

Onderwerp: Inloop informatiebijeenkomst Keervoorziening RandstadRail
Datum: 27 mei 2019
Locatie: Gemeentehuis Pijnacker-Nootdorp
Organisatie: RET in samenwerking met gemeente Pijnacker-Nootdorp
Aanwezigen: Circa 65 omwonenden

Introductie

Deze zomer gaan de werkzaamheden van start om de grond gereed te maken voor de aanleg van de keervoorziening. Vanaf dit moment is de realisatie echt zichtbaar van start gegaan. De RET zal deze aanleg in opdracht van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) uitvoeren. Op maandag 27 mei organiseerde de RET daarom in samenwerking de gemeente Pijnacker-Nootdorp een informatieavond om de omwonenden een compleet beeld te geven van dit project. De avond werd goed bezocht met circa 65 bezoekers uit de omgeving van de beoogde keervoorziening.

Algemene indruk

Het was een waardevolle avond. Door de opzet met informatiepanelen en persoonlijke gesprekken was er veel tijd en aandacht mogelijk voor de vragen en zorgen die er leven bij de omwonenden. Door de aanwezigheid van zowel de RET als de gemeente Pijnacker als MRDH kon er goed ingegaan worden op alle vragen. In het algemeen kan gesteld worden dat de aanwezigen het belang van een hogere frequentie op de RandstadRail onderschrijven. De noodzaak van de realisatie wordt dus gezien, als hierbij maar goed gekeken wordt naar de impact voor de directe omgeving.



De onderwerpen die het meest naar voren kwamen tijdens de avond:

- Wat is precies de werking van de keervoorziening?
- Waarom is gekozen voor deze locatie?
- Wat betekent de keervoorziening voor het geluid van de metro?
- Wat betekent de keervoorziening voor het groen aan weerszijden van het spoor?



In dit verslag worden zoveel mogelijk de vragen beantwoord die gesteld werden tijdens de avond en niet waren opgenomen in de informatiepanelen.

De informatiepanelen zijn te bekijken via www.ret.nl/werkzaamheden.

Voorafgaand aan de start van de grondwerkzaamheden (naar verwachting in juli) krijgen de bewoners nog een informatiebrief. Er zal weer een informatiebijeenkomst worden georganiseerd als er meer bekend is over de werkzaamheden die in 2020 gaan plaatsvinden. Ook zal de RET nog gaan communiceren over de gelijkrichterstations voor de energievoorziening.

Vragen en antwoorden

Blijven de bomen en het andere groen aan weerszijden van het spoor (Koningshof en Klapwijkseweg) behouden? Deze zijn ook een buffer voor het geluid.

Om ruimte te maken voor het extra stuk spoor en het perron wordt het spoorbed verbreed. De naastgelegen sloot wordt hierbij daar waar nodig versmald. Om het totale wateroppervlak gelijk te houden wordt de sloot op andere plekken lokaal verbreed. Het aanwezige groen en de bomen blijven behouden.

Is er gekeken naar wat de aanleg betekent voor het grootschalig groenonderhoud bij Koningshof?

In opdracht van de gemeente Pijnacker – Nootdorp vinden grootschalige onderhoudswerkzaamheden plaats langs het water aan de kant van Koningshof. De plannen worden, daar waar nodig, aangepast zodat de keervoorziening en het bijbehorende geluidsscherm zoveel mogelijk uit het zicht worden onttrokken. Direct omwonenden worden hierover door de gemeente Pijnacker – Nootdorp geïnformeerd.

Voor meer informatie kunt u terecht op www.pijnacker-nootdorp.nl/artikel/groot-onderhoud-bosgebied-koningshof.

Is er gekeken naar wat de aanleg betekent voor dieren in de groenstrook?

Movares heeft in opdracht van RET een Flora en Fauna onderzoek uitgevoerd voor deze locatie. Hierin zijn geen bijzonderheden naar voren gekomen. Uiteraard nemen we tijdens de werkzaamheden gepaste maatregelen om effecten op dieren zoveel mogelijk te voorkomen. Zo houden we rekening met mogelijke broedplaatsen van vogels en dragen we zorg voor vluchtmogelijkheden voor kleine zoogdieren.

Kan het geluid van de metro's ook afgeschermd worden bij de wielen?

Gekozen is voor een geluidsabsorberend scherm aan de westzijde van het spoor dat zeer dicht op de metrobaan staat en daarmee dicht op het contactvlak van wielen en spoorbaan. Daarnaast worden de wielen en de baan periodiek geslepen, wat een positief effect heeft op het geluid.

Er is parkeerdruk bij Pijnacker-Zuid. Is er rekening gehouden dat deze parkeerdruk nog gaat toenemen door de frequentieverhoging?

P+R parkeren is primair bedoeld om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren. Reizigers willen we zo veel mogelijk stimuleren om lopend of op de fiets naar de RandstadRail te komen, o.a. met goede fietsroutes en voldoende stallingen. Samen met de MRDH bekijkt de gemeente Pijnacker-Nootdorp hoe de diverse P+R's in de regio beter benut kunnen worden. De groei van reizigers komt met name van reizigers die niet of maar beperkt gebruik maken van de auto als vervoersmiddel. De verwachting is dan ook dat de parkeerdruk bij Pijnacker-Zuid niet sterk zal toenemen.

Worden er ook geluidswerende maatregelen bij de woningen toegepast?

Ter hoogte van de keervoorziening plaatst de RET een geluidsabsorberend scherm aan de westzijde van het spoor, de kant van de wijk Koningshof. Dit geluidsscherm is 110 cm hoog. Bij de woningen zelf worden geen maatregelen toegepast. De geluidsproductie blijft (ruim) binnen de wettelijke normen.

Waarom is specifiek voor deze plek gekozen?

Er zijn diverse locaties van de keervoorziening onderzocht. Hierbij is gekeken naar de technische mogelijkheden en inpasbaarheid binnen het bestaande bestemmingsplan.

Is het mogelijk om eerst het scherm te plaatsen voordat de rest van de werkzaamheden starten (om ook dit geluid te weren)?

Nee, het geluidsscherm kan alleen in dezelfde buitendienststelling waarin ook het spoorwerk plaatsvindt gebouwd worden. Het is niet mogelijk het scherm vooraf te plaatsen, omdat hiervoor eerst de oude bovenleidingsmasten en fundaties verwijderd moeten zijn. Om het aantal buitendienststellingen van RandstadRail zoveel mogelijk te beperken vinden de werkzaamheden in één buitendienststelling plaats.

Kan de geluidsmuur een groene aankleding krijgen, zodat het op gaat in het groen?

Vooralsnog is de achterzijde van het scherm grijs. Vanwege het naastgelegen schouwpad en bijhorende onderhoud is een groenvoorziening op het scherm niet in de scope opgenomen. Het scherm is maar 110 cm hoog waardoor het scherm het zicht minimaal blokkeert.

Blijft de snelheid van de metro op de wissels gelijk?

De snelheden op de huidige 2 sporen blijven gelijk. De snelheid op het nieuw aan te leggen 3^e spoor zal maximaal tot 80 km/uur bedragen. Een kerende metro zal vanzelfsprekend langzamer rijden op deze locatie.

Zal het gelijkrichterstation uitsteken boven het geluidsscherm (hoger zijn)?

De exacte locatie van het extra voedingsstation in Pijnacker is nog niet bekend. Het wordt geplaatst ten noorden van de keervoorziening, tussen de keervoorziening en de Monnikenweg / Willem de Zwijgerlaan en dus niet achter het geluidsscherm.

Is het mogelijk dat er een informeel overleg in kleinere setting plaatsvindt met de bewonersverenigingen Klapwijk en Koningshof als de aannemer is geselecteerd?

Ja, dit is zeker mogelijk. Voor de werkzaamheden waarbij de impact voor de buurt groter is, met name de bouw van de sporen en bovenleiding, zal de RET contact opnemen met de bewonersverenigingen. Uiteraard kunnen de verenigingen bij vragen ook zelf contact opnemen met de RET voor informeel overleg.

Gaat de geluidsmuur weerkaatsing geven richting de andere zijde?

Het geluidsscherm heeft een absorberende laag, zodat weerkaatsing richting de andere zijde wordt voorkomen.

Waarom wordt er maar aan één kant een geluidsscherm geplaatst?

De geluidsbelasting aan de westkant, bij de wijk Koningshof, is een stuk hoger dan aan de kant van de Klapwijkseweg. Aan de kant van de Klapwijkseweg hebben geluidswerende maatregelen bovendien te weinig effect, omdat de naastgelegen Klapwijkseweg voor een hoger geluidsniveau zorgt. Het geluidsscherm heeft een absorberende laag, zodat weerkaatsing richting de andere zijde wordt voorkomen. De geluidsproductie van de metro blijft (ruim) binnen de wettelijke normen.

Hoe vaak gaat de metro straks rijden?

Op dit moment rijden er 6 metro's per uur in beide richtingen. In het kader van de frequentieverhoging zal het aantal ritten in de ochtend- en middagspits verdubbelen tussen Pijnacker-Zuid en Rotterdam. D.w.z. de huidige 6 ritten richting Den Haag en 6 additionele ritten kerend op de keervoorziening. De spitsperiodes zijn, van maandag tot en met vrijdag, tot 09.00 uur en tussen 16.00 en 18.30 uur.

Is het slijpen van metrosporen met nieuwe techniek mogelijk? (om geluid te beperken)

Spoorstaven slijten door het gebruik. De spoorstaven worden door HTM sporadisch geslepen om scheurvorming te voorkomen. Door de sporen te slijpen wordt het profiel weer in de juiste vorm gebracht. Bijkomstig voordeel van slijpen is dat de sporen stiller worden.

Het kan zijn dat er na het slijpen kleine ribbeltjes achterblijven op de rails. Die zorgen voor een ander spoorgeluid. Na een aantal weken is dat effect verdwenen en dan is het geluid doorgaans minder geworden dan voor het slijpen van de sporen.

Er bestaan technieken om akoestisch te slijpen, waarbij de rails zo glad mogelijk wordt gemaakt. Deze technieken zijn vanwege budgettaire beperkingen nog niet toegepast op RandstadRail en metro sporen.