

Hallo allemaal,

Zoals reeds eerder gemeld zijn wij uitgepraat met de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM. Gesprekken leveren niets op en ook gisteren (18 mei) heeft het algemene overleg in de vaste kamercommissie geen nieuwe harde toezeggingen opgeleverd. Met andere woorden: de geluidsrapporten van TNO en DCMR die overschrijdingen van de geluidproductie vaststellen en de kwaliteit van de geluidschermen in twijfel trekken (zoals wij ook hebben vastgesteld) leveren niets op.

De enige weg die ons nog rest is een onafhankelijke rechter.

<We vragen je hierbij om deze mail direct door te zenden naar je rechtsbijstandsverzekering als je die hebt. Dit in verband met het zo snel mogelijk opstarten van een civiel rechtelijke procedure (kort geding)>

Reeds hebben enkele individuele verzekeringen aangegeven dat een collectieve actie de voorkeur verdient boven een individuele rechtsbijstandsinschakeling. We vragen de verzekeraar dan ook om contact op te nemen met ons advocatenteam.

Ons advocatenteam (zie hieronder) zal de gehele procedure als centraal aanspreekpunt voor alle maatschappijen gaan begeleiden en coördineren.

De bijlage in deze mail illustreert in het kort wat er mis is met de HSL en de treinen die er op rijden. De bijlage s.v.p. meezenden naar de verzekering.

Op dit moment hebben we een vijftigtal aanmeldingen uit onze gemeente Kaag en Braassem en 12 deelnemers uit de gemeente Lansingerland die zich bij ons willen aansluiten. Dit kan nog meer worden uiteraard.

We vragen jullie om ons even te melden naar welke maatschappij en wanneer jullie deze mail hebben doorgezonden, dit voor onze advocaat. (svp niet replyen). Vermeld graag: Maatschappij, polisnummer, naam en adres.

Ons team advocaten:

Mr. Guy Seelen en mr Jolien van den Burg

Geelkerken en Linskens Advocaten

Noordeinde 2A, Postbus 2020, 2301 CA Leiden

Tel. 071-512 44 43, Fax 071-512 04 81

Dagelijks contact: mr. Jolien van de Burg, e-mail j.vandenburg@gl-advocaten.nl

Hartelijk bedankt voor de medewerking en tot ziens,

Hein.

Geen 
STICHTING
Gehoor

Wij werken hard aan de onacceptabele geluidsoverlast die door de HSL wordt veroorzaakt.
Corr.adres: Hein Schildt, Zuidweg 11, 2375 AR Rijpwetering
Tel. 071 - 513 50 00, Fax 071 - 513 50 50, Mob. 06 - 53 90 16 36
E-mail geengehoor@geengehoorhsl.nl

Hoge Snelheidslijn (HSL): de overschrijding van de geluidsnormen wordt door de overheid structureel genegeerd.

Over herrie, bevoegd gezag en handhaving

Auteur: Hein Schildt, stichting Geen Gehoor, versie 20 mei 2010 (vervangt versie d.d. 5 mei 2010)

Rapporten die met (.) zijn gemerkt zijn bij ons digitaal beschikbaar en kunnen worden opgevraagd.

Inleiding

De laatst verschenen rapporten geven aan dat het echt niet goed zit met de HSL. Het geluid dringt ver door in het achterland, op gevels wordt op 1000 meter afstand nog steeds een belasting van 70 dB gemeten, bewoners klagen over slaapverstoring, buitenrecreatie en verblijf in de tuin is totaal verstoord ('*Je kunt elkaar niet meer verstaan*') en er worden bij passages op hoge snelheid trillingen in huizen waargenomen. Kortom, de normen worden al 8 maanden overschreden en onze nationale en lokale bestuurders zijn begonnen met een zwartepietenspel over wie er moet handhaven. Ook in het Europees parlement worden reeds vragen gesteld. Naar de burger wordt niet geluisterd, alles wordt in het werk gesteld om deze onrechtmatige daad recht te praten.

Tracébesluit

Het Tracébesluit uit 1998, inclusief de bijbehorende deelrapporten en onderzoeken, vormt de juridische toetsingsbasis, tezamen met de wet Geluidhinder, waarvan het vroegere Spoorwegbesluit deel uitmaakt. Bevoegd gezag waren toentertijd de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM. Deze hebben het besluit destijds bekrachtigd.

Op het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling IV) is het recht van toepassing zoals dat gold voor de inwerkingtreding van de herziene Tracéwet op 15 oktober 2000, zo zegt min. Netelenbos op 13 dec. 2000 in haar brief aan de Tweede Kamer. (00)

Totstandkoming HSL project

Joren Jacobs van de Universiteit Wageningen heeft in maart 2006 een heldere essay (13) geschreven over dit onderwerp. Wenst u achtergrondinformatie dan is dit document aan te bevelen.

Op pagina 6 staat bijvoorbeeld: *Gezien het feit dat inspraak (als publieke consultatie) wettelijk voorgeschreven is in bepaalde gevallen van besluitvorming, en werkelijke publieke participatie niet, leiden de praktijken van VROM en VenW in werkelijkheid nog weleens tot teleurstelling, ongenoegen en gevoelens van onmacht.* Dit geeft exact de sfeer weer die hier in de gemeente heerst bij velen die bij de inspraakprocedure en het verweer tegen de komst van de HSL waren betrokken.

Verder wordt ook aangegeven dat de beslissingen door VenW autonoom werden genomen en dat de Kamer onvoldoende werd geïnformeerd.

Geluid

Anders dan bij overschrijding van de wet Geluidhinder bij zaken als rijden met een open knalpot (= directe overtreding van de wet), wordt voor geluidsoverlast die door spoorwegen wordt veroorzaakt gerekend met een voortschrijdend gemiddelde waarbij in de berekening van de geluidbelasting tevens de zogenaamde 'stille' perioden worden meegerekend en het aldus verkregen getal de voorkeursgrenswaarde vormt. Deze voorkeursgrenswaarde bedraagt voor woningen 57 dB(A) op de gevel.

Als toetsingsgrootte wordt aangehouden de zgn. etmaalwaarde van het equivalente geluidniveau. Deze waarde is in het Bgs gedefinieerd als de hoogste waarde van:

- het equivalent geluidniveau over de dagperiode: 07.00 - 19.00 uur
- het equivalente geluidniveau over de avondperiode: 19.00 - 23.00 uur, +5 dB(A) aan strafpunten
- het equivalente geluidniveau over de nachtperiode: 23.00 - 07.00 uur, +10 dB(A) aan strafpunten

Dienstregelingen

07 sept. 2009 Fyra shuttle Amsterdam - Rotterdam, maandag t/m vrijdag 2 x 17 passages per dag
13 dec. 2009 Thalys Amsterdam - Brussel - Parijs, 7 dagen per week 2 x 7 passages per dag

Uitbreidingen 2010:

12 apr. 2010 Fyra shuttle Amsterdam - Rotterdam, uitbreiding op zaterdag en zondag
12 apr. 2010 Thalys Amsterdam - Brussel - Parijs, uitbreiding naar 8 x per dag vice versa
eind 2010 Thalys Amsterdam - Brussel - Parijs, uitbreiding naar 10 x per dag vice versa

Verwachting:

De dienstregelingen gaan worden opgevoerd tot 12 treinen per uur, dus iedere 5 minuten.

Bron: Akoestisch onderzoek In onderstaande tabel zijn de prognoses weergegeven waarop destijds de geluidbelastingen zijn berekend voor het baanvak Rotterdam-Schiphol.

Tabel 5-1 Aantal treinen per richting voor iedere periode

Periode	Thalys: treinen per uur.	Shuttletreinen (Fyra): per uur.
Dag (07.00 -19.00 uur)	2.90	2.00
Avond (19.00-23.00 uur)	2.75	2.00
Nacht (23.00-07.00 uur)	0.55	1.25

Verder is er momenteel nog grote onzekerheid over het te verwachten vrachtvervoer over de HSL, dat dan uiteraard bij zo'n volle dienstregeling in de nachtelijke uren zou moeten gaan plaatsvinden.

Achtergrondinformatie

Het traject van de HSL-Zuid is in het noordelijk deel gelegen tussen Hoofddorp en Rotterdam over een afstand van 45 kilometer. Qua omgevingslawaai is dit reeds een van de zwaar belaste regio's in de Randstad. Sedert in september 2008 de eerste testritten op hoge snelheid werden gereden kwamen er al klachten bij ProRail binnen over de geluidsoverlast. In augustus 2009 cumuleerde dit in duizenden klachten door omwonenden langs genoemde traject tot op ruim een kilometer afstand van het spoor.

Het eerste TNO onderzoek

De klachten waren voor minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat voldoende om TNO onderzoek (01) te laten verrichten naar de geluidemissie. Uit het rapport dat medio november werd vrijgegeven bleek dat de treinen geen jaar konden rijden zonder dat de wettelijke normen zouden worden overschreden. Bij Hoogmade en Roelofarendsveen werden op korte afstand achter de geluidswering veel hogere emissiewaarden gemeten dan ooit berekend. Op pagina 24 van het rapport meldt TNO dat dit z'n oorzaak vindt in het feit dat er een ander type bovenbouw (spoor) is aangelegd en er een ander type trein rijdt (Traxx locomotieven met verouderde Priorijtuigen uit de jaren tachtig, omgekat tot de naam Fyra) dan waarop in alle berekeningen in het Tracébesluit uit 1998 is van uitgegaan. Dit verklaart deels de hogere geluidemissie tot 14 dB(A) boven alle rekenmodellen. Bij de berekening is uitgegaan van de eerste dienstregeling vanaf 07 september 2009.

Op 13 november schrijft het Ministerie van VenW (02) aan de stichtingen en de Tweede Kamer het volgende:

De resultaten van de geluidmetingen zijn voor mij aanleiding om verder onderzoek te doen en aanvullende metingen te verrichten. De vervolgstappen die ik nu wil gaan uitvoeren zijn:

- 1) Akoestisch slijpen
- 2) Geluidsproductie toekomstig materieel
- 3) Geluidsproductie tijdelijk materieel
- 4) Vervolgonderzoek effectiviteit geluidsreducerende maatregelen

In een 9 pagina's tellende brief aan Minister Eurlings (03) d.d. 20 november 2009 van de stichtingen Geen Gehoor en Stop Geluidsoverlast HSL wordt o.a. over geluidsproductie het volgende gesteld: in bijlage C van het TNO-rapport wordt geconstateerd dat de maximum geluidsemisatie (LAX-waarde) 106 dB(A) bedraagt, dit doorgerekend naar de totale passeertijd komt dat neer op 94 dB(A), terwijl in de

Europese Regelgeving (TSI-noise) een maximum van 87 dB(A) voor 250 km/h wordt voorgeschreven. Een significante overschrijding dus voor een trein die 160 km/h rijdt.

Verder stellen de stichtingen onder andere dat de Fyra treinen onrechtmatig rijden daar ze niet zijn gebouwd voor een hoge snelheidslijn. Uitgangspunt van alle berekeningen in het tracébesluit zijn immers altijd uitgegaan van hoge snelheidsmaterieel op een hoge snelheidslijn.

Specialistische bureaus hebben vastgesteld dat de maatregelen 1) en 3) weinig of geen effect zullen sorteren voor dit type materieel.

De Spoorlijn

De spoorlijn die is aangelegd is van het type Rheda 2000, een zogenaamd ballastloosspoor. Uit het TNO onderzoek blijkt dat door de combinatie treintype en spoor de geluidproductie hoger is dan ooit berekend. Alle berekeningen in het tracébesluit zijn uitgegaan van een ballastbedspoor (traditioneel spoor). Op basis van deze cijfers is de spoorlijn gerealiseerd. Het ProRail Kenniscentrum Geluid meldt in haar rapport (4) in 2007, paragraaf 5.1.2: Ballastloosspoor is zonder absorptiemateriaal 3,2 dB(A) lawaaiiger dan het (traditionele) betonnen dwarsliggerspoor.

Het Rheda 2000 spoor geeft tijdens passage een aanzwellende geluidsdruk van circa 1000 meter voor passage en 1000 meter na passage. Een inacceptabele geluidsoverlast met piekbelastingen van > 91 dB die voor de waarnemer een zware psychische belasting is, getuige de reacties van bewoners.

Goederenvervoer

De brief van de twee stichtingen resulteerde in een gesprek op het ministerie van VenW op 7 december 2009 (04), waarin ook het goederenvervoer over de HSL ter sprake werd gebracht. Nabij Hoofddorp is een vrachtrailterminal in aanbouw en het is niet denkbeeldig dat deze aansluiting zal krijgen op de HSL. In het schriftelijk antwoord d.d. 15 december 2009 hierop stelt VenW: "Ten tijde van de PKB-procedure is voor de aanleg van de HSL-Zuid uitgegaan van het gebruik door lichte en snelle personentreinen. In de PKB is het gebruik voor licht vrachtvervoer echter niet uitgesloten." Met andere woorden: door lichte vracht in omgebouwde personenrijtuigen te vervoeren is het geen licht vrachtvervoer meer en kan de PKB en de tracéwet op deze wijze worden omzeild...

Vrachtverkeer per spoor dient 's nachts plaats te vinden en daar er nu reeds vele klachten zijn over slaapverstoring wordt door VenW in dezelfde brief toegezegd dat de nachtelijke positioneringsritten van de treinen zullen worden teruggebracht van 4 naar 2 en dat onderzocht wordt hoe de laatste 2 nachtelijke ritten ook binnen afzienbare tijd kunnen worden voorkomen. (De overheid heeft het probleem dus wel onderkend.)

Wet Geluidhinder

Deze schrijft een aantal normen voor waarvan de rekenmodellen staan in het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2006; de twee voor ons belangrijke normen zijn:

- Over een jaar genomen mag de gemiddelde belasting per etmaal niet boven de 55 dB uitkomen (art. 106d Wgh). (Spoorwegverkeer 57 dB(A).
- Er moet worden bevorderd dat er binnenshuis met de ramen gesloten, maar met voldoende ventilatie open, er maximaal sprake is van een belasting van 35 dB (art. 111a lid 5 Wgh).

TNO meldt in haar rapport op pag. 26 de volgende overschrijdingen ten opzichte van het berekende in het Tracébesluit. Hoogmade, overschrijding van 11,3 dB(A) en Roelofarendsveen, overschrijding van 4,9 dB(A). Hieruit kan worden geconcludeerd dat de normen uit het Tracébesluit worden overtreden en dat de dienstregeling in feite niet mag worden uitgevoerd.

Uit het antwoord aan beide stichtingen op hun brief d.d. 20-11-09 blijkt dat de minister van Verkeer en Waterstaat toch wel geschrokken is, want in de laatste alinea staat letterlijk: *"Tot slot wil ik nogmaals benadrukken dat, hoewel het een tijdelijke situatie betreft, ik binnen mijn mogelijkheden alles zal doen om op korte termijn de geluidsproductie op dit moment zo veel mogelijk te beperken. Ook nadat de eindsituatie is bereikt en alleen met hogesnelheidsmaterieel wordt gereden zal ik door middel van geluidsmetingen bij hoge snelheden op het HSL-tracé de geluidsproductie blijven monitoren. De uitkomsten van deze metingen zullen worden vergeleken met de berekende geluidsbelastingen zoals beschreven in de toelichting van het tracébesluit Hogesnelheidslijn-Zuid."*

In feite wordt hier een ontmoedigingsbeleid neergezet ten aanzien van de klachten van ongeveer 5000 gezinnen rond het tracé. (Op dit moment, mei 2010, is de overlast nog steeds niet verminderd, deze is slechts toegenomen, ook door het geleidelijk uitbreiden van de dienstregelingen). Het monitoren houdt tevens in dat over vier jaar -als alle treinen zijn geleverd- er nog steeds onderzoeken gaan plaatsvinden. Hieruit mogen we concluderen dat verdere maatregelen niet opportuun zijn.

Ter info:

Officieuze testmetingen door de stichting op de gevels van enkele woningen gaven in september 2009 de volgende uitkomsten. Tussen de 60 en 74 dB op ruim 400 meter afstand hemelsbreed en zelfs 70 dB op 1000 meter hemelsbreed. Meetresultaten worden door de windrichting beïnvloed.

Gesignaleerd: de laatste weken rijdt de Fyra met zes passagierswagons in plaats van zeven. Dit zou dus een geluidsreductie moeten opleveren. Wel heel toevallig nu de DCMR langdurige metingen aan het verrichten is...

Voortschrijdend gemiddelde

Anders dan in de gewone wet Geluidhinder, waarbij bij overtreding lik-op-stuk beleid kan worden toegepast, wordt er bij geluidsoverlast door treinen gerekend volgens het voortschrijdende gemiddelde waarbij de zgn stille periode tussen twee passages (piekbelastingen) worden meegerekend. Met een toekomstige dienstregeling van 12 treinen per uur is er straks sprake van een continue piekbelasting.

Geluidswering in samenhang met infrabundel A4

Het HSL-traject ligt in de Gemeente Kaag en Braassem direct langs de A4 en ligt op grote delen van het traject tot zelfs 6 meter boven het maaiveld. Doordat de HSL geluidsschermen als regel slechts aan 1 zijde van de lijn liggen en het andere scherm ruim 100 meter verder aan de A4 ligt met een verkeerde scheefstand en te weinig hoogte (merendeels slechts 3 meter), rolt het geluid onbelemmerd over de schermen heen de woonkernen in.

Ook TNO maakte in haar rapport al opmerkingen over de kwaliteit van de schermen en door de budgetoverschrijdingen, die voor een groot deel te wijten zijn aan de Groene Hart tunnel, concludeerde de Algemene Rekenkamer reeds in 2004 dat deze zijn versoberd. Verder stelde de DCMR reeds in 1998 dat de "gaten" tussen twee schermen geluidsversterkend werken, hetgeen in de gemeente K&B met waterrijke polders bij elke passage concreet waarneembaar is.

Vastgesteld is reeds dat deze versoberde schermen niet zijn uitgevoerd conform het Tracébesluit. In alle akoestische berekeningen en modellen is ALTIJD uitgegaan van geluidabsorberende schermen (art. 5.5. Tracébesluit). Geplaatst zijn echter geluidsreflecterende schermen van hardglas gevat in een stalen frame. Hierbij moet worden opgemerkt dat de Gemeente Kaag en Braassem destijds haar goedkeuring aan de bouwvergunningen heeft verleend en in een eerder stadium reeds de voorkeur heeft kenbaar gemaakt voor plaatsing van transparante schermen, zo is door een medewerker van VenW ons bevestigd.

Twee voorbeelden uit het Akoestisch Onderzoek(april 1998):

** Pagina 43, 10.5 Roelofarendsveen*

"Slechts een scherm dat tussen de HSL en de A4 wordt geplaatst van tenminste 5 meter hoog kan de geluidbelasting vanwege de HSL tot aan de voorkeursgrenswaarde terugbrengen."

- Gekozen is echter om geen tussenscherm te plaatsen maar voor een goedkope uitvoering van 3 meter hoog dat geplaatst is aan de A4-zijde Oost plm 100 meter van de lijn en niet tussen de HSL en de A4 in. Hierdoor wordt door het scherm aan de westzijde het geluid vrijelijk het dorp in gekaatst.

** Pagina 44, 10.8 Rijpwetering*

"Om aan de grenswaarden te voldoen zal de schermhoogte 5 meter dienen te zijn."

- Gekozen zijn echter schermen van resp. 3 en 4 meter hoog, terwijl gebleken is dat tevens de lengte onvoldoende is, daar de spoorlijn hier tot 6 meter boven het maaiveld en deels boven de A4 ligt waardoor het geluid naar alle kanten vrij spel heeft.

Etcetera.

Rijkswaterstaat zegt op haar website <http://www.rijkswaterstaat.nl/hsl/lijn/geluid/index.jsp> over geluidsschermen het volgende: *Als de hogesnelheidstreinen niet afgeschermd worden door geluidsschermen dan wel door een afschermdende (half)verdiepte bak rijden, wordt langs nieuw spoor de geluidsgrens van 57 dB(A) op een afstand van 400 à 450 meter van de spoorbaan bereikt. Daar waar binnen deze afstand van het spoor woningen staan, is gekeken of er geluidsschermen of -wallen langs het spoor geplaatst moeten/kunnen worden.*

Het ministerie van VROM komt in beeld

Door alle berichtgeving en wellicht ook door de eenmansactie van R.D. Brouwer (bestuurslid van de stichting) met zijn rechtsbijstandsverzekering, die na veel correspondentie uiteindelijk bij VROM als handhavende instantie terechtkomt, is het voor VROM voldoende om bureau Sight Ruimte en Mlieu medio

november 2009 opdracht te geven voor een onderzoek. Dit resulteert erin dat Sight op 22 december haar conclusies separaat kenbaar maakt aan de gemeenten Kaag en Braassem, Lansingerland en de beide stichtingen.

Daar het rapport nog niet mag worden vrijgegeven door VROM lichten de heren van Sight de conclusies op persoonlijke titel toe:

"Kort samengevat is de conclusie dat met de dienstregeling september 2009 de krachtens de Wet Geluidhinder geldende grenswaarden met 3 dB worden overschreden. Door maatregelen aan de wielen en remsysteem van de Prio rytuigen kan deze overschrijding worden weggenomen. Voor de dienstregeling vanaf 12 december 2009, inclusief Thalys, zijn meer maatregelen nodig."

Deze en andere uitspraken leidden ertoe dat beide gemeenten nog diezelfde dag een brief aan VROM richtten met een verzoek tot handhaving. Tevens wordt een persbericht verzonden met gelijke strekking. Reeds de dag daarop reageert VROM in de pers met de mededeling dat VROM niet kan optreden tegen de vermeende geluidsoverlast, zoals de gemeenten willen, omdat deze bevoegdheid is gedelegeerd naar de gemeenten zelf.

Op 30 december 2009 zegt VROM in haar brief aan de Gemeenten, dit in tegenstelling tot de eerdere persinformatie: *"Over wie verantwoordelijkheden heeft in een eventuele handhavingprocedure bestaat geen eenduidig beeld. Het betreft hier een tracébesluit uit 1998, waarvoor de handhaving van de geluidruimte niet expliciet duidelijk is. Over de vraag wie verantwoordelijk is voor de handhaving bestaan meerdere benaderingen."* Met andere woorden: er is een wet Geluidhinder maar die kan niet worden gehandhaafd!

VROM wil dit gaan regelen in SWUNG, de nieuwe wetgeving in de maak. Echter hier is de wet van tijdens het tracébesluit uit 1998 van toepassing.

Eerst op 5 maart 2010 wordt het rapport Sight (05) door VROM aan betrokken partijen toegezonden. In de begeleidende brief neemt VROM afstand van het onderzoek: *"De conclusies hierin zijn van bureau Sight en niet van het ministerie van VROM."*

Gemeentebestuur Kaag en Braassem

Hoewel B&W alle klachten aanvankelijk niet wilde honoreren door er actie op te ondernemen (men verwees simpelweg door naar ProRail), is men in een later stadium door de stichting en bureau Sight toch wel wakker geschud. Men gaf de Milieudienst West-Holland opdracht voor een verkennend onderzoek (06) dat medio januari was afgerond. De stichting Geen Gehoor stelde daartoe geluidsgevoelige straten beschikbaar uit haar ledenbestand. Gemeten werd het maximum emissiegeluid op de gevel en los daarvan het op dat moment aanwezige omgevingslawaai.

Enkele voorbeelden:

<u>Straat</u>	<u>Afstand tot spoor</u>	<u>Treingeluid op gevel</u>	<u>Aanwezig omgevingsgeluid</u>
Westeinde83	281 mtr	70,6 dB(A)	53,0 dB(A)
Gr. Willeml In 55	500 mtr	73,1 dB(A)	57,3 dB(A)
Voorweg 13	105 mtr	73,5 dB(A)	63,4 dB(A)
Zuidweg 51b	147 mtr	74,0 dB(A)	63,0 dB(A)

Gemeten is op 1 en 2 december op diverse tijdstippen, op deze data reed alleen de Fyra.

Wat opvalt is:

- dat qua omgevingslawaai de regio al hoog scoort.
- er net op de gemeten momenten geen vliegtuigen overkwamen, anders had het omgevingslawaai minimaal het dubbele vertoond.
- dat bij een grotere afstand van het spoor de geluidsoverlast alleen maar schijnt toe te nemen.
- de Milieu Kwaliteitsmaat (MKM) in de gemeente K&B hard achteruit is gegaan.

Cumulatie van geluid

De hierboven genoemde MKM-methode van Miedema is in de akoestische berekeningen gehanteerd om de algehele geluidbelasting te berekenen en of deze acceptabel is voor de woningen binnen de geluidszone van 600 meter. Railverkeerslawaai maakt uiteraard deel uit van de rekenformule. Gezien de overschrijdingen die zijn gemeten, zal de berekende Milieu Kwaliteitsmaat niet meer 'sporen' met de destijds gedane berekeningen en is op korte termijn herwaardering een absolute noodzaak. De MKM-streefwaarde is 50 dB(A), L_{den} 48 dB(A).

Raad van State acht gecumuleerde geluidbelasting in procedures belangrijk.

Zaaknr. 200406602/1, uitspraak van 07-09-2005 (15)

De Afdeling heeft een besluit van GS voor een hogere waarde vernietigd. Er was onvoldoende gemotiveerd dat het vaststellen van de hogere waarde niet zou leiden tot een onaanvaardbare geluidbelasting van verkeersgeluid en vliegtuiglawaai.

Voorbeeld geluidbelasting

Locatie: recreatiepark Wijde AA

Ligging: circa 1100 meter hemelsbreed ten oosten van de HSL, het park ligt aan de plas Wijde AA middenin de polder zonder noemenswaardige verdere bebouwing, drukke wegen of industrie. Het park ligt echter wel tegenover een 'gat' van ca. 800 meter tussen twee geluidschermen

Metingen: particulier, meetinstrument: Standard 8852 Data Logger

Gemeten is op de Noordgevel

KNMI: wind 3-4 Bft, 354° Noord (op meetlocatie Schiphol)

<u>Datum</u>	<u>Tijdsduur</u>	<u>Maximum dB</u>	<u>Minimum dB</u>	<u>Gemiddelde dB</u>
05.05.2010	van 10.33.39 tot 19.38.51	99,7	52,3	64,80
07.05.2010	van 17.07.17 tot 21.22.11	86.6	52.7	64,36

De hoge maximum belasting vindt waarschijnlijk z'n oorzaak in het gegeven dat er sprake was van overvliegend vliegverkeer. Al met al kunnen we vaststellen dat de geluidsdruk in een dergelijk stille omgeving bijzonder hoog is te noemen.

Akoestisch onderzoek

Het "Akoestisch onderzoek HSL-Zuid, A4 in de Rijnstreek Noord" is onderdeel van het Tracébesluit en is gedateerd april 1998. De stichting beschikt over een gekopieerd exemplaar. Navraag bij ProRail en het min. van Verkeer en Waterstaat hebben helaas geen digitale versie opgeleverd.

Het Akoestisch onderzoek bestaat uit drie delen: 1. rapportage met onder andere gehanteerde berekeningen, grenswaarden en effecten van geluidschermen. 2. tabellenboek woningen binnen de zone en 3. akoestische kaarten binnen de zone, ook op basis van MKM-waarden.

Gedeputeerde Staten

Daar Gedeputeerde Staten destijds voor diverse woningen een verhoogde grenswaarde hebben afgegeven, was er in januari 2010 voor Gedeputeerde Staten van de Provincie Zuid-Holland (07) aanleiding om in een schrijven aan de ministers van VenW en VROM hun bezorgdheid uit te spreken over de geluidsoverlast en het verslechterde woonklimaat in de gemeenten Kaag en Braassem, Lansingerland, Zoetermeer en Rijnwoude. Men vraagt zich hierin af of het beschermingsniveau naar de omgeving wel voldoende is gewaarborgd en dringt er op aan om de normstelling aan te passen.

Het tweede TNO-rapport (08)

Op 11 januari 2010 was deze rapportage afgerond. Het duurde echter nog tot 9 maart voordat het werd vrijgegeven en de minister de vragen van de Tweede Kamer (09) schriftelijk beantwoordde.

Het rapport was aanleiding voor het ministerie van VenW om beide stichtingen en afgevaardigden van TNO en ProRail uit te nodigen voor een preview presentatie op 25 februari. De presentatie kwam er uiteindelijk op neer dat een staafdiagram werd getoond waarin men binnen het maatgevende jaar nog net binnen de normen kon blijven. Discussie had geen enkele zin daar er geen inzage was in de opbouw van het diagram en er tevens geen controlemateriaal op tafel kwam.

Het rapport voegt niet direct nieuwe feiten toe aan het eerste rapport, behalve dat de Thalys is toegevoegd aan de dienstregeling. Opmerkelijk is dat de in het eerste rapport vermelde overschrijding van de Fyra bij Hoogmade 14 dB(A) bedroeg en nu 12 dB(A). Stonden de microfoons op andere hoogte opgesteld, of kwam de wind uit een andere richting?

Verder meldt TNO over meetpunt Hoogmade:

"Opvallend is dat achter het scherm het verschil tussen het gemeten en berekende geluid van ruim 12 dB(A) voor de Fyra aanzienlijk groter is dan het verschil van 6 dB(A) voor de Thalys, dit bij gelijke snelheid van 160 km/h a). Dit komt voor een deel doordat de geluidproductie van de Thalys bij lage frequenties volgens het rekenmodel hoger is dan de gemeten geluidproductie. Het aandeel van het laagfrequente geluid telt achter een geluidscherm zwaarder mee in het totale geluidniveau omdat een geluidscherm voor lage frequenties minder goed werkt dan voor hogere frequenties.

a) Er zijn nog geen metingen verricht op locaties met geluidbeperkende maatregelen bij hogere snelheden. Het verschil tussen het gemeten en berekende geluid achter een geluidscherm kan bij 300 km/h anders zijn dan bij 160 km/h.

Note: Tijdens de weekenden heeft de Thalys op hoge snelheden gereden om de achterstand in tijden weg te werken. Omwonenden werden op deze momenten geconfronteerd met een zwaar bulderend geluid dat diep doordrong in het achterland en de woningen. De lage frequentiegebieden worden dus veelvuldig versterkt en tevens zijn in huizen trillingen waargenomen.

Trillingen in woningen

Door de bovengenoemde ritten op hoge snelheid (250 - 300 km/h), ontvingen wij een tiental klachten uit onze gemeente en een uit Berkel Rodenrijs over waargenomen trillingen in huizen. Het valt buiten ons beoordelingsvermogen om dit metier op waarde te beoordelen en de klachten zijn aan Prorail gemeld. Behalve schade aan het baanvak is schade aan woningen niet denkbeeldig. Schade aan woningen zullen op de overheid moeten worden verhaald.

Daar de Thalys op hoge snelheid een diep bulderend geluid maakt kan er ook sprake zijn van Laag Frequent Geluid (LFG) dat grote afstanden kan overbruggen (dit nav klachten vanaf 300 meter van het spoor). De GGD bezorgde ons hierover een rapportage (14). In dit rapport staat o.a. dat mensen die last hebben van LFG steeds meer gefixeerd raken op het geluid en er GEEN sprake is van aanpassing aan het geluid, integendeel de psychische belasting wordt sterker.

Milieu Effectrapportage (MER)

In de nota van Toelichting van het Tracébesluit HSL-Zuid (10) heeft de MER een rol gespeeld en deze is in het besluit geïntegreerd. Het gaat daarbij om die effecten, die moeilijk zijn te voorspellen en/of een onomkeerbaar karakter hebben, zo staat op pagina 45. Aspecten die voor ons tracédeel vooral van belang zijn:

Sociale aspecten: aantasting van het woon- en leefmilieu

Geluid en trilling: aantal geluidsgehinderden, geluidsbelast oppervlak

Ecologische kwaliteit: onder andere faunaverstoring

Op pagina 51 beveelt de Commissie aan te blijven streven naar optimalisatie van afscherpende voorzieningen en wordt het belang onderstreept van hinderbeleving en faunaverstoring door PIEKNIVEAUS. Gezien het feit dat bijna 5000 huishoudens (circa 10.000 personen) langs de spoorlijn overmatige hinder ondervinden, kan niet snel genoeg worden gestart met een nieuw MER-onderzoek op genoemde punten, daar het woongenot blijvend volledig is verstoord.

Verder beveelt de Commissie aan om de tracédelen 2 (= Kaag en Braassem), 5 en 7 bijzondere aandacht te geven.

Daar de Commissie zich destijds ook heeft georiënteerd op het Akoestisch Onderzoek uit het Tracébesluit achten wij het van het hoogste belang dat er op zo kort mogelijke termijn aanvang wordt gemaakt met de wettelijk verplichte MER-evaluatie teneinde genoemde aspecten op de praktijk te verifiëren.

Schade aan gezondheid

Hierbij is schade door **piekgeluid** aan de orde. Anders dan bij het lik-op-stuk beleid bij bijvoorbeeld het rijden met een open knalpot, kunnen treinen gewoon teveel herrie maken zolang deze maar binnen het gemiddelde vallen, waarbij de stille periodes tussen de passages ook worden meegeteld. In feite is de trein hiermee enigszins boven de wet gesteld. Het regelmatig blootstaan aan kortstondige hoge geluidsbelasting (zie ook wet omgevings- en industrielawaai) kan reeds snel leiden tot gezondheidsklachten op fysiek, psychisch en sociaal gebied. Schade die zich tevens vertaalt naar economische schade op het werk en een grotere druk legt op de gezondheidszorg. Aan te bevelen bronnen zijn onderzoeken van: het Europees Milieuagentschap (EEA) (12), de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) en RIVM. (11) Het RIVM rapport illustreert op de pagina's 27 en 28 het aantal hartinfarcten en de mate van hinder, afkomstig van weg- en railverkeer. Aangezien we hier met de infrabundel HSL-A4 worden geconfronteerd is de omgeving bepaald niet gezond te noemen. Verkorte weergave van de tabellen:

Omschrijving effect	vanaf aantal dB	aantal personen wegverkeer	aantal personen railverkeer
Acuut myocardinfarct per jaar	60 dB	84	7,1
Ernstige hinder	42 dB	640.000	51.000
Erge geluidhinder in de slaapkamer	45 dB	630.000	150.000
Ernstige slaapverstoring	40 dB	290.000	39.000

Vooral een hoge emotionele waarneming bij een snelle en sterke intensiteit en frequentie kan snel leiden tot ernstige gezondheidsklachten en verminderd concentratievermogen, juist ook bij kinderen.

Op dit gebied heeft ook de GGD kennis in huis en houdt op dit moment nauw contact met de DCMR (Milieudienst Rijnmond) inzake het uitgebreide geluidsonderzoek dat plaatsvindt.

WOZ-waarde en verkoopbaarheid woningen

Door de ontstane situatie zullen woningen slecht of niet verkoopbaar zijn. Een van de regiomakelaars meldde reeds moeilijke verkoopbaarheid door de aanwezigheid van de HSL, waarbij een potentiële koper reeds is afgehaakt. Woningen dalen dus drastisch in waarde waardoor ook de OZB-inkomsten voor de Gemeente onder druk komen te staan. Komen er voor de problematiek geen afdoende maatregelen dan is een collectieve schadeclaim richting overheid niet denkbeeldig.

Recreatief milieu

De Gemeente Kaag en Braassem kenmerkt zich door haar ligging aan drie belangrijke watersportrecreatiegebieden (Kager plassen, Braassemmeer, Wijde AA) en polders met veenweide gebieden van ecologische waarde, als een recreatieve gemeente met overnachtingsfaciliteiten voor randstedelijke recreatie. Wandelen, fietsen en varen zijn hierbij de basispeilers. De verwachting is dat door het verwaarneembare indringende geluid het bezoek aan de regio drastisch zal verminderen. Reeds vorig jaar ontvingen wij melding dat gasten in een overnachtingsfaciliteit al snel afhaakten door de geluidsoverlast. Door de te verwachten economische schade aan de recreatiegebonden bedrijven kunnen op termijn ook uit deze hoek schadeclaims tegemoet worden gezien.

Planologische schade

Gemeenten die nieuwbouwplannen hebben of reeds hebben gerealiseerd hebben zich aanvankelijk bij akoestische onderzoeken gebaseerd op het akoestisch onderzoek uit het tracébesluit; er reed toen immers nog geen trein. In de praktijk is echter gebleken dat deze plannen moeten worden bijgesteld door de vergaande geluidsoverlast. Ook de verkoop en verhuur van reeds gerealiseerde projecten staan zwaar onder druk.

Overschrijding van de norm

Door het gekronkel met de geluidsruimte binnen een maatgevend jaar heeft de stichting onafhankelijk internationaal geluidstechnisch bureau Peutz berekeningen laten doen op de toekomstige dienstregelingen zoals vermeld in het Akoestisch Onderzoek (tabel 5-1, zie pag. 2 van dit schrijven). Gehanteerd zijn de uitgangswaarden uit de twee TNO-rapporten. Hierbij is voor de Fyra 4dB minder emissiegeluid meegenomen (zoals door VenW voorspeld na de te nemen maatregelen. De berekening is uitgevoerd op de lokatie Hoogmade en er is uitgegaan van een snelheid van 285 km/h. De overschrijding voor deze lokatie, boven de al verhoogde grenswaarde, bedraagt: Lden 3.7 dB(A) en Letmaal 3.9 dB(A). Voor alle lokaties zonder verhoogde grenswaarde en dat is ruwweg meer dan 99%, kunnen genoemde overschrijdingen met 1 dB(A) worden verhoogd. De in het Tracébesluit geplande dienstregeling kan dus op geen enkele wijze worden geëffectueerd, laat staan dat er sprake kan zijn van nachtelijk vrachtvervoer met wat voor type treinen dan ook.

Samenvatting en conclusies

1. Het prestigeobject HSL heeft het 'behoorlijk bestuur' van vooral de minister van Verkeer en Waterstaat een behoorlijke deuk bezorgd. Er is een kostbare spoorlijn aangelegd zonder oog voor mens en milieu. Met tot gevolg:
 - onvoldoende, versoberde geluidswering door budgetoverschrijdingen. Waarbij aangetekend dat de schermen aan de A4 zijde (daar, waar met name de HSL slechts aan één zijde een scherm heeft) het emissiegeluid slechts de woonkernen inkaatsen.
 - Volledig verstoord woon-, leef-, en verblijfsgevoel door steeds hoger wordende geluidsoverlast tot ver in het achterland.
 - De emmer van de gecumuleerde geluidbelasting loopt over.
 - Trillingen worden bij hoge snelheden in woningen waargenomen.
 - Er rijden treinen (Fyra) uit de tachtiger jaren die niet voor een hoge snelheidslijn zijn gebouwd.
 - Om verdere problemen in de toekomst te voorkomen achten wij het minimaal noodzakelijk om het 5900 meter lange traject in onze gemeente INTEGRaal, dus zonder onderbrekingen aan BEIDE zijden van de HSL van effectieve geluidswering te voorzien.
2. Rapportages geven aan dat het niet deugt en Verkeer en Waterstaat probeert recht te praten wat krom is. Vervolgens mogen de hoge snelheidstreinen nog maar 160 km/h rijden in een poging om binnen de wet te blijven. Exploitatie van de HSL is kennelijk onmogelijk binnen de wettelijke normen. Het is niet mogelijk om 200 treinen per dag te laten rijden met snelheden van 250 – 300 km/h. Laat staan nachttreinen (10 dB(A) aan strafpunten) of omgebouwde passagierstreinen voor vracht-

vervoer (is dus geen vrachttrein!?)

3. VROM beweert dat een en ander wettelijk niet goed is geregeld en zegt dat dit gaat gebeuren in de wetgeving SWUNG die nu bij de Tweede Kamer is ingediend. Echter, voor dit project geldt de wetgeving uit 1998 ten tijde van de bekrachtiging van het Tracébesluit.
4. Aanvankelijk ontstaat er onnodige herrie over handhaving. De gemeenten roepen dat VROM moet handhaven en andersom. In stadium twee worden de gelederen gesloten en komt SWUNG in beeld en Verkeer en Waterstaat (geen partij in deze) sluit zich erbij aan. Wie moet er nu handhaven als de vastgelegde normen uit het bestemmingsplan uit 1998 worden overschreden? Welke 'politieagent' staat op en legt de treinen een boete op en vertelt dat het zo niet langer kan?
5. Bovengenoemd punt dient tevens gezien te worden in het kader van de volgende uitspraken:
Op 16 september 2009 schreef de minister van VenW aan de advocaat van de heer Brouwer: *"De bevoegdheid om handhavend op te treden met betrekking tot de wet Geluidhinder is belegd bij de VROM -inspectie als onderdeel van het ministerie van VROM.*
Op 8 februari 2010 conformeerde de Raad van State zich aan deze uitspraak.
6. Uit de rapportage van de DCMR (16) naar een in opdracht van de Gemeente Lansingerland gehouden onderzoek naar geluidbelasting op de gevel, blijkt dat er in de huidige situatie een overschrijding van de geluidsproductie plaatsvindt van 3 à 4 decibel; de verwachting is dat dit in de eindsituatie (volledige dienstregeling) een te verwachten overschrijding zal zijn van 11 decibel. In de Gemeente Kaag en Braassem worden momenteel tevens dergelijke metingen verricht. Daar echter is gesignaleerd dat de Fyra met een wagon minder rijdt en de Thalys veelal niet sneller dan ongeveer 120 km/h, zullen de uitkomsten kritisch dienen te worden geanalyseerd.

Stichting Stop Geluidsoverlast HSL te Lansingerland

Van de bovengenoemde zusterstichting waarmee wij reeds vanaf vorig jaar september een nauwe samenwerking hebben, kregen wij de hieronder staande aanvulling voor wat betreft de situatie van de geluidsoverlast in Lansingerland:

Aanvullende punten op de rapportage van Stichting Geen Gehoor versie 5 mei 2010 specifiek voor Lansingerland

Rapport DCMR tbv procedure Raad van State

De gemeenten Bleiswijk, Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs geven in 1998 opdracht aan DCMR om akoestisch onderzoek te doen. De conclusies van DCMR zijn onverkort van toepassing op de huidige situatie.

Het onderzoek heeft zich gericht op de volgende aspecten:

- De normering krachtens de Wet geluidhinder. DCMR acht het niet terecht dat piekniveaus op geen enkele wijze bij de beoordeling van het door de HSL veroorzaakte geluidniveau wordt betrokken. De normen houden evenmin rekening met de stijgtijd van het geluid. Schrikreacties en slaapverstoringen zijn het gevolg. Ook zou rekening gehouden moeten worden met het heersend geluidniveau dat als 'meer dan goed' wordt gezien. De overgang naar een gebied met het HSL-geluid is erg groot.
- De toepassing van het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai. DCMR heeft geen redenen om te twijfelen aan een correct gebruik en uitvoering van het rekenmodel.
- Overwegingen c.q. keuze van de geluidreducerende maatregelen. DCMR pleit voor aanvullende maatregelen. In veel gevallen bedraagt de berekende geluidbelasting net 57 dB(A). Gelet op de landelijke discussie over het effect van schermen bij spoorweglawaai verdient het aanbeveling om uit te gaan van een lichte overdimensionering.
-

Dit rapport van 11 augustus 1998 wordt aan de Raad van State gezonden met een nadere motivering van het beroepsschrift.

De Raad van State heeft zich beperkt tot een strikt formele juridische toets en wijst het beroep af.

De door DCMR getrokken conclusies over het ontbreken van het opnemen van piekniveaus in de regelgeving en de voorspelde slaapverstoringen en schrikreacties gelden nog steeds.

Gewijzigde inpassing van de HSL in Lansingerland

Vanwege (technische) ontwikkelingen is er vanuit het Projectbureau HSL-Zuid verzocht om overleg inzake een gewijzigde inpassing van de HSL. Hierbij werd gedacht aan een 20 à 30 centimeter hogere ligging van de HSL t.o.v. de huidige ligging en een verlaging van de verdiepte bak ter hoogte van de Berkelseweg met circa drie meter.

Nu de hieraan verbonden kosten van de wijzigingen door de minister worden geaccepteerd, wordt door Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs meegewerkt mits in aanvulling op het gestelde in het Tracébesluit, in Berkel en Rodenrijs circa 500m² extra geluidscherm langs het tracé van de HSL wordt aangebracht (Edelstenenbuurt en Componistenbuurt). Bergschenhoek gaat akkoord onder de nadrukkelijke - door het Projectbureau geaccepteerde - randvoorwaarde dat de geluidscontouren gelijk blijven, zelfs als de (ver) onder de voorkeurgrenswaarde van 57 dB(A) liggen.

Akoestisch onderzoek nieuw alignement HVOB HSL-Zuid Lansingerland

Rijkswaterstaat voert het akoestisch onderzoek uit in verband met de verlaging van de verdiepte bak en andere wijzigingen.

Geconcludeerd wordt:

- Voor de woningen van de Edelsteenbuurt/Componistenbuurt is het effectief om extra geluidschermen te plaatsen.
- Het nieuwe alignement in combinatie met de geadviseerde schermen leidt tot geluidbelastingen, die gelijkwaardig of lager zijn dan in het Tracébesluit van 1998 is aangegeven.

In de bijlage worden de berekende geluidbelastingen in een tabel gepresenteerd. Hieruit blijken duidelijke verbeteringen t.o.v. het Tracébesluit. Het zijn deze lagere waarden waar het Projectbureau akkoord mee is gegaan als te hanteren norm. De DCMR hanteert deze norm in haar rapport over de recente geluidmetingen in Lansingerland.

Nieuwe metingen DCMR in opdracht van de Gemeente Lansingerland

Naar aanleiding van de aanhoudende klachten en het werk van de Stichting Stop Geluidsoverlast HSL besluit de gemeente Lansingerland aan DCMR opdracht te geven om het geluid van de HSL te meten op een juridisch juiste wijze. Bureau Peutz wordt ingehuurd om de metingen te controleren waardoor de meetresultaten zeer betrouwbaar worden.

De eerste resultaten van de langdurige metingen worden zeer binnenkort verwacht. De definitieve rapportage wordt eind mei 2010 verwacht.

In het rapport zal de werkelijke geluidbelasting worden getoetst aan:

- a. de waarden in het akoestisch onderzoek van Rijkswaterstaat uit 2004 of, als de betreffende locatie hier niet in staat:
- b. de waarden in het akoestisch onderzoek waarop het Tracébesluit is gebaseerd of, als de betreffende locatie hier niet in staat:
- c. de grenswaarden volgens de Wet geluidhinder: voorkeurgrenswaarde 55 dB en eventueel vastgestelde hogere waarde.

De eerste resultaten zijn bij de Stichting Stop Geluidsoverlast HSL bekend vanwege haar werkzaamheden in de begeleidingscommissie van de gemeente Lansingerland. De stichting wil het in haar gestelde vertrouwen niet beschamen om, voordat de gemeente de voorlopige meetresultaten heeft gepubliceerd, de gemeten overschrijdingen in deze paragraaf op te nemen.

De grootste overschrijdingen worden telkens gevonden op locaties waar zich niet alleen een geluidscherm tussen woning en spoorbaan bevindt, maar waar zich ook een geluidscherm (vanuit de woning gezien) achter het spoor bevindt. Het achter het spoor aanwezige scherm lijkt een aanzienlijke hoeveelheid geluid richting de woning te reflecteren. In de akoestische onderzoeken voor het Tracébesluit en in het Rijkswaterstaat 2004-rapport is hiermee geen rekening gehouden. Op basis van de door DCMR verrichte geluidmetingen en de informatie in de TNO-rapporten van 15 oktober 2009 en 11 januari 2010, wordt geconcludeerd dat ten minste de volgende oorzaken zijn aan te wijzen voor de gesignaleerde overschrijdingen:

- Hogere geluidemissie van de spoorconstructie
- Onvoldoende effectiviteit van de gerealiseerde geluidreducerende maatregelen langs het spoor, met name ten aanzien van akoestisch absorberende werking.

Zodra de meetgegevens door de gemeente Lansingerland zijn vrijgegeven, zal deze paragraaf nader worden ingevuld.

Note: de hierboven aangekondigde meetgegevens zijn inmiddels in deze essay verwerkt onder punt 6. van 'Samenvatting en conclusies' op pagina 9.