



Aan de minister van Verkeer en Waterstaat
De heer ir. C.M.P.S. Eurlings
Postbus 20901
2500 EX 's GRAVENHAGE

Afdeling
Strategische Ontwikkeling
Postbus 1
2650 AA Berkel en Rodenrijs

Nadere informatie
Piet van der Hulle
Telefoon
(010) 800 40 00
E-mail
info@lansingerland.nl
Fax
(010) 800 40 01

Datum 3 augustus 2010
Ons kenmerk U10.48076
Uw brief van 9 juli 2010 VenW/BSK-2010-25654

Onderwerp **Metingen tijdelijk materieel HSL-Zuid.**

Geachte heer Eurlings,

Het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Lansingerland heeft kennis genomen van uw brief van 9 juli 2010 aan de voorzitter van Tweede Kamer der Staten Generaal met betrekking tot de resultaten van de metingen aan het tijdelijk materieel op de HSL-Zuid. Deze brief geeft ons aanleiding voor de volgende reactie.

Tijdens het Algemeen Overleg van 18 mei 2010 heeft u aan de Kamer toegezegd en separaat aan ons bevestigd, dat in onderhavig dossier uw inzet gericht is op samenwerking waar bij de validering van onderzoeksopzet, meetmethode en interpretatie van resultaten tussen de beide meetinstanties TNO en DCMR uitgangspunt is.

In uw brief geeft u aan dat metingen in Schiebroek hebben aangetoond dat op het oostelijke spoor een 9 dB(A) lagere waarde voor het passagegeluid is geconstateerd ten opzichte van metingen die in 2009 hebben plaatsgevonden. Op het westelijk spoor blijkt dit 5 dB(A) te zijn. Het verschil tussen beide resultaten is, aldus TNO, te verklaren door de railruwheid tussen het westelijke en het oostelijke spoor.

Uw conclusie dat deze metingen zouden betekenen dat de verwachtingen, die u vorig jaar heeft uitgesproken ruimschoots door de getroffen maatregelen zijn waargemaakt, vinden wij echter voorbarig. U baseert deze conclusie op het resultaat van een meting op één dag (16 juni 2010) en op één locatie (namelijk langs het spoor in Schiebroek) die niet in de gemeente Lansingerland ligt. Het bevreemdt ons, gezien deze omstandigheden, dat u naar aanleiding van het onderzoek van TNO in uw brief concludeert dat voor het kalenderjaar 2010 binnen de berekende geluidsbelasting uit het Tracébesluit wordt gebleven. Hieruit lijkt te volgen dat u ervan uitgaat dat de resultaten van het onderzoek van TNO gelden voor het gehele spoor en tevens valide zouden zijn voor de geluidsniveaus voor woningen langs het spoor. In dit verband wijzen wij erop dat de bevindingen van TNO niet zijn gebaseerd op metingen bij gevels van woningen. De conclusies in dit rapport hebben daarop dus ook geen betrekking en zien enkel op het effect van een geluidsreducerende maatregel, te weten de aanpassing van het remsysteem. Bovendien, zoals vermeld, zijn de metingen slechts verricht op één dag en op één locatie. Wij vinden deze conclusie dus niet alleen voorbarig, maar ook opmerkelijk in het licht van uw brief van 4 juni 2010

aan ons college, kenmerk VENW/BSK-2010/7620. In deze brief heeft u immers gesteld het noodzakelijk te vinden dat eerst metingen aan zowel het tijdelijke als het definitieve materieel moeten worden verricht, alvorens conclusies kunnen worden getrokken.

Voor wat betreft de resultaten van de in onze opdracht verrichte metingen door DCMR stelde u dat er op dit moment nog te veel aannames zijn om de eindsituatie exact te kunnen berekenen. Op basis hiervan heeft u aangegeven de bevindingen van DCMR voorsnog te prematuur te vinden. Wij wijzen u erop dat de metingen door DCMR over een representatieve periode hebben plaatsgevonden en dat in het kader van dit onderzoek ook metingen aan de gevels van woningen zijn uitgevoerd.

Gezien uw conclusies met betrekking tot het onderzoek van DCMR, kunnen wij ons niet aan de indruk onttrekken dat uw conclusies met betrekking tot het onderzoek van TNO, namelijk dat voor het kalenderjaar 2010 binnen de berekende geluidsbelasting uit het Tracébesluit wordt gebleven, summier zijn onderbouwd. Bovendien staat deze conclusie haaks op uw eerder ingenomen standpunt t.a.v. het gezamenlijk uitvoeren van een gedegen onderzoek waarop goed onderbouwde conclusies kunnen worden gebaseerd. In een eerder stadium heeft u immers zelf ook aangegeven dat nieuwe gevelmetingen nodig zijn om de geluidsreductie van de genomen maatregelen op hun werkelijke waarde te kunnen schatten.

Wij berichten u, dat wij het noodzakelijk achten om eerst de resultaten van het lopende geluidmeetonderzoek, waartoe u enige tijd terug opdracht heeft gegeven en dat in samenwerking met onze gemeente en de DCMR wordt uitgevoerd, af te wachten, voordat (definitieve) conclusies worden getrokken. Daarmee willen wij voorkomen dat de betrokken volksvertegenwoordigers en belanghebbenden op een verkeerd been worden gezet en het ingezette proces van samenwerking en wederzijdse afstemming voortijdig wordt verstoord.

In uw brief van 9 juli 2010 geeft u aan dat het akoestisch slijpen van de rails een effectieve maatregel is. U acht het daarom van belang dat er regelmatig monitoring moet plaatsvinden om ervoor te zorgen dat het spoor zo stil mogelijk wordt gehouden. Wij onderschrijven deze noodzaak en hebben kennis genomen van het feit dat u ProRail opdracht heeft gegeven om deze monitoring te intensiveren en hiertoe in contact te treden met Infrasppeed. Gezien het belang dat ook wij aan deze materie hechten, verzoeken wij u ons te informeren over de wijze waarop de monitoring zal plaatsvinden en het slijpschema dat hieraan wordt gekoppeld. Dit biedt ons de mogelijkheid na te gaan dat ook in de toekomst de nodige prioriteit aan deze zaak toegekend blijft worden.

Ten aanzien van het door u gestelde over de nieuwbouwlocaties waarvan de bestemmingsplannen zijn vastgesteld na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit merken wij nog het volgende op. De betreffende bestemmingsplannen zijn inderdaad vastgesteld na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit. Hieraan voorafgaand hebben echter twee akoestische onderzoeken plaatsgevonden, namelijk in 2001 en 2004, die wij u - overeenkomstig uw verzoek - hebben toegezonden. Het onderzoek van 2004 betrof een aanvullend onderzoek, dat was gericht op het specifieke bouwprogramma. Bij deze onderzoeken is het uitgangspunt geweest dat de betreffende nieuwbouwlocaties moesten zijn gelegen buiten de door uw organisatie berekende geluidcontour van 57 dB(A). Hierbij zijn de resultaten van het - in uw opdracht uitgevoerde - akoestisch onderzoek dat onderdeel vormt van het Tracébesluit uit 1998 in acht genomen. De resultaten van de in 2001 en 2004 gehouden gemeentelijke onderzoeken hebben bevestigd dat de nieuwbouwlocaties buiten de geluidscontouren gelegen zijn. Hiermee is dus aan de voorkeursgrenswaarde voor spoorweglawaai voldaan. Indien na afronding van het lopende geluidmeetonderzoek zou blijken dat de normen ten aanzien van deze woonbebouwing worden overschreden, dan kan dit een gevolg zijn van een onjuiste berekening van de geluidscontour in het kader van het Tracébesluit. Tevens wijzen wij in dit verband op de resultaten van het DCMR -

onderzoek, waaruit blijkt dat de gesignaleerde overschrijdingen ook kunnen worden veroorzaakt door of een hogere emissie van de spoorconstructie danwel onvoldoende effectiviteit van de gerealiseerde geluidsreducerende maatregelen langs het spoor.

Op grond van genoemde feitelijkheden zijn wij dan ook van mening dat de situatie met betrekking tot de nieuwbouwlocaties eenzelfde benadering verdient als bij de woningen die reeds aanwezig waren ten tijde van het Tracébesluit.

Overigens merken wij hierbij, wellicht ten overvloede, op dat de bouw van deze woningen een gevolg is van de Vinex-taakstelling van de toenmalige gemeente Berkel en Rodenrijs. Bij het bepalen van de geluidcontour van de HSL-Zuid was het beleid van het rijk dat met de bestaande Vinex-taakstelling rekening zou worden gehouden.

Voorts vragen wij nog uw aandacht voor het volgende. In uw brief gaat u tevens in op de afspraken die zijn gemaakt in het kader van de wijziging van het alignement in de toenmalige gemeente Bergschenhoek. Zoals u in uw brief aangeeft, heeft het toenmalig college van die gemeente ingestemd met een 40 cm hogere ligging van het spoor en 40 tot 50 cm hogere ligging van de kruisende wegviaducten, onder de uitdrukkelijke, door uw projectbureau geaccepteerde randvoorwaarde dat de geluidcontouren gelijk blijven, zelfs als die (ver) onder de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) liggen.

In uw brief geeft u aan dat uit het Rijkswaterstaat-rapport (PBNO\592011) uit 2004 blijkt dat aan deze bestuurlijke afspraak is voldaan. Deze conclusie is gebaseerd op de berekeningen. Vooralsnog hebben wij grote twijfels over de juistheid van deze conclusie. Immers uit deze berekeningen blijkt dat op diverse plaatsen langs het spoor de geluidsbelasting op de gevels van woningen (ver) onder de norm van 57 dB(A) zou liggen. Het lopende geluidmeetonderzoek zal uit moeten wijzen of deze situatie zich nu ook in de praktijk nog steeds voordoet. De resultaten van de door de DCMR uitgevoerde metingen wijzen echter niet in die richting.

In uw brief van 4 juni 2010 berichtte u ons dat u voor wat betreft het treffen van maatregelen, naast het in ogenschouw nemen van de doelmatigheid van de te treffen maatregelen, ook rekening zult houden met de bestuurlijke afspraken die zijn gemaakt i.h.k. van de wijziging van het alignement.

U bent duidelijk over het nemen van uw verantwoordelijkheid neemt als het gaat om de overschrijding van de 57 dB(A)-norm. Wij wijzen u er nogmaals op dat het hanteren van deze norm uit een wettelijke verplichting volgt. Gezien de gemaakte afspraken aangaande de wijziging van het alignement en uw toezegging ter zake aan zowel de Tweede Kamer der Staten Generaal tijdens het Algemeen Overleg van 18 mei 2010 als aan ons college in uw brief van 4 juni 2010, zijn wij echter van oordeel dat aanvullende maatregelen ook aan de orde moeten zijn in die gevallen waarin weliswaar de norm van 57 dB(A) niet wordt overschreden, maar wel sprake is van een overschrijding van de destijds berekende geluidsbelasting - zoals blijkt uit het akoestisch onderzoek bij het Tracébesluit - die (ver) onder de norm van 57 dB(A) ligt.

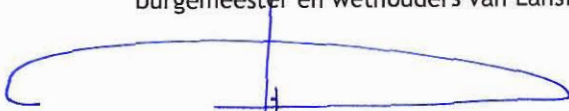
Conform de toezegging in uw brief van 4 juni 2010, worden wij graag bij de afwegingen hieromtrent en de te nemen maatregelen betrokken.

Tenslotte berichten wij u dat wij, gezien de betrokkenheid van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer der Staten Generaal bij dit onderwerp, een afschrift van deze brief hebben toegezonden aan de leden van deze commissie.

Datum 3 augustus 2010
Ons kenmerk U10.48076

Het leek ons goed u te informeren over onze bevindingen over uw brief van 9 juli 2010 aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal.

Met een vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Lansingerland

A handwritten signature in blue ink, consisting of a long horizontal stroke with a vertical line crossing it near the center, and a small loop at the end of the horizontal stroke.

drs. ing. Ad Eijkenaar
Secretaris

A handwritten signature in blue ink, featuring a large, stylized 'E' shape with a vertical line extending downwards from the center, and a horizontal line crossing it.

Ewald van Vliet
Burgemeester