstallatie op stations, zijn in het kader van de Wet ruimtelijke ordening in beeld gebracht. De resultaten van het onderzoek aan niet wettelijke geluidbronnen zijn opgenomen in de Milieueffectrapportage (MER). Met deze resultaten wordt echter geen rekening gehouden bij het wijzigen van GPP's, een en ander conform wet en regelgeving.</p>	Deze zienswijze werkt niet door in het besluit.

**Zienswijzennota besluit wijziging geluidproductieplafonds Hoekse Lijn**

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in definitief besluit wijziging GPP's
	Vraag 10	Bron-maatregelen	Maatregelen worden afgewogen in de voorkeursvolgorde bron-, overdrachts- en gevelmaatregelen. Indien er vraagt zich af of er meer bronmaatregelen getroffen kunnen worden.	Bij de wijziging van een bestaande spoorweg geldt een stand-still doelstelling. Er moet naar gestreefd worden om de geldende geluidproductieplafonds niet te overschrijden. Wanneer de stand-still doelstelling niet wordt gehaald, moet worden onderzocht of die met doelmatige maatregelen wel (zo veel mogelijk) kan worden bereikt. Alle mogelijke maatregelen worden daarbij in beschouwing genomen. Echter, ter hoogte van de spoorwegovergang is het niet mogelijk om doelmatige bron- of overdrachtsmaatregelen te treffen.	Deze zienswijze werkt niet door in het besluit.
	Vraag 11, 12 en 13	Gevel-maatregelen	Hoe wordt de vraag beantwoord of gevelmaatregelen nodig zijn, met welke bronnen wordt hierbij rekening gehouden en hoe worden bewoners betrokken bij deze afweging?	Wanneer niet voldaan kan worden aan de toetswaarde moet worden onderzocht of de geluidbelasting binnen de geluidgevoelige ruimten niet te hoog wordt. De binnenwaarde in geluidgevoelige ruimten wordt alleen getoetst vanwege het geluid veroorzaakt door de metrovoertuigen op de Hoekse Lijn. Voor de woningen aan de Strandweg geldt een binnenwaarde van maximaal 36 dB. Als uit onderzoek blijkt dat de binnenwaarde bij gesloten ramen zal worden overschreden, dan moet de beheerder maatregelen treffen om de geluidwering van de woning zodanig te verbeteren dat de geluidbelasting binnen de geluidgevoelige ruimten ten minste 3 dB onder de binnenwaarde komt te liggen. Uitgangspunt voor een dergelijk onderzoek is de geluidbelasting op de buitengevel vanwege de spoorweg in de situatie waarvoor de GPP's zijn vastgesteld. Over de uitvoering en resultaten van het onderzoek zal op een later moment worden gecommuniceerd met de bewoners van de te onderzoeken woningen. Eventuele benodigde maatregelen zullen in overleg met de bewoners worden vastgesteld.	Deze zienswijze werkt niet door in het besluit.

**Zienswijzennota besluit wijziging geluidproductieplafonds Hoekse Lijn**

<b>Nr.</b>	<b>Nr. deel reactie</b>	<b>Onderwerp</b>	<b>Samenvatting (deel)reactie</b>	<b>Reactie</b>	<b>Doorwerking in definitief besluit wijziging GPP's</b>
	Vraag 14	Geluidhinder tijdens de aanlegfase	Wordt bij de vaststelling van GPP's rekening gehouden met overlast gedurende de aanlegfase (of nog zal worden gehouden bij de vaststelling van de GPP's in het kader van de spoorverlenging)?	Geluid vanwege werkzaamheden in de aanlegfase maakt geen onderdeel uit van de procedure tot vaststelling van GPP's. Er is door het projectbureau Hoekse Lijn wel onderzoek gedaan naar mogelijke hinder vanwege de bouwwerkzaamheden in de aanlegfase. Uit dit onderzoek is gebleken dat er geen knelpunten zijn te verwachten. Verder worden er in de nog te verlenen omgevingsvergunning voor de bouwwerkzaamheden in de aanlegfase (algemene) voorschriften van toepassing die hinder in de omgeving moeten voorkomen of beperken.	Deze zienswijze werkt niet door in het besluit.